

Stoppen met Anders Betalen voor Mobiliteit

Het kabinet gaat de dagelijkse files bestrijden via uitbreiding van de wegcapaciteit en Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM), ook wel rekeningrijden genoemd. Vanuit de optiek van de welvaarteconomie ligt uitbreiding van de capaciteit voor de hand indien de maatschappelijke baten hoger zijn dan de kosten. Mocht dat niet zo zijn dan zou overwogen kunnen worden de files de files te laten. De weggebruiker heeft immers rationeel gekozen voor de verplaatsing op dat tijdstip over dat wegvak.

Het kabinet zet in op ABvM. Een systeem waarbij de automobilist niet meer betaalt voor de aanschaf en het bezit van een auto, door middel van de bpm en motorrijtuigenbelasting, maar voor het gebruik. Het kabinet noemt dit een streven naar maximale invulling van het principe van eerlijk betalen, een marktmodel met een prijs per kilometer dat, aldus het kabinet, bovendien beter is voor de bereikbaarheid en het milieu. De door het kabinet beoogde verbeteringen van bereikbaarheid en milieu worden echter niet bereikt door meer markt maar door vraaguitval. De hoeveelheid verkeer kan met vlakke heffingen per kilometer en congestieheffingen op drukke trajecten op jaarbasis met dertien tot negentien procent afnemen (CPB, 2005). Dit leidt tot de vraag of een dergelijke vraaguitval moet worden gestimuleerd.

Vanuit de optiek van de welvaart zijn er geen argumenten om de bpm af te schaffen (Besseling en Lebouille, 2009). Belastingopbrengsten zouden structureel kunnen tegenvallen, oplopend tot veertien miljard euro.

De beleidsanalyses ex ante (CPB, 2005; Besseling en Lebouille, 2009) zijn echter niet volledig. Zo is er geen rekening gehouden met het risico van oplopende importprijzen bij afschaffing van de bpm, noch met de kosten voor het ruimtegebruik bij meer motorvoertuigen. De auto-industrie houdt bij de prijszetting op markten rekening met de hoogte van de nationale belastingen. Afschaffing van de bpm kan gepaard gaan met hogere importprijzen en komt dan voor een deel het buitenland ten goede. Voor zover afschaffing van de bpm resulteert in lagere showroom prijzen zal dit tot een gemiddeld hoger aantal auto's per huishouden leiden. Wat weer leidt tot een groter gebruik van schaarse ruimte voor parkeren. De externe kosten van het bezit van auto's dienen mede in de analyse te worden betrokken. Verder is de bpm een effectief beleidsinstrument in het sturen van de vraag naar gewicht, grootte en milieuvervuiling waarbij de kosten van inning relatief laag zijn. Vanuit de welvaartsoptiek zijn er dus voldoende argumenten om de bpm te handhaven.

Afschaffing van de motorrijtuigenbelasting wordt als eerlijk gezien, want het wordt nu betaald bij gebruik van de weg. Weginfrastructuur heeft echter ook een bestaanswaarde waarvoor kan worden betaald (Van Holst, 2008).

De hoofddoelstelling van het kabinet met ABvM betreft niet het eerlijk willen verdelen van de lasten voor het gebruik van de weg, maar het verbeteren van de bereikbaarheid. De baten van milieu, veiligheid en geluid zijn echter doorslaggevend voor het positieve beeld van de kosten-batenanalyse, vooral bereikt door de vraaguitval bij een vlakke heffing per kilometer en nauwelijks door de congestieheffing (CPB, 2005). Een alternatief om de milieudoel-

stellingen te bereiken kan worden gevonden in een aangescherpt regime van de bpm met verdere differentiatie naar milieubelasting. Handhaving van een vorm van bpm zal de auto-industrie aansporen duurzame voertuigen op de markt te brengen.

De oorspronkelijke doelstelling van ABvM was het bevorderen van meer markt bij automobilititeit, prijzen in plaats van belastingen. Meer markt komt niet overeen met een overheid die op basis van marktmacht, als enige aanbieder van weginfrastructuur, belastingen voor gebruik heft met de kenmerkende eigenschap van prijsdiscriminatie. Hier wordt de deur open gezet voor misbruik van marktmacht en publiek falen. Met een congestieheffing kan de schatkist worden bevoordeeld, zij die bereid zijn de heffing te betalen worden beloond met reistijdwinst en zij die het niet kunnen betalen worden niet gecompenseerd.

De kenmerken van de verkeersinfrastructuur zijn zozeer opgeschoven in de richting van een individueel goed, dat de klassieke taakverdeling tussen de publieke en private sector in het licht van een mobiliteitsmarkt moet worden gezien (SER, 2005). Moderne navigatietechnologieën en breedbandtechnologie maken de weginfrastructuur deelbaar, het wordt mogelijk verplaatsingen te individualiseren (Boasson, 2008). Het recht op een verplaatsing op een bepaald wegvak op een bepaald tijdstip wordt een te identificeren product of dienst. De uitdaging is er nu in gelegen om de technische mogelijkheden zodanig te ontwikkelen dat dergelijke verplaatsingsrechten op een markt kunnen worden geruild (Europese Commissie, 2007). Een markt waar de prijs de resultante is van vraag en aanbod. Files worden vermeden door niet meer rechten aan de markt beschikbaar te stellen dan de capaciteit toelaat. Voorlopig moet het huidige systeem van bpm, accijnzen en motorrijtuigenbelasting zo blijven. Het risico van oplopende tekorten bij de schatkist van afschaffing van de bpm en motorrijtuigenbelasting is, zeker onder de huidige economische omstandigheden, te groot. Met moderne technieken moet het mogelijk worden tot echte marktwerking bij automobilititeit te komen.

LITERATUUR

Besseling, P. en R. Lebouille (2009) Afscheid van de BPM? *Tijdschrift voor openbare financiën*, 41(1), 72-83.

Boasson, M. (2008) Ook zonder rekeningrijden kunnen files verdwijnen. *Nieuw systeem gaat automobilist via gsm en TomTom voorzien van reisadvies*. *Het financieel dagblad*, 4 april 2008.

Centraal Planbureau (2005) *Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer*. CPB Document Nr 87. Den Haag: CPB.

Europese Commissie, (2007) *Preparation of an impact assessment on the internalisation of external costs*. Brussel: Europese Commissie.

Holst, B. van (2008) Anders betalen voor mobiliteit feest voor babyboomers. *ESB* 93(4547), 699.

Sociaal Economische Raad (2005) *Advies nota mobiliteit 2005*. Den Haag: SER.

BAS VAN HOLST

Directeur-eigenaar DoctorandusB B.V.