

Variabilisatie van autokosten

De fiscus is op vele manieren bij het verkeer betrokken. Enerzijds worden verkeer en vervoer belast met accijnzen en heffingen, anderzijds zijn veel reiskosten aftrekbaar voor de belasting. De Stichting Natuur en Milieu deed onderzoek naar de effecten van de financiële en fiscale regels voor het verkeer en vervoer en kwam tot de conclusie dat via de huidige regels het autogebruik op verschillende manieren wordt gestimuleerd. Om dit te veranderen worden in het rapport 'financiële maatregelen voor milieuvriendelijker verkeer' diverse voorstellen gedaan. In dit artikel wordt een van de voorstellen, de variabilisatie van autokosten, onder de loupe genomen.

IR. P. JANSE*

Ondanks alle beleidsvoornemens om het openbaar vervoer en het langzaam verkeer te stimuleren en het selectief gebruik van de auto te bevorderen (doelstellingen van het *Structuurschema verkeer en vervoer*) is het autoverkeer steeds verder toegenomen, zowel absoluut als relatief. De pogingen om de keuze van de vervoerwijze ten gunste van het openbaar vervoer en langzaam verkeer te beïnvloeden hebben voor een belangrijk deel gefaald.

De reiskosten zijn een belangrijke factor die de keuze van de vervoerwijze beïnvloedt. Zij worden in sterke mate bepaald door financiële en fiscale regels. Daarmee is de koppeling tussen het fiscale beleid en het verkeers- en vervoerbeleid een feit. De huidige fiscale regelingen leiden tot een structuur van vaste en variabele kosten, die een kostenvergelijking van de verschillende vervoerwijzen erg moeilijk maakt. De kostenverhouding (vast/variabel) is momenteel zodanig, dat het autogebruik in veel gevallen aantrekkelijker is dan het gebruik van het openbaar vervoer. Door variabilisatie van autokosten kan aan deze situatie iets worden gedaan zonder dat dit leidt tot verhoging of verlaging van de totale kosten.

Vaste en variabele kosten

In het algemeen wordt onderscheid gemaakt tussen vaste en variabele kosten. De vaste kosten zijn de kosten van het vervoer of vervoermiddel onafhankelijk van het aantal afgelegde kilometers. De vaste kosten voor de auto bestaan uit afschrijving, verzekering, belasting en renteverlies. Ook een gedeelte van het onderhoud is een vaste kostenpost. De variabele kosten worden gevormd door de brandstofkosten en het (kilometerafhankelijke) onderhoud. De tarieven van het openbaar vervoer zijn afhankelijk van de afstand, maar houders van kortingskaarten of jaarkaarten hebben ook te maken met vaste en variabele kosten. Ook de fietser heeft met twee soorten kosten te maken. Het onderhoud dat voortkomt uit de slijtage van de fiets vormt zijn variabele en de afschrijving en renteverlies zijn vaste kosten. In tabel 1 zijn de kosten van vijf verschillende reismogelijkheden naast elkaar gezet. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen vaste kosten, kosten voor brandstof of treinkaartjes en overige variabele kosten.

Het aandeel van de vaste kosten in de totale kosten bedraagt ongeveer 50 procent voor benzineauto's. Bij diesel- en LPG-auto's is dit aandeel nog groter. Hierdoor wordt de automobilist bij het gebruik met relatief lage variabele kosten geconfronteerd.

Uit tabel 1 blijkt, dat de totale reiskosten per kilometer

Tabel 1. *Overzicht van vaste kosten, kosten van brandstof en (trein)kaartjes, en overige variabele kosten van verschillende vervoerwijzen, in centen per kilometer*

Vervoerwijze	Vaste kosten	Variabele kosten		Totale kosten
		brandstof, treinkaartje	overige variabele kosten	
Auto-benzine a)	24,1	14,6	10,6	49,3
Auto-diesel b)	27,7	6,5	10,0	44,2
Trein, vol tarief c)	0	20	0	20
Trein, met korting d)	5	11	0	16
Fiets e)	2	0	3,5	5,5

a) personenauto met benzinemotor, prijsklasse f. 16.000, kilometrage 20.000 per jaar.

b) personenauto met dieselmotor, prijsklasse f. 17.000, kilometrage 20.000 per jaar.

c) trein, vol tarief, enkele reis 2e klas voor 100 km.

d) trein, gereduceerd tarief, met kortingskaart, gemiddeld 10.000 km per jaar, enkele reis 2e klas voor 100 km.

e) fiets, kilometrage 4500 per jaar.

