

brochure

**FISCALE REGELINGEN  
MOBILITEIT**

## **Brochure Fiscale Regelingen Mobiliteit**

*In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
en de Taskforce Mobiliteitsmanagement*

**25 maart 2009**

---

---

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Fiscale gevolgen van vervoersmogelijkheden .....</b>	<b>4</b>
2.1	Auto van de zaak .....	4
2.2	Eigen auto (privéauto).....	7
2.3	Vaste reiskostenvergoeding .....	8
2.4	Salderen .....	10
2.5	Openbaar Vervoer .....	11
2.6	Trein (1 <sup>e</sup> en/of 2 <sup>e</sup> klasse).....	11
2.7	OV-chipkaart.....	12
2.8	Taxi .....	13
2.9	Treintaxi.....	13
2.10	OV-fiets .....	13
2.11	Huurauto.....	15
2.12	Deelauto .....	15
2.13	Parkeergelegenheid .....	16
2.14	P+R-terrein .....	16
2.15	Aftrek inkomstenbelasting .....	17
2.16	Administratieplicht.....	17
<b>3</b>	<b>Fiscale beoordeling voorbeeldregelingen .....</b>	<b>19</b>
3.1	Mobiliteitskaart in aanvulling op de auto van de zaak .....	19
3.2	Reglement Deelauto .....	20
3.3	Mobiliteitsbudget.....	20
3.4	Verhuiskostenregeling.....	21
3.5	Telewerken .....	21
<b>4</b>	<b>Praktische vraagstukken.....</b>	<b>23</b>

---

# 1 Inleiding

Mede in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen zijn er steeds meer ondernemingen die hun medewerkers een flexibele combinatie van vervoersmogelijkheden aanbieden. Dergelijke bedrijven bieden een totaalpakket voor zakelijke mobiliteit, dat bestaat uit een combinatie van deelauto, huurauto, trein, (trein)taxi, gebruik van P&R-terreinen, de OV-fiets, het elektronisch verwerken van kilometerdeclaraties en het beheer van persoonsgebonden mobiliteitsbudgetten. Het totaalpakket wordt aangeboden in de vorm van een zogenoemde mobiliteitskaart. De uitgebreide reismogelijkheden en het reisadvies van deur tot deur (ketenreis) brengen in de praktijk een verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer teweeg en leidt hiermee tot vermindering van de fileproblematiek. Bij ketenreizen gaat het erom dat verschillende vervoersmiddelen precies op elkaar aansluiten voor verplaatsing van deur tot deur. Het voornaamste doel van ketenreizen is om het gebruik van de auto terug te dringen. Hier zou bijvoorbeeld gedacht kunnen worden aan de medewerker die voornamelijk met de auto reist, maar ook wel eens het openbaar vervoer gebruikt. Er gelden geen specifieke fiscale regels voor de ketenreis. Van iedere afzonderlijke wijze van vervoer zullen de fiscale aspecten beoordeeld moeten worden.

In de praktijk zijn de fiscale gevolgen van de combinatie van meerdere vervoersvormen niet altijd even duidelijk. In dit kader is er derhalve behoefte aan een handboek, waarbij de fiscale gevolgen met betrekking tot het aanbieden van de combinatie van vervoersmogelijkheden worden beschreven. In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben wij een praktisch handboek samengesteld, waarin een overzicht wordt gegeven van de fiscale regelgeving rond mobiliteit, zoals het stimuleren van bepaalde vervoersvormen en het voorkomen van mobiliteit door het stimuleren van verhuizen en telewerken. In dit handboek worden allereerst per vervoermiddel de fiscale gevolgen weergegeven en, indien relevant, uitgesplitst bij gebruik ten behoeve van het woon-werkverkeer, het zakelijke verkeer en het privéverkeer. Bij de bespreking van de voorgaande onderdelen zal tevens aangegeven worden of er mogelijke knelpunten en of aandachtspunten zijn. Hierna zullen wij een aantal meest voorkomende voorbeeldregelingen fiscaal beoordelen. Vervolgens geven wij de verhuisregeling en de faciliteit voor telewerken weer. Aan het einde van deze brochure behandelen wij nog een aantal praktische vraagstukken. Hierbij zullen wij tevens onze standpunten met betrekking tot de praktische vraagstukken weergeven. Het handboek behandelt de fiscale vraagstukken zowel vanuit de optiek van de werkgever als de medewerker.

---

## 2 Fiscale gevolgen van vervoersmogelijkheden

In deze paragraaf wordt per vervoermiddel aangegeven wat de fiscale gevolgen zijn per soort reiziger (met auto van de zaak of zonder auto van de zaak) en soort gebruik (woon-werk, zakelijk en privé).

### 2.1 Auto van de zaak

In dit hoofdstuk behandelen wij de fiscale gevolgen van de “auto van de zaak”, voor zowel personen- als bestelauto’s. De fiscus behandelt personen- en bestelauto’s in beginsel op dezelfde wijze.

#### **Woon-werkverkeer/zakelijk verkeer**

Voor de fiscale behandeling van de auto van de zaak bestaat er geen verschil tussen woonwerk- en zakelijke kilometers. Alle woonwerk kilometers worden als zakelijk aangemerkt. Het gebruik van de auto van de zaak uitsluitend voor zakelijke reizen heeft geen fiscale gevolgen.

#### **Privé**

Belastingheffing terzake van het privégebruik van de auto van de zaak vindt sinds 2006 plaats in de loonbelasting. Tot 2006 was de forfaitaire bijtelling belast in de inkomstenbelasting. De wet kent als uitgangspunt dat een auto van de zaak ook voor privédoeleinden ter beschikking is gesteld. De hoofdregel is daarom dat een bijtelling plaatsvindt van tenminste 25 % van de cataloguswaarde van de auto. De fiscale bijtelling voor zogenoemde zuinige auto’s in deze bedraagt 20% en geldt bij auto’s die niet op diesel rijden met een CO<sub>2</sub>-uitstoot tussen de 111 en 140 gram per kilometer en bij auto’s die wel op diesel rijden met een CO<sub>2</sub>-uitstoot tussen de 96 en 116 gram per kilometer (enkele voorbeelden zijn Honda Civic, Mazda 2.1, Mitsubishi Colt, Alfa Romeo MiTo 1.3 en Ford Fiesta 1.6).

Bij een nog lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot geldt een bijtelling van 14% voor het privégebruik van de auto van de zaak gelden (enkele voorbeelden zijn de Toyota Prius, de Citroën C1, de Daihatsu Cuore 1.0 (109), de Honda Civic Hybride, de Peugeot 107 en de Toyota Aygo). De bewijslast dat sprake is van een auto met een geringe CO<sub>2</sub>-uitstoot rust op de inhoudingsplichtige of, wanneer de medewerker bezwaar maakt tegen de ingehouden loonheffing, bij de medewerker.

Een volledig overzicht van de auto’s die kwalificeren voor de 20% of de 14% bijtelling vindt u onder andere middels de volgende twee websites:

<http://auto-en-vervoer.infonu.nl/auto/26333-dit-zijn-ze-de-lease-autos-met-een-bijtelling-van-20.html>

<http://auto-en-vervoer.infonu.nl/auto/14023-dit-zijn-ze-de-lease-autos-met-een-bijtelling-van-14.html>

---

Een andere mogelijkheid om te bepalen welk bijtellingspercentage toegepast moet worden voor een bepaalde auto is de site van de RDW. Middels deze site kan door middel van het invullen van het kenteken de eigenschappen van de betreffende auto gevonden worden, waaronder de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Aan de hand van de CO<sub>2</sub> uitstoot kan vervolgens vastgesteld worden welk bijtellingspercentage kan worden toegepast. Onderstaand hebben wij de link naar de site van de RDW opgenomen:

<https://www.rdw.nl/Ovi/Paginas/Default.aspx>

In het uitzonderlijke geval dat aan het privégebruik een hogere waarde moet worden toegekend dan 25% van de catalogusprijs (het normale percentage voor de bijtelling), geldt een vermindering van de waarde van het privégebruik met respectievelijk 5% en 11% van de catalogusprijs indien het een zuinige of zeer zuinige auto betreft.

De bijtelling wordt verlaagd met een eventuele eigen bijdrage voor privégebruik van de medewerker, tot maximaal nihil. De werkgever dient over de bijtelling loonheffing (loonbelasting en premies volksverzekeringen) en inkomensafhankelijke bijdrage voor de Zorgverzekeringswet in te houden en af te dragen.

