



Auto en overheid

DRS. A. G. M. VAN DER MEIJS*

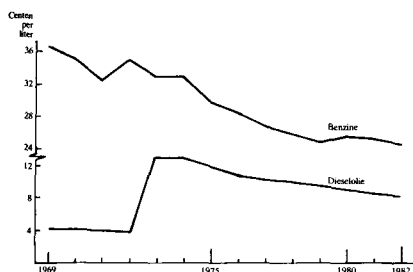
Accijnzen

De vraag die in dit artikel aan de orde komt is over welke financiële instrumenten de overheid beschikt om het gebruik en/of het bezit van personenauto's te beïnvloeden. In de eerste plaats zijn er accijnzen op benzine en dieselolie.

De accijnzen op autobrandstof bestaat uit een bedrag per liter. Sinds juli 1983 is dat f. 0,70 voor benzine en f. 0,19 voor dieselolie. Op autogas (LPG) zit — in Nederland — geen accijnzen. Met inbegrip van milieuheffingen en BTW bestaat de prijs van benzine voor ongeveer de helft uit heffingen en die van diesel voor ongeveer een derde. De prijs van autogas bestaat voor ongeveer 15% uit een heffing (BTW).

Het accijnzenbedrag per liter wordt af en toe aangepast, onder andere aan de opgetreden prijsstijging. Vergelijken we in figuur 1 bij voorbeeld de ontwikkeling van de autobrandstofaccijnzen met die van kosten van levensonderhoud, dan zien we dat deze accijnzen sinds 1969 reëel zijn gedaald.

Figuur 1. Reële ontwikkeling van de accijnzen, in prijzen van 1969, in centen per liter a)



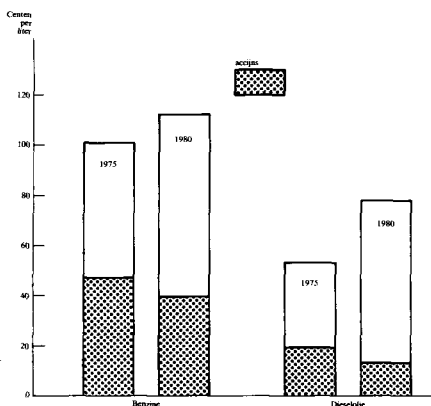
a) In 1973 vertoont de accijnzen van dieselolie een opmerkelijke stijging, die is voortgevoerd uit een accijnsunificatie in Benelux-verband. Ter (gedeeltelijke) compensatie voor deze verhoging van dieselaccijnzen is voor vrachtauto's, autobussen en taxi's de brandstoftoeslag van de MRB voor diesel ingetrokken.
Bron: *Auto en overheid*, op.cit., hfst. 2.

Het verloop van de autobrandstofaccijnzen wordt des te markanter wanneer we de reële accijnzontwikkeling vergelijken met de reële prijsontwikkeling van autobrandstoffen (figuur 2). Deze vergelijking leidt tot de conclusie dat — zij het voor zover bekend niet als resultaat van bewust beleid — een niet onbetekend deel van de prijsstijging van ruwe olie op de internationale markt voor de Nederlandse consument is „gecompenseerd”.

Motorrijtuigenbelasting

De Motorrijtuigenbelasting (MRB), die in

Figuur 2. Reële ontwikkeling van pompprijs en accijnzen van benzine en dieselolie, in prijzen van 1975 in centen per liter

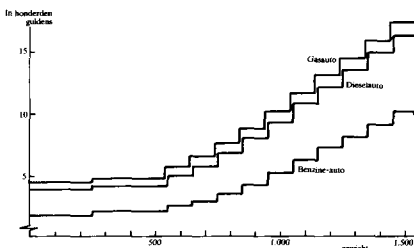


Bron: Samengesteld op basis van *Auto en overheid*, op.cit., hfst. 2.

1966 grotendeels haar huidige vorm kreeg, bestaat eigenlijk uit vier componenten: een hoofdsom, opcenten ten behoeve van het Rijkswegenfonds (om rijkswegen aan te leggen en te onderhouden), provinciale opcenten (ten behoeve van het provinciale belastinggebied) en brandstoftoeslagen. (De brandstoftoeslagen zijn forfaitair vastgestelde compensaties voor het feit dat op dieselolie relatief weinig en op autogas helemaal geen accijnzen zit.