Bron: ANWB, kosten-voorcalculatie 1985.

NS, tarieven vanaf 1 april 1985.

ENFB, *Vogelvrije Fietser*, 1985, nr. 4/5.

van de trein aanzienlijk lager zijn dan die van de auto. Bij de keuze tussen auto en openbaar vervoer blijken echter niet de totale kosten van belang, maar de kosten die moeten worden gemaakt op het moment dat de reis begint. In de gevallen, waarin de afweging tussen auto en trein wordt gemaakt, zullen veelal de brandstofkosten worden afgewogen tegen de prijs van het treinkaartje. Bij een dergelijke vergelijking zal de reis met het openbaar vervoer duurder zijn dan met de auto.

Volledigheidshalve moet worden opgemerkt dat niet alleen de kosten de keuze van de vervoerwijze bepalen. Ook andere motieven, zoals bereikbaarheid en gemak, spelen een rol bij de keuze.

Variabilisatie

Variabilisatie van de autokosten is het verlagen van de vaste en het verhogen van de variabele kosten van de auto

* De auteur was tot eind januari projectmedewerker bij de Stichting Natuur en Milieu in Utrecht. Dit artikel is gebaseerd op het rapport *Financiële maatregelen voor milieuvriendelijker verkeer*, dat is te bestellen door overmaking van f. 7,50 op postgiro 2537078 ten name van de Stichting Natuur en Milieu onder vermelding van de titel.

1). Variabilisatie leidt ertoe, dat de automobilist directer wordt geconfronteerd met de kosten van het autogebruik. Dit zal ertoe bijdragen dat de automobilist het nut van de voorgenomen rit kritischer zal bekijken, hetgeen een selectiever gebruik van de auto zal bevorderen. Daarnaast zullen door de variabilisatie de variabele kosten van het autogebruik en het openbaar-vervoergebruik dichter bij elkaar komen te liggen. Dit zal naar verwachting het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren.

Variabilisatie van autokosten is een toepassing van het profijtbeginsel. Naarmate de automobilist meer gebruik maakt van de auto, zal hij meer betalen. De variabilisatie kan voor de overheid budgettair neutraal worden uitgevoerd, want de inkomstenderving door de verlaging van de brandstoftoeslagen en de motorrijtuigenbelasting wordt gecompenseerd door een toename van de opbrengsten door verhoging van de accijnzen op autobrandstoffen.

Andere vormen van variabilisatie, bij voorbeeld van de verzekeringspremies, zijn ook mogelijk, maar blijven hier buiten beschouwing. We behandelen slechts de variabilisatie van de brandstoftoeslagen en van de motorrijtuigenbelasting.

Variabilisatie brandstoftoeslag

De motorrijtuigenbelasting voor personenauto's is opgebouwd uit vier onderdelen, te weten de hoofdsom, de toeslag Rijkswegenfonds, de provinciale opcenten, en de brandstoftoeslagen voor diesel- en LPG-auto's.

De brandstoftoeslagen worden alleen geheven op diesel- en LPG-auto's, omdat diesel met een lage accijns wordt belast en LPG helemaal niet. De tarieven van de motorrijtuigenbelasting zijn afhankelijk van het gewicht van de auto. In tabel 2 is als voorbeeld de opbouw van belasting voor een auto van 800 kg gegeven.

Tabel 2. Motorrijtuigenbelasting voor een personenauto van 800 kg in de provincie Utrecht, 1984

	Benzine in gld.	Diesel in gld.	LPG in gld.
Hoofdsom	131,00	131,00	131,00
Toeslag	212,59	212,59	212,59
Prov. opcenten	31,10	31,10	31,10
Brandstoftoeslag	-,-	325,00	400,00
Totaal	374,69	699,69	774,69
Per jaar te betalen	375,00	700,00	775,00

Bron: Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting, Apeldoorn.

De voordelen voor diesel- en LPG-rijders, die voortvloeien uit een aanzienlijk lagere dieselaccijns en het ontbreken van accijns op LPG, worden door de aparte brandstoftoeslag geneutraliseerd, als ze ongeveer 16.000 km per jaar rijden (break-even point). Automobilisten die meer dan 16.000 km per jaar op LPG rijden hebben voordeel van de huidige accijnsheffing. De zeer lage variabele kosten stimuleren in geen enkel opzicht een zuinig energieverbruik en een selectief autogebruik.