In de navolgende situaties kan de forfaitaire bijtelling op het loon door de werkgever worden voorkomen, te weten:

- De medewerker bezit een zogenoemde verklaring geen privégebruik, waarbij het niet relevant is of de auto gedurende het gehele kalenderjaar daadwerkelijk door de medewerker wordt gebruikt. De beoordeling ziet op een kalenderjaar, tenzij de auto niet een heel jaar aan de medewerker ter beschikking wordt gesteld. In dat geval, wordt een evenredig gedeelte van 14%, 20%, danwel 25% van de waarde van de auto als voordeel in aanmerking genomen. De medewerker levert deze verklaring bij zijn werkgever in, die de bijtelling vervolgens achterwege laat. De verklaring vrijwaart de werkgever. Overigens mag de werkgever die weet dat de verklaring ten onrechte is afgegeven de bijtelling *niet* achterwege laten. De medewerker moet tegenover de fiscus nog wel bewijzen dat hij niet meer dan 500 privékilometers heeft gereden met de ter beschikking gestelde auto. Hiervoor gelden de gebruikelijke bewijsmogelijkheden, zoals een sluitende rittenregistratie.
- De werkgever heeft een sluitende kilometeradministratie waaruit blijkt dat op kalenderjaarbasis niet meer dan 500 kilometer privé is gereden (terwijl daarnaast desgevraagd een agenda en garagenota's van dat jaar ter inzage kunnen worden overgelegd). De fiscus heeft voorwaarden vastgesteld voor een dergelijke kilometer-administratie. Hiervoor is een rittenstaat ontwikkeld.

De rittenstaat is overigens niet de enige vorm van bewijs dat maximaal 500 km privé is gereden. Hiervoor geldt namelijk de vrije bewijsleer. Werkgevers kunnen bijvoorbeeld ook een combinatie van een zogenaamde 'black box' en werkagenda's gebruiken. Veel werkgevers en medewerkers hebben geen zin in de rompslomp gekoppeld aan het bijhouden van een kilometer-administratie. In de volgende situaties is geen rittenadministratie nodig, omdat op andere alternatieve wijze kan worden aangetoond dat de auto niet voor privédoeleinden wordt gebruikt:

- Een verbod op privégebruik.  
De fiscus eist dan dat de werkgever deze afspraak schriftelijk vastlegt en deze vastlegging bij de loonadministratie bewaart. Ook dient de werkgever het verbod te waarborgen met reële sancties en dient hij bovendien controle uit te oefenen op de afspraak. Indien van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, is het raadzaam om daarover afspraken te maken met de fiscus. Op grond van de wet geldt deze regeling alleen voor bestelauto's. Er kunnen echter ook ten aanzien van personenauto's in overleg met de Belastingdienst bijvoorbeeld collectieve afspraken worden gemaakt met (groepen van) medewerkers over het privégebruik van de aan hen ter beschikking gestelde auto's. Hierin kan evenzeer een verbod op privégebruik worden overeengekomen waarop daadwerkelijk toezicht wordt gehouden door de werkgever.
- De werkgever verplicht de medewerker de bestelauto na het werk op het bedrijfsterrein achter te laten en de autosleutels in te leveren. Dit dient de werkgever uiteraard ook te controleren. In dit geval is een rittenadministratie niet noodzakelijk. Op grond van de wettelijke regeling geldt deze mogelijkheid in principe alleen voor bestelauto's. Echter, gelet op het vrije bewijsleer kan deze mogelijkheid naar ons oordeel tevens gehanteerd worden voor personenauto's. Indien van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, is het wel raadzaam om daarover afspraken te maken met de fiscus.
- De tijdens wachtdiensten gereden privékilometers worden, onder voorwaarden, als zakelijke kilometers aangemerkt. De voorwaarden zijn:
  - de medewerker heeft geen invloed op de keuze van de auto;
  - de medewerker heeft een privéauto die net zo of zelfs meer geschikt is voor privégebruik dan de auto van de zaak;
  - de medewerker is tijdens wachtdiensten verplicht binnen een redelijke afstand van zijn woonplaats te blijven;
  - het aantal privékilometers dat tijdens de wachtdienst wordt gereden en het aantal en de plaats van de werkzaamheden waarvoor de medewerkers worden opgeroepen worden bijgehouden. Volledigheidshalve melden wij hierbij wel dat het van belang is dat het auto's betreft die louter tijdens wachtdiensten privé worden gebruikt.

De volgende twee uitzonderingen op het privégebruik zonder een kilometeradministratie gelden alleen voor 'echte' bestelauto's:

- Bestelauto's die (nagenoeg) uitsluitend geschikt zijn voor vervoer van goederen  
De bijtelling voor privé gebruik geldt niet voor bestelauto's die door aard of inrichting ongeschikt zijn voor privé gebruik, dus (nagenoeg) uitsluitend geschikt zijn voor het vervoer van goederen. Deze bestelauto's zijn feitelijk ongeschikt voor privégebruik, bijvoorbeeld omdat de auto slechts één zitplaats heeft en verder is ingericht om slechts goederen te vervoeren.

- Doorlopend afwisselend gebruikte bestelauto's  
De bijtelling voor privé gebruik geldt niet voor bestelauto's die vanwege het werk afwisselend worden gebruikt door twee of meer medewerkers. De bestelauto moet dan wel 'doorlopend afwisselend' worden gebruikt. De auto die 'opeenvolgend' eerst een maand door medewerker A en dan twee maanden door medewerker B wordt gebruikt valt hier buiten. Door het steeds wisselend gebruik kan nauwelijks vastgesteld worden of en wie de bestelauto voor privédoeleinden gebruikt. In dat geval moet de werkgever het privé gebruik afkopen via de eindheffing. De eindheffing bedraagt € 300 per bestelauto per kalenderjaar. Bij een gedeelte van een jaar wordt dit herrekend, bij een half jaar bedraagt de eindheffing € 150.

Wij adviseren de werkgever wel om met betrekking tot de alternatieve bewijsvormen vooraf afspraken te maken met de Belastingdienst. Uit onze praktijkervaring blijkt dat (collectieve) afspraken met betrekking tot de auto van de zaak kunnen worden gemaakt met de Belastingdienst/Oost/Coördinatiepunt privégebruik auto/Postbus 213/7100 AE WINTERSWIJK.

### **Terbeschikkingstelling voor een deel van het kalenderjaar**

Als de auto maar een deel van het kalenderjaar ter beschikking wordt gesteld, dient de regeling voor privégebruik auto naar tijdsgelang te worden toegepast. Dit betekent dat de begrenzing van 500 privékilometers op kalenderjaarbasis naar rato moet worden berekend als de auto slechts een gedeelte van het jaar ter beschikking is gesteld. Als in die periode meer privé wordt gereden dan de naar rato berekende maximaal toegestane privékilometers, dient in alle loontijdvakken waarin de auto ter beschikking is gesteld de forfaitaire bijtelling te worden toegepast.

#### *Voorbeeld*

Stel, een werkgever stelt een auto ter beschikking van 1 januari tot en met 31 maart: De cataloguswaarde van de auto bedraagt € 20.000. De medewerker rijdt in die periode 100 kilometer privé. Omgerekend naar een heel jaar zou deze medewerker  $12/3 \times 100 = 400$  kilometer in totaal privé rijden. Deze medewerker heeft dus op kalenderjaarbasis niet meer dan 500 kilometer privé gereden. Een fiscale bijtelling kan achterwege blijven.

## **2.2 Eigen auto (privéauto)**

### **Woon-werkverkeer**

Het woon-werkverkeer kan de werkgever onbelast vergoeden tot maximaal € 0,19 per kilometer. De reisafstand wordt – in beginsel – gebaseerd op de werkelijk afgelegde kilometers. Dit kan afhankelijk van het vervoermiddel tot verschillende afstanden leiden. De werkgever moet de reisafstand aannemelijk maken. De fiscus meldt dat de routeplanner een goed hulpmiddel kan zijn. Een routeplanner kent echter een vrij ruwe werking en baseert de afstand ook op bepaalde keuzes (kortste of snelste). Indien de werkgever op basis daarvan een redelijke keuze maakt, zal de fiscus deze normaliter accepteren. De werkgever moet deze keuze wel kunnen motiveren.