Kenmerkend voor ieder van deze vier componenten is dat het tarief oploopt met het leeg gewicht van de auto. Zo betaalt men bij voorbeeld voor een zware personenauto (1200 kg) twee à drie maal zoveel MRB als voor een lichte (600 kg). Hieruit spreekt dus een zekere progressie in de tariefopbouw. Deze progressie is sinds 1966 in enkele stappen toegenomen, doordat de tarieven voor zware personenauto's meer zijn verhoogd dan die voor lichte. Daarnaast is opmerkelijk dat de MRB voor gasauto's, en vooral die voor dieselauto's, is achtergebleven bij die van benzine-auto's (zie figuur 3).

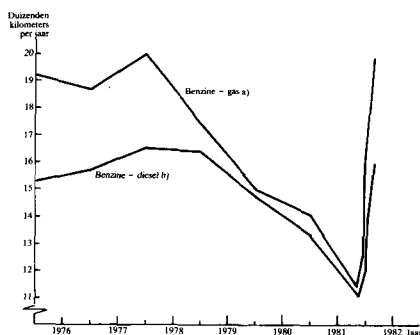
Figuur 3. Tarieven motorrijtuigenbelasting per jaar, naar gewicht in kg, op 1 april 1982



Bron: *Auto en overheid*, op.cit., hfst. 3.

Wat betreft de grondslag — in de economische zin van het woord — is het duidelijk dat deze voor de MRB fors is gestegen door de aanzienlijke groei van het autopark: van een half miljoen personenauto's in 1960 tot 4,5 miljoen in 1980. Bovendien is, vooral de laatste jaren, het aantal diesel- en gasauto's (met relatief hoge MRB!) sterk toegenomen. Daar staat echter tegenover dat de verlaging van het gemiddelde gewicht van personenauto's — van meer dan 1.050 kg in 1960 tot minder dan 950 kg in 1980 — een drukkend effect heeft gehad op de groei van de grondslag van de MRB. Een opvallend element in de MRB is het bestaan van brandstoftoeslagen die, zoals gezegd, voortvloeien uit verschillen in accijnzen. Forfaitaire compensaties in de vorm van vaste bedragen leiden echter onvermijdelijk tot zogenaamde omslagpunten. Dat wil zeggen hoeveelheden kilometers per jaar waar beneden het per saldo goedkoper is de ene brandstof te gebruiken (benzine) en waarboven het per saldo financieel aantrekkelijker is op een andere brandstof te rijden (diesel of gas). Onder andere door ontwikkelingen in de fiscale sfeer (accijnstarieven en brandstoftoeslagen) vertonen deze omslagpunten in de tijd sterke schommelingen. Deze schommelingen hebben bij voorbeeld tot gevolg gehad dat, zoals uit figuur 4 blijkt, vooral in de periode 1979-1981 het rijden op diesel en gas al bij weinig autogebruik financieel aantrekkelijker werd. Vooral door het verhogen van de brandstoftoeslagen is deze ontwikkeling eind 1981/begin 1982 weer ongedaan gemaakt.

Figuur 4. Omslagpunten benzine — autogas en benzine — diesel, in duizenden kilometers per jaar



a) Gemiddeld voor acht autotypen, afschrijving gasinstallatie in 2½ jaar.
b) Voor een bepaald autotype, bij een gebruiksduur van 5 jaar.

Bron: *Auto en overheid*, op.cit., paragraaf 3.5.2.

Bijzondere verbruiksbelasting

Eén van de minder bekende belastingen op auto's is de bijzondere verbruiksbelasting (BVB). Dit is een heffing naar de catalogus-

* De auteur is sinds 1 juli verbonden aan het Ministerie van Financiën. Hij schreef dit artikel op persoonlijke titel. Dit artikel is gebaseerd op het onlangs door het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven gepubliceerde rapport *Auto en overheid; een studie naar de financiële instrumenten van de overheid en hun betekenis voor personenauto-gebruik en -bezit*, 's-Gravenhage, 1983. Het rapport is verkrijgbaar in de boekhandel en bij het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven (070-645853).

