



## Blik op blik

**Auteur(s):**

Lecq, S.G., van der

**Verschenen in:**

ESB, 85e jaargang, nr. 4254, pagina 365, 5 mei 2000

**Rubriek:**

Van de redactie

**Trefwoord(en):**

**Joop heet 'ie. De verwarmingsmonteur. Als hij wordt ingeroosterd voor het jaarlijkse onderhoud aan mijn centrale verwarmingsketel zijn we verzekerd van zijn deskundigheid en mijn verse koffie. Na de schoonmaak en het ontluchten, volgen de werkbou en het praatje bij de koffie. Het is toch erg met die wegenbelasting. De benzineprijzen zijn al zo hoog, die accijnzen worden ook steeds hoger en ondertussen moet je ook nog wegenbelasting betalen. En dat terwijl hij alleen in de weekends rijdt, omdat hij door-de-weeks het busje van de zaak gebruikt. Al die dagen dat zijn auto maar staat, slijt de weg toch niet? Was het maar zo simpel, Joop.**

Joop's wegenbelasting is in feite parkeergeld. Voor zo'n acht vierkante meter in hartje Randstad zou dit weleens een aantrekkelijke prijs kunnen zijn, hoewel je daarmee nog geen parkeervergunning hebt. Daarnaast slijt de weg wel degelijk van stilstaande auto's, door het verzakken van de veengrond en lekkende olie. Maar Joop heeft gelijk dat het hier niet om gaat. Het gaat om het verschil tussen een auto hebben en een auto gebruiken, over of de autobezitter of de autorijder betaalt.

Daar heeft de regering ook een idee over. In het regeerakkoord van Paars-II is vastgelegd dat het autobezit wordt bevorderd, maar het autogebruik wordt ontmoedigd. Door de motorrijtuigenbelasting te verlagen, wordt autobezit goedkoper. Blijkbaar is een auto een bemoeigoed ('merit good'), dat voor iedereen beschikbaar moet zijn. Vroeger konden alleen rijken een auto kopen, terwijl het openbaar vervoer minder dan nu een alternatieve vervoersmodaliteit bood. Mobiliteit was toen nog een luxe. De tijden zijn echter veranderd: de lagere motorrijtuigenbelasting geeft lagere inkomensklassen ook 'recht op een auto'.

Dit gebaar lijkt echter vriendelijker dan het is, want voor een bugettair neutrale herverdeling moet de accijns op benzine behoorlijk omhoog om de gedeelde inkomsten van de motorrijtuigenbelasting te compenseren. Voor volledige compensatie zou de accijns per liter één tot twee gulden moeten stijgen<sup>1</sup>. De benzine kon dan weleens zo duur worden, dat de lagere inkomensgroepen hun auto wel op zaterdag kunnen wassen, maar te weinig geld hebben om er naar wens in te rijden. Is dat solidariteit of sadisme?

Uiteraard wordt het milieu aangevoerd als reden om het autogebruik duurder te maken. Als de gebruiker betaalt, zullen de marginale kosten ervoor moeten zorgen dat het milieu minder wordt belast. Het idee dat hogere marginale kosten leiden tot lager verbruik klinkt bekend: gold dat niet ook voor de accijns op sigaretten en voor de kansspelbelasting? Jawel, maar daarmee zijn we er niet: de prijselasticiteit van de vraag bepaalt het effect van dergelijke maatregelen op de consumptie. Daarnaast zijn er de al dan niet bedoelde substitutie-effecten. Door de hogere accijns op tabak zijn de sigarettenrokers met lage inkomens overgestapt op de meer vervuilende shag en de kansspelbelasting heeft de vraag naar verslavingszorg voor gokkers zeker niet doen afnemen. De accijnzen genereren gemeenschapsgelden dankzij de inelastische vraag die de verslaafde kenmerkt. Hoewel het wat ver gaat om autorijden als verslaving te bestempelen, gelden de overwegingen van de inelastische vraag en de substitutie-effecten ook voor autogebruik. Juist de motorrijtuigenbelasting biedt de kans om de meer vervuilende autotypes zwaarder aan te slaan dan de minder vervuilende autotypes, waarmee tenminste enige prikkel ontstaat om het milieu te ontzien. Als de belasting op het bezit van auto's wordt vervangen door hogere belasting op het gebruik ervan, dan wordt slechts aan de invoerkant van het autorijden geheven, bij de benzine, en niet aan de uitvoerkant, namelijk bij de uitstoot van vuile gassen.

Als je het milieu wilt ontlasten, doe het dan goed. Wat echt helpt is het opwerpen van een fysieke drempel tegen het impulsieve gebruik: maak het autobezit bijkans prohibitief duur. Wie geen auto heeft, rijdt er ook niet in. Het principe van de beschikbaarheid, door autobezitters veelal in termen van vrijheid geroemd, is de ware oorzaak van het probleem. Wie eerst de autoverhuur moet bellen of even naar het verzamelpunt moet fietsen om de deelauto op te halen, zal nogmaals nadenken of het nu echt zo hard regent en de boodschappen nu echt zo zwaar zijn.

De regering hoopt dat het autogebruik wordt verminderd doordat de marginale kosten stijgen. Het psychologische effect van de hogere benzineprijs zal waarschijnlijk mede beperkt zijn doordat men tankt voor meerdere ritten. Dit is te vergelijken met de telefoon- of elektriciteitsrekening die je niet elke dag ontvangt. Pas wanneer elke autorit apart moet worden betaald, zoals de elektriciteit in Britse vakantiehuisjes, wordt per rit de afweging gemaakt of de trein een alternatief is en oma echt zo ver van de bushalte vandaan woont. Dit kan de overheid overigens beïnvloeden door de inkomsten uit motorrijtuigenbelasting te benutten voor beter en frequenter openbaar vervoer. Het per rit betalen kan worden gerealiseerd door op grote schaal deelauto's te introduceren, waarbij elke rit elektronisch wordt betaald. Zo zijn er diverse effectieve methoden om het milieu echt te sparen. Die motorrijtuigenbelasting is zo gek nog niet.

Inmiddels heeft Joop zijn koffie op. Hij weet het allemaal zo net nog niet met die deelauto's: dan maar liever wegenbelasting betalen. De volgende klus wacht en hij vertrekt met een andere blik op zijn blik

---

1 C.A. de Kam, 'Wegenbelasting' weg?, *NRC Handelsblad*, 23 maart 2000.

Copyright © 2000 - 2003 Economisch Statistische Berichten ([www.economie.nl](http://www.economie.nl))