---

Er zijn thans een aantal mogelijkheden om onder voorwaarden een vaste vergoeding voor het woon-werkverkeer te verstrekken.

## **2.3 Vaste reiskostenvergoeding**

Met ingang van 2007 is een specifieke in de wet geregelde vaste kostenvergoeding voor woon-werkverkeer geïntroduceerd. Deze biedt de mogelijkheid van een vaste kostenvergoeding terzake van vervoer ingeval de medewerker 'hoofdzakelijk' naar een vaste plaats van werkzaamheden reist.

Sinds 2004 bestaat al de zogenoemde 'praktische regeling'. Dit betreft een fiscaal goedgekeurde vaste vergoedingsregeling voor woon-werkreizen. De wettelijke regeling en de fiscaal goedgekeurde vaste vergoedingsregeling bestaan vanaf 2007 naast elkaar. Omdat de voorwaarden van de beide regelingen afwijken, zullen wij de regelingen afzonderlijk uiteenzetten.

### **Wettelijke regeling**

Op basis van deze regeling kan aan een medewerker die hoofdzakelijk (60%) naar een vaste plaats van werkzaamheden reist een vaste onbelaste reiskostenvergoeding worden betaald alsof de medewerker op alle dagen (214) naar die plaats reist. Dit maximum wordt naar rato aangepast voor medewerkers met een parttime dienstverband.

De regeling is bedoeld voor de situatie dat een medewerker zijn reispatroon naar een vaste plaats van werkzaamheden slechts af en toe onderbreekt. Deze vergoedingsregeling geldt ongeacht de wijze van vervoer, maar is niet van toepassing bij vervoer per taxi, luchtvaartuig, schip of ter beschikking gesteld vervoermiddel.

De vaste reiskostenvergoeding volgens deze regeling hoeft in beginsel niet te worden herrekend als een medewerker gedurende een bepaalde tijd niet naar zijn plaats van werkzaamheden reist, bijvoorbeeld ingeval van ziekte, bij thuiswerken, onbetaald verlof en dergelijke.

### **Praktische regeling**

Op basis van deze regeling kan aan een medewerker die zijn arbeidsplaats op jaarbasis minstens op 70% van de 'werkbare weken' (exclusief korte en lange afwezigheid) bezoekt, een vaste onbelaste reiskostenvergoeding worden betaald alsof de medewerker op alle dagen (214) naar die plaats reist. Dit maximum wordt naar rato aangepast voor medewerkers met een parttime dienstverband. In geval van kortdurende afwezigheid (maximaal zes weken) mag de onbelaste vergoeding onbelast worden doorbetaald tijdens de kortstondige afwezigheid. Bij een voorzienbare afwezigheid van langer dan zes weken, mag de vaste reiskostenvergoeding alleen in de lopende en de eerstvolgende kalendermaand onbelast worden doorbetaald. Daarna moet de reiskostenvergoeding gestopt of belast worden. Een onbelaste reiskostenvergoeding is pas weer mogelijk per de eerste dag van de maand die volgt op de maand van herstel/terugkomst.

Ook bij reisafstanden van meer dan 150 kilometer per dag mag de werkgever deze regeling toepassen. De fiscus eist in dat geval wel altijd een nacalculatie.

Verder is nacalculatie nodig om te kunnen salderen bij de werkgever met verschillende vergoedingsbedragen per kilometer.

*Schematisch overzicht van wettelijke en de praktische regeling*

Voorwaarden	Wettelijke regeling	Praktische regeling
Reisdagen	214 dagen	214 dagen*
Minimum aantal woon-werkreizen	128 dagen (60%)	per kalenderjaar in 36 weken (70%)
Maximale totale reisafstand	geen max.	150 kilometer**
Langdurige afwezigheid	geen invloed	stopzetten***
Vergoeding	EUR 0,19 p/km	EUR 0,19 p/km
Deeltijd	evenredige vermindering	evenredige vermindering
* met tegenbewijs mogelijk hoger aantal reisdagen		
** Bij meer dan 150 kilometer nacalculatie verplicht		
***na de lopende en de eerstvolgende maand stopzetten		

De 'praktische regeling' kan uitkomst bieden ingeval de medewerker niet voldoet aan de voorwaarde dat hoofdzakelijk (60%) naar een vaste plaats van werkzaamheden wordt gereisd, bijvoorbeeld bij veelvuldig thuiswerk, maar wel op tenminste 70% van het aantal weken in een jaar (dat wil zeggen 36 weken als het dienstverband het gehele jaar heeft bestaan) of 70% van het aantal weken dat het dienstverband in een jaar heeft geduurd naar een bepaalde arbeidsplaats reist.

Wij merken op dat vanaf 2009 de onbelaste vergoeding die op basis van de wettelijke en de praktische regeling gegeven kan worden gelijk is. Voor het jaar 2009 kon op basis van de praktische regeling in beginsel slechts voor 206 werkdagen een onbelaste vergoeding gegeven worden, terwijl op grond van de wettelijke regeling een onbelaste vergoeding voor 214 werkdagen gegeven kon worden. Vanaf 2009 kan voor beide regeling in beginsel een onbelaste vergoeding voor 214 werkdagen gegeven worden.

---

## Vaste kostenvergoeding

Er kan ook op basis van de algemene regels voor vaste kostenvergoedingen een reiskostenvergoeding worden toegekend, mits deze kan worden onderbouwd. Deze keuze zou bijvoorbeeld kunnen worden gemaakt ingeval de medewerker een zesdaagse werkweek heeft. De nieuwe regeling gaat in de berekening van het aantal reisdagen namelijk uit van maximaal vijf werkdagen per week en zal in een situatie van een zesdaagse werkweek derhalve niet tot een optimale reiskostenvergoeding leiden.

## 2.4 Salderen

### Woon-werkverkeer

Veel werkgevers kennen nog een verschil tussen vergoedingen voor woon-werk- en zakelijke kilometers. Zo vergoeden veel werkgevers nog € 0,28 voor zakelijke kilometers op basis van het daarvoor vrijgestelde bedrag uit het verleden. De vergoeding voor woon-werkkilometers is veelal lager vastgesteld, op bijvoorbeeld € 0,10 per kilometer. In dat geval is volgens de hoofdregel € 0,09 belast bij de zakelijke kilometers, terwijl de woon-werkvergoeding € 0,09 hoger mag zijn.

Het is toegestaan dat de werkgever al deze afzonderlijke vergoedingen bij elkaar optelt en afzet tegen € 0,19. Hierdoor wordt voorkomen dat de werkgever een deel moet belasten, terwijl de werkgever anderzijds meer onbelast had mogen vergoeden. Een voorwaarde voor het salderen is dat de werkgever de mogelijkheid tot saldering vastlegt in zijn arbeidsvoorwaarden, bijvoorbeeld door een aanvulling op de (collectieve) arbeidsovereenkomst of op de reiskostenregeling zelf. Daarin moet de werkgever opnemen dat het bovenmatige deel van de hoge kilometervergoedingen verrekend wordt met de beschikbare 'ruimte' binnen de lage kilometervergoedingen. Alleen dan mogen de hoge en lage kilometervergoedingen gesaldeerd worden. De saldering geldt ook voor de premies werknemersverzekeringen.

De hoge kilometervergoedingen mogen met de lage kilometervergoedingen uit hetzelfde loontijdvak worden gesaldeerd. De saldering over de maand december hoeft eerst in januari van het nieuwe kalenderjaar verloond te worden. Saldering mag echter ook plaatsvinden over het gehele kalenderjaar. De eindafrekening moet in het laatste geval plaatsvinden bij de verloning over de maand januari van het nieuwe kalenderjaar. In het laatste geval gelden wel de belastingtarieven van het nieuwe jaar. Bij einde dienstbetrekking in de loop van het jaar, moet de werkgever uiterlijk in de eerstvolgende kalendermaand afrekenen.

De werkgever mag ook eerst het bovenmatige stuk van de kilometervergoeding belasten. Na afloop van het jaar maakt hij vervolgens een eindafrekening van alle reiskostenvergoedingen. Is er teveel belast, dan mag hij het verschil als negatief loon verrekenen in de eerste maand van het nieuwe jaar.

### Overige zakelijke verkeer

Fiscale behandeling idem als woon-werk verkeer, met dien verstande dat voor overige zakelijk verkeer de mogelijkheid van vaste kostenvergoeding niet bestaat. Dit betekent dat de werkgever een onbelaste vergoeding kan verstrekken tot maximaal € 0,19 per kilometer.