waarde van personenauto's 1), geheven bij de fabrikant of de importeur, zodat de automobilist in het algemeen niet direct met deze belasting te maken heeft. De BVB kan worden voorgesteld als een soort weeldertarief in de omzetbelasting, dat bij de invoering van het BTW-stelsel in 1969 is omgezet in een aparte belasting. Tot 1976 bestond deze belasting uit een voor elke prijsklasse gelijk percentage dat zich heeft bewogen rond de 19% van de catalogusprijs, exclusief heffingen 2). Sindsdien kent de BVB een progressief tarief met percentages die oplopen met de catalogusprijs. Sinds 1981 varieert de BVB, in procenten van de catalogusprijs exclusief heffingen, van rond de 19% voor zeer goedkope auto's tot iets meer dan 30% voor zeer dure auto's. De recente daling van de autoverkopen — die overigens samenging met een toename van het autopark en dus van de grondslag van de MRB — heeft voor de BVB geleid tot een daling van de grondslag, althans in volumetermen. Daar staat echter een stijging van de grondslag in nominale termen tegenover. Niet alleen zijn namelijk door gestegen catalogusprijzen de belastingtarieven toegepast op hogere bedragen, bovendien zijn door die prijsstijging auto's gemiddeld in hogere tarieven terechtgekomen.

Autoheffingen en de overheid

Het geheel van autobrandstofaccijns, MRB en BVB vormt voor de overheid een inkomstenbron die in de jaren zeventig is aangegroeid van minder dan f. 3 mrd. tot meer dan f. 7 mrd. Het overgrote deel van deze opbrengst heeft betrekking op personenauto's, zoals uit tabel 1 blijkt.

Tabel 1. Opbrengsten rijksoverheid in mln. gld. a)

	1970	1975	1980	1981	1982	1983
Benzine-accijns	1.470	2.236	2.818	2.774	2.752	2.770
Dieselaccijns	287	493	653	632	585	600
MRB, exclusief opcenten	432	415	1.287	1.288	1.409	1.450
MRB, opcenten						
RWF	246	727	942	948	955	975
BVB	411	801	1.352	1.132	1.355	1.300
Totaal	2.846	4.672	7.052	6.774	7.056	7.095

a) Het aandeel van personenauto's in de opbrengst van verschillende heffingen kan globaal als volgt worden aangeduid: benzine-accijns 90% (1977), dieselaccijns 15% (1977), MRB 62% (1970) c.q. 81% (1980) en BVB 100% (tot 1982) c.q. meer dan 99% (1983).

Bronnen: Diverse Miljoenennota's en rijksbegrotingen, alsmede *Auto en overheid*, op.cit., tabel 1.

Autoheffingen en de automobilist

In tabel 2 is de reële kostenontwikkeling van een „gemiddelde” auto weergegeven. Uit dit overzicht blijkt dat de autokosten in 1980 reëel op ongeveer hetzelfde niveau lagen als in 1950, met in de tussenliggende decennia eerst een daling, gevolgd door een stijging sinds 1970.

De afgelopen 30 jaar blijken, volgens tabel 2, financiële instrumenten een mitigerende invloed te hebben gehad op autokosten. In het algemeen zijn reële kostendalingen deels „gecompenseerd” door reële stijging van heffingen (1950-1970) en omgekeerd (1970-1980). Sinds 1970 gaat deze tendens nog wel op voor de variable kosten, (zie ook figuur 2) maar niet voor de vaste kosten.

Tabel 2. Reële heffingen en reële autokosten in de periode 1950-1980, in centen per km, in prijzen van 1950 a)

	1950	1960	1970	1980
Benzine-accijns	1,5	1,9	1,9	1,3
MRB	0,4	0,3	0,5	0,5
BVB	0,1	0,3	0,3	0,5
Totaal heffingen	2,0	2,5	2,7	2,3
Autokosten exclusief heffingen	10,1	9,0	7,5	9,9
Autokosten inclusief heffingen	12,1	11,5	10,2	12,2

a) Het betreft de kostenontwikkeling van een benzine-auto die in 1970 als „gemiddeld” kon worden aangemerkt. Verondersteld is onder andere constant gewicht, jaarkilometrage en brandstofverbruik (kilometers per liter).

Bron: *Auto en overheid*, op.cit., paragraaf 8.1.3.

Vooral sinds 1976 heeft de BVB, zij het in bescheiden mate, bijgedragen aan de reële stijging van de vaste autokosten die sindsdien is opgetreden. Dit alles heeft ertoe geleid dat in 1980 ongeveer 16% van de autokosten uit heffingen bestond: 8% benzine-accijns en 4% voor zowel MRB als BVB 3). Toegepast op autokosten, in 1980, van gemiddeld bijna f. 9.000 per jaar 4), betaalde de „gemiddelde” automobilist in 1980 dus ongeveer f. 700 aan accijns en f. 400 aan zowel MRB als BVB, in totaal ongeveer f. 1.500 per jaar.