Daarnaast leidt het huidige stelsel tot grote prijsverschillen voor dieselolie en LPG tussen Nederland en de buurlanden. Het prijsverschil voor diesel tussen Nederland en de Bondsrepubliek is zodanig, dat een speciale invoerheffing geldt voor de tankinhoud van diesel(vracht)auto's.

Variabilisatie betekent dat de brandstoftoeslag wordt vervangen door accijns. Uitgaande van budgettaire neutraliteit zal de afschaffing van de brandstoftoeslagen leiden tot een accijnsverhoging van diesel en LPG van gemiddeld 6,5 cent per liter.

De variabilisatie van brandstoftoeslagen heeft enige complicaties, doordat LPG en diesel ook voor andere doeleinden dan autobrandstof worden gebruikt. Dit bezwaar is te ondervangen door aan LPG, dat voor autobrandstof is bestemd een stof toe te voegen. Dit kan bij voorbeeld een geurstof zijn (vergelijk de toevoeging van de geurstof aan

aardgas). Een andere mogelijkheid is de toevoeging van een reukloze organische verbinding, welke niettemin bij controle gemakkelijk kan worden bepaald, bij voorbeeld een alcohol of ether. De diesel, die wordt belast met de 'accijns op lichte oliën', wordt voor ongeveer 80 procent als autobrandstof gebruikt. De accijnsverhoging zal voor de overige 20 procent van de gebruikers enige lastenverzwaring betekenen. Het is desgewenst mogelijk voor deze categorie gebruikers een systeem van belastingteruggave in te voeren.

Afhankelijk van de gewenste verhouding van het autobrandstoffengebruik, kan de accijns tussen benzine, diesel en LPG zodanig worden aangepast, dat het juiste evenwicht in de autobrandstoffenmarkt ontstaat.

Variabilisatie motorrijtuigenbelasting

Bij variabilisatie van de motorrijtuigenbelasting zal tenover een verlaging van deze belasting een verhoging van de brandstofaccijns staan, waardoor de vaste kosten zullen dalen en de variabele kosten zullen stijgen. Bij de variabilisatie van de motorrijtuigenbelasting is het gewenst alle voertuigen, dus benzine-, diesel- en LPG-auto's, gelijk te behandelen.

In dit artikel is uitgegaan van een halvering van de motorrijtuigenbelasting voor alle auto's. Voor de berekening van de fiscale gevolgen van de variabilisatie is het echter eenvoudiger uit te gaan van een verhoging van de brandstofprijzen. We stellen de prijsverhoging op f. 0,20 per liter en berekenen aan de hand hiervan de effecten. Achteraf zal blijken dat prijsverhoging van f. 0,20 per liter zal kunnen leiden tot een verlaging van de motorrijtuigenbelasting van ongeveer 50 procent. Een prijsverhoging van de brandstof met f. 0,20 per liter komt gedeeltelijk voort uit een accijnsverhoging en deels door hogere opbrengsten van de BTW. Voor benzine bestaat de prijsverhoging van f. 0,20 uit een accijnsverhoging van 16,2 cent en een toename van de BTW met 3,8 cent. In de onderstaande berekening zijn de belastinginkomsten uit accijnsheffing en BTW niet apart vermeld. Zoals in bovenstaande ook al is vermeld is budgettaire neutraliteit het uitgangspunt geweest van de berekening.

Tabel 3. Situatie in 1984

Totale opbrengst motorrijtuigenbelasting 1984	f. 2.770 mrd.
Accijns 1-11-1984 op een liter:	
- benzine	f. 0.6985
- diesel	f. 0.1846
- LPG	f. 0
Brandstofprijzen op 1-11-1984 in liters:	
- benzine	f. 1.85
- diesel	f. 1.24
- LPG	f. 0.76
Brandstofverbruik a)	
- benzine	5,0 mrd. liter
- diesel	2,6 mrd. liter
- LPG	1,25 mrd. liter
Opbrengsten accijnsheffing a)	
- benzine	f. 3,5 mrd.
- diesel	f. 0,48 mrd.

a) Bij benadering.

Bron: Ministerie van Financiën.

ANWB: Overzicht brandstofprijzen.