---

### **Privéverkeer**

Het betalen van een kilometervergoeding voor privéritten van de medewerker is volledig belast.

## **2.5 Openbaar Vervoer**

De werkgever heeft de mogelijkheid om de werkelijke kosten van zakelijke reizen (w.o. woon-werkverkeer) per openbaar vervoer te vergoeden. Hierbij staan de werkgever verschillende soorten vervoer en verschillende soorten vergoedingsmogelijkheden ter beschikking. De werkgever mag een onbelaste vergoeding geven voor de kosten van een plaatsbewijs of abonnement voor het woon-werkverkeer per openbaarvervoer. De werkgever heeft ook de mogelijkheid om € 0,19 per kilometer onbelast te vergoeden voor zakelijke reizen met openbaar vervoer. De werkgever hoeft in dat laatste geval geen vervoerbewijzen te bewaren, maar dient wel de gegevens ten aanzien van het verreden aantal kilometers te administreren. De wijze waarop de werkgever deze gegevens bewaard is vormvrij.

Onder de term openbaar vervoer wordt door de fiscus verstaan: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, tram, metro, veerpont, of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig. Vervoer over water, zoals de overzetveren naar de Waddeneilanden en bepaalde veerverbindingen tussen IJmuiden-Amsterdam en Dordrecht-Rotterdam, valt ook onder openbaar vervoer.

Onderstaand zullen de verschillende vergoedingsmogelijkheden voor openbaar vervoer besproken worden.

## **2.6 Trein (1<sup>e</sup> en/of 2<sup>e</sup> klasse)**

### **Woon-werkverkeer**

Ten eerste is het mogelijk dat de medewerker zelf de kaartjes koopt en de kosten daarvan declareert bij de werkgever. De werkgever kan deze gedeclareerde kosten onbelast vergoeden.

Ook wanneer de medewerker een abonnement, of een voordeelurenkaart koopt, kan de medewerker deze kosten declareren bij de werkgever welke de werkgever dan onbelast kan vergoeden.

Ten tweede is het mogelijk dat de werkgever zelf de kaartjes, het abonnement, of de voordeelurenkaart inkoopt en deze onbelast verstrekt aan de medewerkers.

Ten derde heeft de werkgever de mogelijkheid om € 0,19 per kilometer te vergoeden. De werkgever hoeft dan geen vervoerbewijzen te bewaren, maar dient wel de gegevens ten aanzien van het verreden aantal kilometers te administreren.

### **Overige zakelijke reizen**

Fiscale behandeling idem als voor woon-werkverkeer.

## **Privé**

Een vergoeding van plaatsbewijzen voor het openbaar vervoer voor een privéreis is (vanzelfsprekend) volledig belast.

Wel is het voor de werkgever mogelijk om onbelast een ruimere trajectkaart of een OV-jaarkaart aan de medewerker te vergoeden. Voorwaarde is dat de kaart mede dient voor de behoorlijke vervulling van de dienstbetrekking (zakelijke reizen) of voor het woon-werkverkeer. Het privé-gebruik van een abonnement dat voor woon-werkverkeer en/of zakelijke reizen wordt gebruikt blijft in dat geval geheel onbelast. Als een ruimere trajectkaart of een OV-jaarkaart wordt vergoed of verstrekt, onder meer voor woon-werkverkeer, aan een medewerker aan wie ook een auto van de zaak ter beschikking heeft gesteld die hij privé mag gebruiken, zou dit onder omstandigheden kunnen leiden tot een hoger dan de forfaitaire vastgestelde fiscale bijtelling voor de auto van de zaak. In de Handleiding van de Belastingdienst is aangegeven dat in deze situatie in beginsel geen gevolgen zullen optreden voor de fiscale bijtelling van de zaak. Pas bij excessief privégebruik van de auto is de bijtelling meer dan 25%, 20% (bij zuinige auto's) of 14% (bij zeer zuinige auto's).

Kan het openbaar vervoerabonnement, gezien het traject waarvoor deze geldt, uitsluitend voor privéreizen worden gebruikt, dan is de volledige waarde van het abonnement belast.

## **2.7 OV-chipkaart**

In het openbaar vervoer wordt een elektronisch vervoerbewijs ingevoerd, de zogenoemde "OV-chipkaart". Het is de bedoeling dat dit bewijs het thans gebruikte papieren vervoerbewijs geheel zal gaan vervangen. Sedert begin 2006 lopen er een aantal experimenten met de OV-chipkaart; tot de datum van algehele invoering van de OV-chipkaart zal dit op steeds grotere schaal plaatsvinden. Op 29 januari 2009 is de OV-chipkaart ingevoerd voor reizen met de Rotterdamse metro (Calandlijn en Erasmuslijn tussen Rotterdam Centraal en Spijkenisse De Akkers) en is de strippenkaart reeds vervallen als betaalmiddel.

De Wet LB kent een overhandigingsplicht voor de originele vervoerbewijzen, als een inhoudingsplichtige aan een medewerker een vrije vergoeding voor openbaar vervoer wil verstrekken. Daarbij is uitgegaan van de thans gebruikelijke originele papieren vervoerbewijzen. Op de OV-chipkaart zelf staat echter geen aanduiding van de per openbaar vervoer gemaakte reis. De OV-chipkaart is voorts in het algemeen voor langere duur bruikbaar. Wel is het mogelijk door of vanwege de vervoerder overzichten te maken waaruit de gemaakte reis kan worden afgeleid. Met de OV-chipkaart zelf en de overzichten daaruit kan niet worden voldaan aan de thans geldende wettelijke overhandigingsplicht van de Wet LB. In een besluit is goedgekeurd dat door of vanwege het vervoerbedrijf gemaakte overzichten van transacties met de OV-chipkaart worden gelijkgesteld met vervoerbewijzen voor de overhandigingsplicht ingevolge de Wet LB. De fiscale regelgeving zal in de toekomst worden aangepast.

---

## 2.8 Taxi

### Woon-werk verkeer

Voor het woon-werkverkeer kunnen maximaal de werkelijke kosten voor taxi onbelast worden vergoed. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de grenzen van redelijkheid.

### Zakelijk verkeer

Indien de medewerker zakelijk (behalve woon-werkverkeer) gebruik maakt van de taxi, is het wel mogelijk dat de werkgever de werkelijk gemaakte kosten (binnen de grenzen van redelijkheid) onbelast vergoed. Ook hier kan de werkgever ervoor kiezen slechts € 0,19 onbelast te vergoeden.

### Privé

Een privétaxi rit kan nooit onbelast vergoed worden.

## 2.9 Treintaxi

De Treintaxi is een deeltaxi. Een kaartje voor de treintaxi heeft een vast bedrag van € 4,60 (2009) en zijn te koop bij alle NS-servicepunten en NS-kaartautomaten. Het is ook mogelijk om een kaartje bij de chauffeur te kopen, de prijs van een kaartje bedraagt dan € 5,50 (2008).

De fiscale regels voor het gebruik maken van een treintaxi zijn identiek aan de regels van het vervoer per 'gewone' taxi.

## 2.10 OV-fiets

De zogenoemde OV-fiets is een huurfiets in het openbaar vervoer. Om gebruik te kunnen maken van deze fiets is het nodig dat de medewerker beschikt over een geschikt gemaakte Voordeeluren-abonnement, NS- of OV-Jaarabonnement of een speciale OV-fietspas.

Voor de houders van een mobiliteitskaart geldt dat zij geen apart abonnementgeld betalen voor een OV-fiets, maar wel een hoger huurtarief.

Op grond van de huidige wet-en regelgeving kwalificeert OV-fiets niet als openbaar vervoer en kan op basis van deze regeling niet onbelast worden vergoed, verstrekt of ter beschikking gesteld.

Onder de term openbaar vervoer wordt door de fiscus verstaan: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, tram, metro, veerpont, of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig. Op grond van deze definitie zal een OV-fiets niet als openbaar vervoer kwalificeren. Er is immers geen sprake van een dienstregeling. Het verhuur van fietsen zal ook als een commerciële dienstverlening worden gezien.

Vooralsnog is het derhalve op grond van de fiscale regelgeving niet mogelijk de werkelijke kosten van de OV-fiets onbelast te vergoeden. Uiteraard is het wel mogelijk om de met de OV-fiets afgelegde kilometers een onbelaste vergoeding van € 0,19 te verstrekken.