Bovenstaande informatie kan zeer verschillend worden geïnterpreteerd. Enerzijds zou uit tabel 1 de conclusie getrokken kunnen worden dat de auto de overheid geen windeieren legt. Daar staat echter tegenover dat op grond van tabel 2 kan worden gesteld dat de autoheffingen zijn achtergebleven bij de inflatie, en nog meer bij de autokosten.

Autoheffingen en gezinsuitgaven

De gemiddelde auto-uitgaven van gezinnen bedroegen zowel in 1974 als in 1980 ongeveer 8% van de gezinsuitgaven. In 1974 kwam dat neer op bijna f. 1.800, in 1980 was dat ongeveer f. 2.800. Deze auto-uitgaven verschillen nogal naar inkomenshoogte. In 1974 besteedden namelijk lagere inkomens gemiddeld 6% van hun uitgaven aan auto's, terwijl dat voor hogere inkomens gemiddeld 12% was. Deze verschillen hangen vooral samen met het toenemend autobezit bij hogere inkomens. Wanneer namelijk de groep autobezitters afzonderlijk wordt bekeken, dan blijkt dat in 1974 in alle inkomensklassen zo'n 12 à 13% van de gezinsuitgaven aan de auto werd gespenseerd.

Uitgaande van een voor elke inkomensklasse vergelijkbaar aandeel van autoheffingen in de autokosten, betekent dit dat in 1974 voor autobezitters in iedere inkomensklasse

Tabel 3. Gezamenlijke druk van accijns, MRB en BVB in enkele EG-landen, in guldens per jaar, in 1980 a)

	België	Bondsrepubliek	Denemarken	Frankrijk	Vereenigd Koninkrijk	Italië	Ierland	Nederland
Accijns	854	712	958	1.018	511	1.216	844	777
MRB	168	225	494	160	211	108	106	421
BVB	116	—	1.979	226	159	130	541	410
Totaal	1.138	937	3.431	1.404	881	1.454	1.491	1.608

a) Ongevoegd gemiddelde voor een achttal veelverkochte autotypen. Accijns betreft benzine, exclusief BTW, bij een jaarkilometrage van 15.000. MRB betreft benzine-auto's. BVB heeft betrekking op de aankoopbelasting exclusief de normale omzetbelasting; bij een afschrijvingstermijn van 10 jaar is hiervan 10% genomen.

Bron: *Auto en Overheid*, op.cit., paragraaf 4.7.

ongeveer 2,5% van de gezinsuitgaven bestemd was voor accijns, MRB en BVB.

Autoheffingen internationaal

Vergeleken met enkele andere EG-landen is de belastingdruk op auto's in Nederland aan de hoge kant. Zoals uit tabel 3 blijkt kende in 1980 alleen Denemarken een hogere gezamenlijke belastingdruk op auto's dan Nederland. Wat betreft MRB lag Nederland toen op de tweede plaats en wat betreft BVB op de derde plaats, terwijl vijf landen een hogere druk van (benzine)accijns kenden.

Woon-werkforfait

Het woon-werkforfait biedt in principe een aftrekmogelijkheid voor alle werkenden, wel of geen auto. Toch verdient het woon-werkforfait aparte vermelding in dit artikel over autoheffingen. Omdat namelijk driekwart van het woon-werkverkeer per auto plaatsvindt, kan worden gesteld dat het

1) De BVB geldt ook voor kampeerauto's, maar niet voor bestelauto's. Wat dit laatste betreft gelden sinds 1979 tamelijk strenge eisen wil een auto voor de BVB als een bestelauto worden aangemerkt, en dus buiten de BVB blijven. Dit om te voorkomen dat mensen een bestelauto kopen (zonder BVB) en die dan ombouwen tot een personenauto, zonder de daardoor verschuldigde BVB te betalen. In 1982 is ook een BVB op motorrijwielen ingevoerd, tegen een tarief dat lager is dan dat van de BVB voor personenauto's.