---

Het is op grond van de fiscale regelgeving niet duidelijk of het wel mogelijk is de OV-fiets onbelast te verstrekken. De verstrekking van de OV-fiets vindt plaats door de pas (of de opgewaardeerde kaart) te verstrekken aan de medewerker. De werkgever draagt de kosten. Het verstrekken van de mogelijkheid tot zakelijk gebruik van de OV-fiets kan naar ons oordeel kwalificeren als het verstrekken van vervoer vanwege de werkgever. Daardoor zullen er geen fiscale gevolgen voor de medewerker zijn indien deze van de OV-fiets gebruik maakt. Wij merken daarbij wel op dat het de werkgever niet is toegestaan daarnaast een kilometer-vergoeding van € 0,19 onbelast te geven.

Met betrekking tot het vergoeden van de werkelijke kosten van de OV-fiets willen wij nog een mogelijkheid aangeven teneinde te bereiken dat de vergoeding (deels) onbelast is. De fiscale regelgeving kent een speciale regeling voor een 'fiets van de werkgever'.

Hierin worden twee opties onderscheiden. De eerste optie is dat de fiets eigendom blijft van de werkgever. Dit is het geval bij een ter beschikking gestelde fiets. De tweede optie is dat de fiets direct eigendom wordt van de medewerker. Dit is het geval bij een verstrekking of vergoeding van een fiets. De werkgever zou zich op het standpunt kunnen stellen dat sprake is van een ter beschikking gestelde fiets, indien de werkgever de huur betaalt van de fiets. Bij gebruikmaking van een mobiliteitskaart is dit wel het geval.

Als de OV-fiets onder de regeling voor de ter beschikking gestelde fiets valt, zou de verstrekking van de kosten onbelast kunnen. Hierbij moet nog wel aan de voorwaarde zijn voldaan dat de fiets *voor meer dan de helft van het aantal reisdagen voor het woon-werkverkeer wordt gebruikt*, waaronder wordt begrepen het reizen van en naar de opstapplaats. Dit betekent op meer dan 120 dagen per jaar bij een voltijdse dienstbetrekking (bij deeltijd wordt dit herrekend). Echter, gelet op het feit dat het voorgaande in de praktijk discutabel kan zijn is het raadzaam om dit af stemmen met Belastingdienst. Overigens is het naast een ter beschikking gestelde fiets wel toegestaan een onbelaste kilometervergoeding van € 0,19 per kilometer te geven.

Voor de ter beschikking gestelde fiets geldt voorts een maximum catalogusprijs van € 749. De fiets mag niet duurder zijn. Dit is een belangrijk verschil tussen de ter beschikking gestelde fiets en de fiets die wordt vergoed of verstrekt door de werkgever. Is de ter beschikking gestelde fiets toch duurder, dan is het privégebruik niet meer onbelast, maar moet de werkgever het schatten en belasten, bijvoorbeeld op 10% van de catalogusprijs van de fiets. Bij de fiets, die direct eigendom wordt van de medewerker (of waarvoor de werkgever alleen een kostenvergoeding betaald) mag de catalogusprijs wel hoger zijn dan € 749. De fiscale faciliteit van de fietsregeling is echter gemaximeerd op € 749. Is de fiets duurder, dan is het meerdere belast. De medewerker kan echter ook het bedrag boven € 749 als eigen bijdrage betalen. Dan blijft de 'meerprijs' buiten de belastingheffing.

---

## 2.11 Huurauto

Hierbij dient de vraag beantwoord te worden of de auto ter beschikking wordt gesteld door de werkgever en of de medewerker meer dan 500 kilometer privé heeft gereden. Een huurauto wordt niet direct door de werkgever zelf ter beschikking gesteld, maar gehuurd van een autoverhuurbedrijf. Toch is in deze situatie sprake van een ter beschikking gestelde auto, omdat de werkgever uiteindelijk degene is die de kosten van de auto voor zijn rekening neemt. Dat deze van een autoverhuurbedrijf is doet niet ter zake. Een leaseauto behoort ook in eigendom tot de leasemaatschappij en niet tot de werkgever.

Van terbeschikkingstelling is sprake wanneer de medewerker op het moment dat hij dat wenst de auto kan gebruiken. Dit is bij een huurauto, evenals bijvoorbeeld een leaseauto het geval.

Indien er sprake is van terbeschikkingstelling van de auto, gelden voor de huurauto dezelfde fiscale regels als bij de auto van de zaak.

## 2.12 Deelauto

Deelauto's (ook wel poolauto's genoemd) zijn auto's die worden gebruikt door meerdere medewerkers. Deze deelauto's zijn feitelijk ter beschikking gesteld aan de individuele medewerkers die gebruik maken van de betreffende deelauto. De kosten van de deelauto komen volledig voor rekening van de werkgever. Het voordeel van de deelauto is dat wanneer de medewerker de auto niet gebruikt, een andere medewerker deze auto kan gebruiken. Gelet op het feit dat ook de deelauto's ter beschikking worden gesteld door de werkgever, gelden ook hierbij in principe de fiscale regels van de auto van de zaak.

Bij gebruikmaken van deelauto's voor zakelijke reizen is het raadzaam om specifieke afspraken met de Belastingdienst te maken. Het is mogelijk om met de Belastingdienst een collectieve afspraak met betrekking tot het privégebruik van een auto te maken. Uit onze praktijkervaring blijkt dat in overleg met de Belastingdienst/Oost/Coördinatiepunt privégebruik auto mogelijk is dat onder bepaalde voorwaarden met een groep van medewerkers een afspraak wordt gemaakt dat privégebruik van de auto niet is toegestaan en dat de werkgever daarop daadwerkelijk toezicht houdt. Voorbeelden van controlemiddelen van de werkgever zijn:

- controle op de kilometerstanden;
- controle op de black-boxregistratie (indien van toepassing);
- controle op de boetes vanwege verkeersovertredingen buiten werktijd;
- controle op de schademeldingen buiten werktijd;
- controle op het tanken van brandstof;
- controle op de meldingen van de leasemaatschappij (indien van toepassing).

De medewerkers hoeven dan geen rittenadministratie bij te houden, maar kunnen de vastgelegde en nageleefde afspraak als bewijsmiddel gebruiken ter voorkoming van een bijtelling privé-gebruik. Indien en voor zover de auto's ook privé gebruikt worden, zijn in de praktijk ook wel praktische afspraken te maken omtrent de hoogte van de bijtelling op individueel niveau.

## 2.13 Parkeergelegenheid

Het verstrekken van parkeergelegenheid bij de werkplek is onbelast. Dus ook als de werkgever voor zijn medewerkers parkeerruimte in een parkeergarage bij het bedrijf huurt. Dit geldt niet alleen voor de vaste werkplek bij het bedrijf, maar ook bijvoorbeeld voor het parkeren bij cliënten. De werkgever moet bijvoorbeeld een parkeerkaart geven. Een creditcard of chipknip 'van de zaak' valt daar niet onder. De term 'verstrekken' sluit het vergoeden van parkeren uit! Dat is namelijk al in de kilometervergoeding van € 0,19 opgenomen. Het vergoeden van parkeerkosten is wel mogelijk, mits niet tot een hoger bedrag dan € 0,19 maal het aantal gereden zakelijke kilometers wordt vergoed. Vergoedt de werkgever een hoger bedrag dan € 0,19, dan vormt dit een verplicht eindheffingsbestanddeel voor de werkgever. Dit betekent dat de werkgever de verschuldigde loonheffingen voor haar rekening neemt.

Het verstrekken of vergoeden van parkeergelegenheid bij de woning van de medewerker is belast. Krijgt de medewerker een parkeerkaart voor een plaats bij een opstapplaats voor het woon-werkverkeer, dan valt de verstrekking onder de maximale kilometervergoeding van € 0,19.

Het is van belang te weten wanneer er sprake is van het verstrekken danwel vergoeden van parkeergelegenheid. Is een parkeerkaart bijvoorbeeld een vergoeding of een verstrekking?

Op dit onderscheid wordt nader ingegaan bij de bespreking van de praktische vraagstelling met betrekking tot het P+R terrein.

## 2.14 P+R-terrein

Dit staat voor een Park en Ride terrein. P+R richt zich voornamelijk op keuzereizigers: mensen die meestal met de auto reizen, maar ook wel eens het openbaar vervoer gebruiken. Omdat P+R zich richt op een ketenverplaatsing en zulke verplaatsingen vaak meer tijd kosten, moet het P+R-terrein ervoor zorgen dat de nadelen van de ketenverplaatsing worden weggenomen of op zijn minst worden gecompenseerd.

Voor de privéauto geldt een onbelaste vergoeding van € 0,19 per kilometer. Deze vergoeding dekt alle kosten, dus daar zouden in dit geval ook de P+R-terreinkosten bij horen, zodat onbelaste vergoeding van de parkeerkosten naast de onbelaste kilometervergoeding van € 0,19 niet mogelijk is.

Voor medewerkers die geen beschikking hebben over de auto van de zaak geldt dat de kosten voor parkeergelegenheid nabij de werkplek of cliënten onbelast kunnen worden verstrekt. In de fiscale regelgeving is niet uitgelegd wat precies onder het begrip "nabijheid" moet worden verstaan. Indien de medewerker met een privéauto reist kunnen de kosten van het P+R terrein onder omstandigheden dan ook onbelast verstrekt worden. Indien een werkgever via de mobiliteitskaart de kosten voor een P+R-terrein betaald is er naar onze mening sprake van het verstrekken van parkeergelegenheid. Immers bij het in- en uitrijden steekt de medewerker de mobiliteitskaart in de kaartlezer en de parkeertijd wordt geregistreerd. Vervolgens worden de kosten rechtstreeks in rekening gebracht bij de werkgever. Voorts dient sprake te zijn van een parkeergelegenheid in de nabijheid van de werkplek of bij een cliënt, waarbij rekening dient gehouden te worden met het feit dat "nabijheid" niet

---

nader is uitgelegd. Echter, in de praktijk zal een P+R terrein meestal in het begin of midden van een reistraject liggen. De medewerker zal zijn auto hier parkeren en verder reizen met een ander vervoersmiddel. Voor de medewerker die met een privéauto reist, betekent dit dat de kosten van het P+R terrein niet onbelast kunnen worden verstrekt. Is sprake van een situatie dat het P+R terrein wel in de “nabijheid” van de werkgever of cliënt ligt, dan is het verdedigbaar dat de kosten onbelast kunnen worden verstrekt. Ter voorkoming van discussies is het raadzaam om in dergelijke situaties af te stemmen met de Belastingdienst.

Voor de auto van de zaak kunnen de kosten van het P+R-terrein wel onbelast worden vergoed door de werkgever (ervan uitgaande dat het P+R-terrein alleen wordt gebruikt voor zakelijk/woon-werkverkeer).

Per 1 januari 2009 is het mogelijk om kosten voor het parkeren van een leaseauto bij P+R-terreinen onbelast te vergoeden. Wij zien dit niet als een daadwerkelijke verruiming van de fiscale vergoedingsregeling, daar onbelaste vergoeding van parkeerkosten met de auto van de zaak naar onze mening ook zonder deze goedkeuring nu reeds mogelijk is.

## 2.15 Aftrek inkomstenbelasting

De inkomstenbelasting kent geen aftrekmogelijkheid voor reiskosten per auto. Bij gebruik van openbaar vervoer bestaat er voor de loonbelasting geen verschil tussen woon-werk en zakelijke reizen, maar in de inkomstenbelasting bestaat dit verschil wel.

Wanneer de werkgever er voor kiest woon-werk verkeer per openbaar vervoer niet of beperkt te vergoeden, kan de medewerker in de inkomstenbelasting de reisaf trek toepassen.

Daarbij geldt als voorwaarde dat de medewerker over een afstand van meer dan 10 kilometer van de woning naar het werk reist. Tevens dient de medewerker over een OV-verklaring van een vervoersonderneming te beschikken. De medewerker verkrijgt deze wanneer hij in het bezit is van een maand- of jaartrajectkaart of OV-jaarkaart. Is dat bij de door de medewerker gekozen kaartsoort niet mogelijk - bijv. bij deeltijdwerk - dan bestaat er nog een mogelijkheid: de *werkgever* kan dan een zogenaamde reisverklaring afgeven. De reisaf trek wordt verminderd met eventueel van de werkgever ontvangen reiskostenvergoedingen voor de per OV afgelegde reisafstand. Er is geen reisaf trek mogelijk als de werkgever de plaatsbewijzen (abonnement) verstrekt, want dan is sprake van vervoer vanwege de inhoudingsplichtige.

De reisaf trek in de inkomstenbelasting is niet mogelijk op het moment dat de medewerker geen vergoeding krijgt van de werkgever voor de kaartjes die hij koopt voor een zakelijke reis.

## 2.16 Administratieplicht

### Loonaangifte

De werkgever moet maandelijks in de loonaangifte aan de fiscus opgeven of hij onbelaste kilometervergoedingen betaalt, inclusief het totaalbedrag daarvan. Dat betreft dus zowel de woon-werk- als de zakelijke kilometers. Vergoedingen voor

---

plaatsbewijzen, zoals vliegtickets of treinkaarten, hoeven niet gemeld te worden. Bij gebruikmaking van de mobiliteitskaart is formeel sprake van vervoer vanwege de werkgever. Dit betekent dat werkgevers die gebruik maken van een mobiliteitskaart deze verplichting niet hebben.

### **Loonadministratie**

Met ingang van 2007 is de werkgever bij losse reiskostenvergoedingen (voor eigen vervoer en/of openbaar vervoer) niet langer verplicht om de gedeclareerde kilometers per medewerker per loontijdvak te registreren bij de loonadministratie. Evenmin hoeft u met ingang van 2007 bij de loonadministratie de plaatsbewijzen en/of abonnementen voor openbaar vervoer te bewaren.

Wel moeten al deze gegevens op een andere wijze of andere plaats door de werkgever worden bewaard, omdat de werkgever nog wel aannemelijk dient te maken dat terzake een onbelaste vergoeding mogelijk was. Bij gebruikmaking van de mobiliteitskaart kan men, bij gebreke van een plaatsbewijs, de aan de werkgever uitgereikte factuur (en de eventueel onderliggende administratie) worden bewaard voor het aannemelijk maken van de zakelijkheid.

Een vaste reiskostenvergoeding moet wel geregistreerd worden in de loonadministratie, middels een specificatie van de vaste reiskostenvergoeding.

## 3 Fiscale beoordeling voorbeeldregelingen

### 3.1 Mobiliteitskaart in aanvulling op de auto van de zaak

Zoals in de inleiding is vermeld kennen momenteel diverse organisaties mogelijkheden om meerdere vervoersvormen te combineren, zoals mobiliteitskaarten. Met de mobiliteitskaart kun je als werkgever je medewerkers verschillende soorten vervoersmiddelen aanbieden; de trein; de taxi; een huurauto; poolauto, de treintaxi; een P+R parkeerplaats. Het is toegestaan dat naast de ter beschikking gestelde auto van de zaak, de werkelijke reiskosten voor openbaar vervoer onbelast worden vergoed.

De werkgever kent aan de medewerkers bepaalde rechten toe: 2e klas of 1e klas, wel of geen gebruik van taxi, huurauto of poolauto enzovoort. De medewerker kan vervolgens inloggen op de website van de aanbieder voor reisadvies en vervolgens dit reisadvies (een treinreis, taxirit of huurauto) boeken. Op het moment dat de reis geboekt is, is de mobiliteitskaart het vervoersbewijs. Derhalve hebben de medewerkers niet de lasten van kaartjes en declaraties. En doordat er geen declaraties worden ingediend, verlicht dit tevens de administratieve lasten van de werkgever.

De fiscale gevolgen van een mobiliteitskaart is in feite vrij simpel. De fiscus zal willen weten welke vervoersvormen de combinatie bevat en vervolgens per onderdeel daarvan de fiscale gevolgen vaststellen. Doordat een reisadvies op maat gegeven wordt komt het vaker voor dat een combinatie van vervoersvormen wordt geadviseerd en daar dan ook gebruik van wordt gemaakt. Bijvoorbeeld vervoer eerst per trein, met aansluitend een taxi e.d. Doordat de aanbieder van de mobiliteitskaart maandelijks de digitale gegevens (waarin dus het aantal zakelijke kilometers staat) aan de werkgever verstrekt zullen administratieve fouten minder vaak voorkomen.