2) De berekening van de BVB vindt op een voor Nederland vrij uitzonderlijke wijze plaats. Het formele, in de wet genoemde tarief heeft namelijk betrekking op een bedrag waarin de BVB al is begrepen. Daardoor is het feitelijk BVB-tarief, uitgedrukt in procenten van de catalogusprijs exclusief heffingen, enkele procentpunten hoger dan het formele tarief. De in dit artikel genoemde BVB-tarieven hebben steeds betrekking op feitelijke tarieven.

3) De schatting in tabel 2 is, als gevolg van de gehanteerde berekeningswijze, waarschijnlijk aan de hoge kant en daarom neerwaarts bijgesteld. Dit is vooral een gevolg van het uitgangspunt dat de kostenontwikkeling is gevolgd van een auto die op een bepaald tijdstip als „gemiddeld” kon worden aangemerkt. Daardoor is een constant jaarkilometrage verondersteld; in de praktijk is het gemiddelde jaarkilometrage echter gedaald. Hierdoor ligt thans het aandeel van benzine-accijns meer in de buurt van 8% van de autokosten. Het totaal van accijns, MRB en BVB bedraagt dan niet 19%, maar 16% van de autokosten. Zie *Auto en overheid*, op.cit., paragraaf 8.1.

4) Twee verschillende berekeningen (op basis van Consumentenbond/ANWB en op basis van CBS/NVI) komen op ongeveer dezelfde jaarlijkse autokosten uit. Beide berekeningen hebben betrekking op gemiddelde kosten van een nieuwe auto die na ongeveer 3 jaar weer wordt verkocht, en waarmee in de tussentijd een gemiddeld jaarkilometrage wordt afgelegd.

woon-werkforfait de facto voornamelijk be-
trekking heeft op automobilisten.

Het woon-werkforfait houdt in dat een be-
lastingsplichtige met inkomen uit dienstver-
band afhankelijk van de woon-werkafstand
een bepaald bedrag op het belastbaar in-
komen in mindering mag brengen. Dit bedrag is
onafhankelijk van de werkelijk gemaakte
kosten en van de gekozen vervoerswijze (au-
to, fiets, en dergelijke). De forfaitaire aftrek-
bedragen zijn gebaseerd op, waar niet exact
gelijk aan, openbaarvervoertarieven (gemid-
deld voor eerste en tweede klas) 5). Ze va-
riëren van f. 200 per jaar bij woon-werkaf-
standen onder de 10 kilometer tot meer dan
f. 3.000 bij afstanden boven de 50 kilometer.

De ontvangen vergoedingen voor woon-
werkverkeer dienen op de aftrek in minde-
ring te worden gebracht. Deze vergoedingen
zijn onbelast zolang ze een bepaalde grens
niet overschrijden. Omdat de hoogte van de-
ze grens is gebaseerd op de openbaar-ver-
voertarieven eerste klas, zijn de vrijgestelde
vergoedingen (variërend van f. 390 tot meer
dan f. 4.000) hoger dan de aftrekbedragen.

Overigens zijn de forfaitaire aftrekbedra-
gen in de jaren zeventig in het algemeen aan-
zienlijk sneller gegroeid dan de openbaar-
vervoertarieven. Voor de korte afstand
wordt dit vooral veroorzaakt door een ver-
viervoudiging van het aftrekbedrag, van f. 50
in 1974 tot f. 200 sinds 1977. Voor de lange-
re afstanden is dit verschil gelegen in de intro-
ductie, sinds 1978, van relatief goedkope
trainabonnementen.

Welke bedrag er in z'n totaliteit voor fiscus
(en werknemers) met het woon-werkforfait
is gemoeid, is niet eenduidig vast te stellen.
Kijkt men naar de feitelijke woon-werkaf-
trek, zoals die op belastingformulieren tot
uitdrukking komt, dan vindt men voor 1974
een totale woon-werkaf trek van bijna f. 600
mln. Dat komt overeen met een vermindere-
ring van belastinginkomsten, en een „voor-
deel" voor werkenden, van ongeveer f. 200
mln. Daarbij zijn dan wel de meeste vergoe-
dingen in mindering gebracht op de af-
trek 6).