Een vervoerscombinatie van OV-jaarkaart tweede klasse voor het woonwerk- en zakelijke verkeer, plus een door de werkgever verstrekte fiets voor het aansluitend vervoer in het woon-werkverkeer is bijvoorbeeld onbelast op voorwaarde dat de waarde van de fiets binnen de maximale begrenzingen blijft en wordt voldaan aan het minimaal voorgeschreven gebruik.

Hierboven gaat het om aansluitend vervoer met de fiets. Echter, verstrekt de werkgever een NS- of OV-jaarkaart *naast* de fiets, bijvoorbeeld voor slecht weer, dan is er een probleem. Dan is het namelijk niet meer aannemelijk dat de medewerker de fiets voor meer dan de helft van het aantal werkdagen gebruikt. Dan geldt de gunstige fietsregeling niet. Het is wel toegestaan alleen voor de wintermaanden een maandtrajectkaart te geven, als de medewerker maar gedurende de rest van het jaar voldoende fietst.

In de praktijk kan het voorkomen dat medewerkers een ter beschikking gestelde auto nauwelijks zakelijk meer gebruiken, omdat zij door de mobiliteitskaart beschikken over alternatieve vervoersmiddelen. In de Handleiding van de Belastingdienst is aangegeven dat in deze situatie in beginsel geen gevolgen zullen optreden voor de fiscale bijtelling van de zaak. Pas bij excessief privégebruik van de auto is de bijtelling meer dan 25%, 20% (bij zuinige auto's) of 14% (bij zeer zuinige auto's).

---

## 3.2 Reglement Deelauto

Als medewerkers gebruik maken van deelauto's (poolauto) levert dat veel voordelen op, zoals een gunstige kilometerkostprijs, flexibiliteit en meer ruimte op de parkeerplaats. Een zogenoemd reglement deelauto ziet alleen op het zakelijk vervoer. Wanneer een medewerker een zakelijke reis moet maken heeft deze medewerker de keuze om de eigen auto te gebruiken, dan wel een deelauto.

De medewerker die voor woon-werk verkeer de trein of de fiets gebruikt kan voor de zakelijke reizen de deelauto gebruiken.

Voor de deelauto's geldt dat in principe sprake is van terbeschikkingstelling van de auto door de werkgever, met als gevolg dat de fiscale regels van de ter beschikking gestelde auto van toepassing zijn. Echter, gelet op het feit dat de deelauto's slechts voor zakelijk verkeer gebruikt worden is de fiscale bijtelling over de cataloguswaarde niet noodzakelijk. De werkgever dient wel bijvoorbeeld aan de hand van een kilometeradministratie aannemelijk te maken dat alleen zakelijk wordt gereden met ter beschikking gestelde poolauto's. De aanbieder van het Reglement Deelauto zal in de praktijk het hele systeem vanaf de reservering en sleuteluitgifte tot een exacte kilometerregistratie verzorgen. Dit betekent dat hiermee de administratieve lasten van de werkgever aanzienlijk worden beperkt.

Bij gebruikmaken van deelauto's voor enkel zakelijke reizen is het raadzaam om specifieke afspraken met de Belastingdienst te maken.

## 3.3 Mobiliteitsbudget

Een andere vorm voor het aanbieden van combinatie van vervoersmiddelen is het zogenoemde mobiliteitsbudget. De werkgever kan zijn jaarlijkse totale vervoerskosten omzetten in individuele budgetrechten voor medewerkers. De medewerker krijgt dit budget en kan deze gebruiken voor alle zakelijke reizen en afhankelijk van de afspraken met de werkgever, voor privéverkeer.

De medewerkers hebben vervolgens de volledige keuzevrijheid in het soort vervoermiddel.

Ze kunnen met dit budget een auto leasen, gebruik maken van een huur-of poolauto, kilometers declareren voor gebruik privéauto of reizen per trein of taxi. Binnen zo een ruilsysteem zullen de fiscaalvriendelijke keuzes – uiteraard – de meeste belangstelling hebben. Het jaarbudget wordt niet in maandelijkse termijnen uitgekeerd. Indien het jaarbudget wel in maandelijkse termijn zou worden uitgekeerd, zou fiscaaltechnisch gezien op dat moment sprake zijn van een genietingsmoment. Dit zou betekenen dat de werkgever ook op dat moment loonheffingen moet inhouden en afdragen. Hierom is het verstandiger om een overgebleven deel van het jaarbudget aan het einde van het jaar als brutoloon uit te keren.

In een reglement kan bepaald worden dat het mogelijk is een eventueel overgebleven deel van het brutoloon uit te ruilen met andere onbelaste loonbestanddelen. In dit kader wordt op het volgende geattendeerd. Ter voorkoming van een fiscaal genietingsmoment (en dus inhouding loonheffingen) dient op voorhand wel tussen werkgever en medewerker overeengekomen te zijn dat afgezien wordt van uitbetaling van het brutoloon in ruil voor bijvoorbeeld een pensioenstorting. Indien de medewerker

---

pas bij de jaarafrekening zelf het besluit neemt, staat op dat moment al het bedrag van het overschot vast en is dit bedrag fiscaaltechnisch gezien tevens vorderbaar en inbaar. Dit betekent dat op dit moment loonheffingen ingehouden dienen te worden en zal uitruil niet meer mogelijk zijn.

De Belastingdienst volgt de omzetting van belast brutoloon in onbelast, of laag belast nettoloon zeer kritisch. Indien de werkgever de fiscale regels niet goed toepast, heft de Belastingdienst zonder enige aarzeling na. Ter voorkoming van discussies is het raadzaam een dergelijke regeling af te stemmen met de Belastingdienst.

### **3.4 Verhuiskostenregeling**

Verhuiskosten die een medewerker moet maken, omdat hij in het kader van zijn dienstbetrekking elders moet gaan wonen, kunnen vanaf 1 januari 2009 voor een hoger bedrag onbelast worden vergoed. Sinds 1 januari 2009 geldt dat naast de kosten van overbrenging van de boedel maximaal € 7.705 onbelast vergoed mag worden. Voorheen was dit maximaal € 5.445.

In het algemeen is vereist dat de medewerker door de aanvaarding van de dienstbetrekking gedwongen is zo spoedig mogelijk van woonplaats te veranderen. Dit wordt minder aannemelijk als de afstand betrekkelijk gering is of als er een groot tijdsverloop ligt tussen het aanvaarden van de dienstbetrekking en de verhuizing.

Tenzij de Belastingdienst het tegendeel aannemelijk maakt, is er in ieder geval sprake van een zakelijke verhuizing als de medewerker binnen 2 jaar na aanvaarding van de nieuwe dienstbetrekking of de overplaatsing verhuist naar een woning binnen een afstand van 10 kilometer van de nieuwe plaats van zijn dienstbetrekking terwijl hij op een afstand groter dan 25 kilometer van deze plaats woonde.

Het voorgaande betekent dat als de medewerkers binnen twee jaar na aanvaarding van de dienstbetrekking verhuist naar een woning die is gelegen binnen een afstand van 10 kilometer van zijn werkplek bij de werkgever in ieder geval een onbelaste verhuis- en inrichtingvergoeding van € 7.705 plus een vergoeding van de werkelijke kosten van het overbrengen van de inboedel zonder aanvullend bewijs mogelijk is. Echter, ook als niet aan deze voorwaarden wordt voldaan kan een onbelaste verhuis- en inrichtingvergoeding worden gegeven aan de medewerker. In dat geval dient de werkgever te kunnen bewijzen dat de verhuizing veroorzaakt wordt door zijn dienstbetrekking.

### **3.5 Telewerken**

#### **Inrichten werkruimte**

Om het telewerken te stimuleren en daarmee het woon-werkverkeer te beperken, is een faciliteit in de wet opgenomen die voorziet in een belastingvrije vergoeding voor de inrichting van de werkruimte thuis. Voorwaarde is wel dat de werkplek moet voldoen aan de eisen die krachtens de ARBO-wetgeving terzake zijn gesteld. De maximale vergoeding c.q. verstrekking bedraagt € 1.815 per vijf kalenderjaren. Onder deze faciliteit vallen onder meer een bureautafel, een bureaustoel, bureauverlichting en dergelijke, alsook andere aanpassingen van de werkplek ingevolge de Arbo-wetgeving.

---

Naast de voorwaarde dat de werkplek voldoet aan de eisen die krachtens de ARBO-wetgeving terzake zijn gesteld, gelden de volgende voorwaarden om voor deze faciliteit in aanmerking te komen:

de medewerker is gedurende de normale werkdagen ten minste één gehele werkdag per week, zonder dat tevens wordt gereisd naar een buiten de woning gelegen arbeidsplaats, thuis werkzaam;

er is een schriftelijk contract tussen werkgever en medewerker opgesteld waarin een en ander is vastgelegd (naam en het adres van de medewerker en de dag of dagen in de week waarop de medewerker in de werkruimte thuis werkt);

er moeten mogelijkheden zijn voor digitale communicatie (via een computer en modem, daaronder tevens begrepen een fax) tussen de werkplek thuis en de reguliere werkplek.

### **Vergoeding voor gebruik werkruimte**

Naast de mogelijkheid de kosten voor de inrichting van een werkruimte thuis belastingvrij vergoeden bestaat er een mogelijkheid om een medewerker een onbelaste vergoeding voor het gebruik van de werkruimte te betalen.

De medewerker dient om voor deze onbelaste vergoeding in aanmerking te komen hoofdzakelijk vanuit de werkruimte thuis zijn werkzaamheden te verrichten. Tevens dient de werkruimte naar maatschappelijke opvattingen een zelfstandig gedeelte van de woning vormen.

Een werkruimte is naar maatschappelijke opvattingen een zelfstandig gedeelte van de woning indien de werkruimte een zodanige zelfstandigheid bezit dat de ruimte duidelijk te onderscheiden is door uiterlijke kenmerken. Daarbij kan gedacht worden aan een eigen opgang of ingang. Tevens kunnen de voorzieningen in de werkruimte van belang zijn ter bepaling van de zelfstandigheid. In dat verband kan bijvoorbeeld gedacht worden aan eigen sanitair. Een slaapkamer, zolderkamer of werkhoeek is geen zelfstandig deel van de eigen woning en geldt daardoor niet meer als werkruimte in fiscale zin, waarvoor door de werkgever een onbelaste vergoeding kan worden gegeven. De werkgever kan een medewerker voorts alleen een belastingvrije vergoeding geven voor het gebruik van de werkruimte thuis indien *tevens* aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- de medewerker kan elders ook over werkruimte beschikken, maar verwerft zijn gezamenlijke bedrag aan arbeidsinkomsten voor ten minste 70% door werkzaamheden verricht **in** de werkkamer thuis; of
- de medewerker heeft niet de beschikking over werkruimte elders en verwerft zijn gezamenlijke bedrag aan arbeidsinkomsten voor ten minste 70% door werkzaamheden verricht **in of vanuit** de werkkamer en voor ten minste 30% door werkzaamheden verricht **in** de werkkamer.

Maximaal kan, bij een huurwoning, een bedrag ter grootte van 20% van de huur dan wel, bij een koopwoning, 20% van de economische huurwaarde belastingvrij worden vergoed.

## 4 Praktische vraagstukken

In deze paragraaf zullen wij ons standpunt weergeven met betrekking tot enkele meest voorkomende praktische vraagstukken rondom de mobiliteitskaart.

### Vraag 1

Medewerker heeft een auto van de zaak en besluit hiernaast ook gebruik te maken van de trein. Wat zijn de fiscale gevolgen, wanneer deze medewerker ervoor kiest met de trein naar een cliënt te gaan?

- Antwoord

De werkgever kan de werkelijke reiskosten voor openbaar vervoer, naast de ter beschikking gestelde auto, geheel onbelast vergoeden. De werkgever dient wel aannemelijk te maken dat de medewerker daadwerkelijk voor de betreffende reis gebruik heeft gemaakt van de trein en mitsdien niet van het ter beschikking gestelde vervoermiddel.

De bijtelling voor privégebruik zal niet verhoogd worden indien regelmatig van het open vervoer gebruik wordt gemaakt naast de ter beschikking gestelde auto.

### Vraag 2

Wat zijn de fiscale gevolgen wanneer een medewerker met de trein en aansluitend met de taxi naar de cliënt gaat?

- Antwoord

Er is hier sprake van een zogenoemde ketenreis. Beide vervoersvormen worden op hun eigen fiscale merites beoordeeld. Bij zakelijk gebruik mag de werkgever zowel de werkelijk gemaakte kosten van het openbaar vervoer als van de taxi vergoeden of verstrekken.

### Vraag 3

Medewerker reist met zijn privéauto naar een cliënt. Aangezien deze cliënt geen parkeer-mogelijkheid heeft, reist deze medewerker het laatste deel van de reis met het openbaar vervoer en taxi. De auto wordt geparkeerd op een zogenoemde P+R parkeerplaats. Wat zijn de fiscale gevolgen?

- Antwoord

Hier is sprake van een zogenoemde ketenreis. Voor de auto mag maximaal € 0,19 per kilometer onbelast worden vergoed. Daarnaast kunnen de werkelijke kosten van openbaar vervoer en taxireis geheel onbelast worden vergoed.

Ervan uitgaande dat de P+R parkeerplaats niet nabij de werkplaats of cliënt gelegen is zullen de parkeerkosten niet onbelast mogen worden verstrekt. Dit betekent voor de werkgever die een mobiliteitskaart aanbiedt aan haar medewerkers tevens extra administratieve lasten. Vanuit de praktijk zou het dan ook wenselijk zijn om een onbelaste verstrekking van de P+R kosten als onderdeel in de keten van zakelijk vervoer mogelijk te maken.

#### Vraag 4

Medewerker heeft geen auto van de zaak, maar maakt gebruik van een huurauto. Heeft dit fiscale gevolgen?

· Antwoord

Van belang is de vraag of de auto ter beschikking wordt gesteld door de werkgever. Ook bij een huurauto zal fiscaalrechtelijk gezien sprake zijn van een ter beschikking gestelde auto. Dit heeft als gevolg dat de fiscale regels met betrekking tot de auto van de zaak van toepassing zijn.

Een fiscale bijtelling kan achterwege blijven door het leveren van tegenbewijs waaruit blijkt dat de auto voor niet meer dan 500 kilometer op kalenderjaarbasis voor privédoeleinden wordt gebruikt. Zie voor de verschillende vormen van bewijs Paragraaf 2.

#### Vraag 5

Hoe wordt eventueel privégebruik van de mobiliteitskaart fiscaal behandeld?

· Antwoord

Het werkelijke privégebruik van de mobiliteitskaart dient als loon in natura te worden belast tegen de waarde in het economisch verkeer (in de praktijk: de factuurwaarde). De werkgever zal hier dus op moeten toezien.

#### Vraag 6

Medewerker maakt gebruik van de vervoerscombinatie OV-jaarkaart tweede klasse voor het woonwerk- en zakelijke verkeer, plus een fiets van de zaak voor het aansluitend vervoer in het woon-werkverkeer. Wat zijn de fiscale gevolgen?

· Antwoord

Deze combinatie blijft onbelast, op voorwaarde dat de fiets binnen de fiscale begrenzings blijft en de fiets wordt gebruikt op meer dan de helft van het aantal dagen dat wordt gereisd in het kader van het woon-werkverkeer.

#### Vraag 7

Medewerker heeft *naast* een fiets ook een OV-jaarkaart. Wat zijn de fiscale gevolgen?

· Antwoord

Werkgever verstrekt een OV-jaarkaart *naast* de fiets. De werkgever loopt het risico dat het niet meer aannemelijk is dat de medewerker de fiets voor meer dan de helft van het aantal werkdagen gebruikt (een belangrijke voorwaarde voor het onbelast kunnen verstrekken of vergoeden van de fiets). Het is wel toegestaan alleen voor de wintermaanden een maandtrajectkaart te verstrekken, indien de medewerker gedurende de rest van het jaar voldoende fietst.

#### Vraag 8

Als voorwaarde voor het onbelast kunnen vergoeden van werkelijke openbaar vervoerskosten is bepaald dat een werkgever de (originele) vervoersbewijzen bij de administratie dient te bewaren.

Deze brochure is samengesteld door:  
***Deloitte Belastingadviseurs B.V. Global Employer Services***  
in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat  
en de TaskForce MobiliteitsManagement

**Secretariaat TFMM**

inno-V

Gebouw Y-point | Van Diemenstraat 230 | 1013 CP Amsterdam

T +31 20 423 13 23 | E [info@tfmm.nl](mailto:info@tfmm.nl)