Men kan echter ook een geheel andere be-
nadering kiezen en zich afvragen of de aftrek
wel zo verdedigbaar is. Voor afstanden onder
de 10 km. zou men zich op het standpunt
kunnen stellen dat „het zich dagelijks ver-
plaatsen in de nabije omgeving van de wo-
ning een zodanig normale zaak is dat de kos-
ten daarvan, waaronder de reiskosten woon-
werk, geacht kunnen worden te behoren tot
die van de dagelijkse gezinsbehoeften" 7).
In dat geval vervalt een argument om voor af-
standen tot 10 km de aftrekbaarheid van kos-
ten van woon-werkverkeer in de wet te hand-
haven. Hiermee zou voor de fiscus (en voor
de werknemer) een bedrag gemoeid zijn van
ongeveer f. 300 mln. per jaar (1983) 8).
Wat betreft de afstanden boven de 10 km kan
men zich op het standpunt stellen dat de im-
perfecties op de woningmarkt op langere ter-
mijn zo beperkt zijn dat het mogelijk moet
worden geacht binnen een beperkte afstand
(bij voorbeeld 10 km) van het werk een pas-
sende woning te vinden. Het is dan aanneme-
lijk dat in de reiskosten voor woon-werkaf-
standen boven de 10 km een element van
persoonlijke voorkeur de boventoon voert.
Het lijkt dan niet erg op z'n plaats die reiskos-

ten in mindering te brengen op het inkomen
uit arbeid. Het niet langer toestaan van aftrek
zou naar globale schatting gepaard gaan met
extra belastinginkomsten van ongeveer
f. 900 mln. per jaar (in 1978) 9).

Resumerend komt het voorgaande erop
neer dat werkenden van het woon-werkfor-
fait op zich zelf (dat wil zeggen: vergoedingen
buiten beschouwing gelaten) een belasting-
voordeel genieten van ongeveer f. 1.200 mln.
per jaar. Dit komt overeen met f. 200 gemid-
deld per jaar per werkende, variërend van
f. 75 bij afstanden onder de 10 km tot
f. 1.200 bij afstanden boven de 50 km. Uitge-
drukt per afgelegde woon-werkkilometer
komt dit belastingvoordeel uit hoofde van
het woon-werkforfait neer op ongeveer
f. 0,05 per kilometer.

Autokostenforfait

Zowel voor werknemers als zelfstandigen
geldt dat, wanneer zij voor privé-doeleinden
gebruik maken van een auto van het bedrijf,
de fiscus dit privégebruik als een inkomens-
bestanddeel opvat. In het algemeen wordt
voor personenauto's een forfaitaire inkomens-
bijtelling toegepast van 20% van de
cataloguswaarde van de auto 10). Wanneer
de belastingplichtige kan aantonen dat het
privégebruik minder is dan 2.000 kilometer
per jaar, geldt een inkomensbijtelling op ba-
sis van de werkelijke kosten.

Dit alles is slechts van toepassing onder de
inkomstenbelasting. Wanneer loonbelasting
eindhelling is, is het autokostenforfait niet
van toepassing. Het is echter mogelijk dat in
dat laatste binnenkort verandering komt. Zo
wordt er in de *Contourennota* op gewezen
dat dit verschil in behandeling tussen beide
belastingen tot rechtsongelijkheid is gaan lei-
den 11). In vergelijking met vroeger zijn er
thans veel meer werknemers onder de aan-
slaggrens die privé gebruikmaken van een
auto van de zaak. Bovendien is die problema-
tiek door het optrekken van de aanslaggrens
in de loop van de jaren nog verscherpt. In de
Contourennota wordt dan ook voorgesteld
„de autokosten ook in de loonbelasting tot
haar recht te laten komen".

Het is denkbaar dat, wanneer ook onder
de loonbelasting het privégebruik van een
auto van de zaak zou worden belast, er een
verschuiving optreedt van auto's van de zaak
naar privé-auto's met vergoedingen voor za-
kelijke kilometers. Dit zou betekenen dat het
aantal personenauto's waarvoor sprake is
van een kostenvergoeding zal toenemen. Dit
percentage lag omstreeks 1978 op ongeveer
16, waarbij de gemiddelde vergoeding onge-
veer f. 2.000 per jaar bedroeg 12).

Uit de inkomensstatistiek van het CBS
blijkt dat in 1974 op bijna 90.000 belasting-
plichtigen, dat is 1,2% van het totaal, een au-
tokostenbijtelling van toepassing was. De ge-
middelde bijtelling bedroeg in dat jaar
f. 2.400 en de totale bijtelling f. 200 mln. Het
beeld dat de inkomensstatistiek van het CBS
geeft van het privégebruik van auto's van de
zaak is echter zeer onvolkomen. Zelfstandi-
gen en personen voor wie loonbelasting eind-
heffing is, blijven daarin namelijk buiten be-
schouwing. Dit blijkt duidelijk wanneer we
de gegevens van de inkomensstatistiek verge-
lijken met die van de personenauto-enquête

van het CBS. Uit deze laatste statistiek kan
namelijk worden afgeleid dat er bijna
400.000 auto's van de zaak zijn die privé ge-
bruikt worden, met een gemiddeld privége-
bruik van ongeveer 5.000 km per jaar.

Op grond van de bestaande informatie kan
niet worden aangegeven in hoeverre dit ver-
schil tussen 90.000 en 400.000 kan worden
toegeschreven aan het feit dat bij die 90.000,
zelfstandigen en personen voor wie loonbe-
lasting eindheffing is, buiten beschouwing
zijn gebleven. In het algemeen kan worden
gesteld dat op het terrein van de auto van de
zaak nog veel onbekend is.

Slotopmerking

In dit artikel is naar voren gekomen dat fi-
nanciële instrumenten een belangrijke door-
werking hebben naar autokosten. Dat is
vooral van belang voor het Ministerie van
Verkeer en Waterstaat, dat sinds het midden
van de jaren zeventig een sturend autobeleid
in zijn vaandel voert 13).

Daarnaast lijkt echter bij de toepassing
van deze instrumenten, waarvoor de verant-
woordelijkheid uitsluitend berust bij het Mi-
nisterie van Financiën, nauwelijks rekening
te worden gehouden met de invloed van deze
instrumenten op autogebruik en -bezit: het
zijn veleer inkomstenverwervende argumen-
ten en fiscale aspecten die daarbij een hoofd-
rol spelen.

Dit houdt in dat een instrumentarium dat
van belang is voor een tweetal beleidsterre-
nen — namelijk dat van Verkeer en Water-
staat en dat van Financiën — voornamelijk
ten behoeve van één van die beleidsterreinen
wordt gehanteerd — namelijk dat van Finan-
ciën. Dit wettigt de conclusie dat een sturend
autobeleid onder andere niet uit de verf is ge-
komen omdat het financieel instrumentarium
voornamelijk voor andere doeleinden is
aangewend. Hiermee is op het beleidsterrein
van auto en overheid de aandacht gevestigd
op een spanningsveld tussen de gekozen
doelstellingen en het beschikbaar financieel
instrumentarium.

Bert van der Meijs

5) Juister gezegd: de abonnementstarieven in het
openbaar stadsvervoer (voor afstanden onder 10
km) en de abonnementstarieven van de NS (voor
afstanden daarboven).

6) Slechts in 5% van de gevallen is de aftrek groter
dan de minimumaftrek, terwijl op grond van de
woon-werkafstand ongeveer 30% van de werken-
den voor een hogere aftrek in aanmerking komt.

7) *Contourennota*, Ministerie van Financiën, 's-
Gravenhage, 1982, blz. 59. Zie voor een meer uit-
voerige beschouwing van dit vraagstuk ook *Auto en
Overheid*, op.cit., paragraaf 5.1.2. en 5.1.5.

8) Zie: *Contourennota*, op.cit., blz. 60, alsmede
Auto en Overheid, op.cit., bijlage 16.

9) Zie: *Auto en Overheid*, op.cit., bijlage 16.

10) Tussen 1951 en 1975 was dit 10%, tussen
1974 en 1976 15%.

11) *Contourennota*, op.cit., blz. 66.

12) Gebaseerd op het *Onderzoek verplaatsingsge-
drag* van het CBS, oktober 1978. Deze gegevens
zijn in grote lijnen in overeenstemming met de gege-
vens uit een andere CBS-statistiek, namelijk de
Personenauto-enquête; zie: *Auto en Overheid*,
op.cit., paragraaf 5.3.4.

13) In het *Structuurschema verkeer en vervoer*
wordt als hoofddoelstelling van het verkeers- en
vervoersbeleid geformuleerd „het tegemoet komen
aan de vraag naar vervoer van personen en goede-
ren uitsluitend voor zover de bijdrage aan het wel-
zijn van de gemeenschap per saldo positief is". Vgl.
Tweede Kamer, zitting 1980-1981, 14 390, nr.
280, blz. 23.