Door variabilisatie zullen de brandstofprijzen met 20 cent per liter stijgen. Dit zal naar verwachting leiden tot een vermindering van het brandstofgebruik. De mate, waarin het verbruik zal afnemen wordt berekend met behulp van de prijselasticiteiten. Op grond van gegevens uit het onderzoek van de Transport Studies Unit van de Uni-

versiteit van Oxford en empirische gegevens uit Nederland 2) heeft de Stuurgroep variabilisatie voor de prijselasticiteit voor privé-verkeer een waarde verondersteld van $-0,4$, en voor de prijselasticiteit voor zakelijk verkeer een waarde van $-0,1$. Op basis van deze gegevens is de Stuurgroep variabilisatie in zijn berekening 3) uitgegaan van een prijselasticiteit voor benzine van $-0,3$. Boven genoemde elasticiteiten en de verdeling van de autobrandstoffen resulteren in een prijselasticiteit voor diesel en LPG van $-0,15$.

Na variabilisatie worden de brandstofprijzen:

- benzine: f. 1,85 + f. 0,20 = f. 2,05 (+ 10,8%);
- diesel: f. 1,24 + f. 0,20 = f. 1,44 (+ 16,1%);
- LPG: f. 0,74 + f. 0,20 = f. 0,96 (+ 26,3%).

De prijsverhogingen zullen leiden tot een verandering van het brandstofverbruik van:

- benzine: $10,8\% \times -0,3 = -3,2\%$;
- diesel: $16,1\% \times -0,15 = -2,4\%$;
- LPG: $26,3\% \times -0,15 = -3,9\%$.

Door de variabilisatie zullen prijsverschillen ontstaan aan weerszijden van de landsgrens. Als de prijsverschillen voor de consument aantrekkelijk worden, zal dit leiden tot 'tanken over de grens'. Op basis van de beperkte gegevens die hierover beschikbaar zijn, heeft het NEI berekend welk gedeelte van de grensstreekbewoners het te behalen voordeel (prijsverschil van een tankinhoud minus kosten van het heen en weer rijden) belangrijker vindt dan de moeite en tijd die het 'tanken over de grens' kost. Bij een prijsverhoging van f. 0,30 per liter zal het 'tanken over de grens' van benzine 190 miljoen liter bedragen volgens het NEI 4). Bij een prijsverhoging van f. 0,20 per liter zal dit naar verwachting minder zijn. In de berekening wordt echter uitgegaan van een grenseffect van 190 mln. liter, waardoor deze hoeveelheid als bovengrens fungeert. Het 'tanken over de grens' van diesel en LPG is nauwelijks te verwachten, omdat de variabilisatie de bestaande prijsverschillen met de buurlanden juist zal vereffenen. Een vermindering van de brandstofomzet doordat buitenlandse bezoekers of Nederlanders die in het buitenland met vakantie gaan minder in Nederland zullen tanken wordt door mij niet verwacht. Aangenomen is dat het grensoverschrijdend verkeer ook nu al op de goedkoopste manier (buiten Nederland) tankt. De variabilisatie zal naar verwachting niet of nauwelijks tot wijzigingen leiden.

Rekening houdend met deze effecten is het brandstofverbruik na variabilisatie te berekenen. Hierbij is aangenomen dat er geen overschakeling van benzine op diesel en LPG of omgekeerd zal plaatsvinden.

Tabel 4. Brandstofverbruik in mln. liters

	Benzine	Diesel	LPG
Verbruik in 1984	5.000	2.600	1.250
Grenseffect	190		
Besparing	4.810 154 (3,2%)	2.600 62 (2,4%)	1.250 50 (3,9%)
Verbruik na variabilisatie	4.656	2.538	1.200

Bij de berekening van de extra belastingontvangsten zijn de inkomsten van de accijnsverhoging inclusief BTW met 20 cent per liter verminderd met de derving van de accijns en BTW-inkomsten ten gevolge van de verminderde brandstofomzet. Een eenvoudige berekening leert dat de extra belastinginkomsten voor de overheid dan f. 1,3 mrd. bedragen.

De motorrijtuigenbelasting kan met hetzelfde bedrag worden verlaagd als de opbrengsten van accijns en BTW toenemen. De bovengenoemde variabilisatie betekent een verlaging van de motorrijtuigenbelasting tot ongeveer 50 procent en een prijsverhoging van benzine, diesel en LPG met gemiddeld f. 0,20 per liter.

Gevolgen variabilisatie

Energie

De variabilisatie van de motorrijtuigenbelasting zal leiden tot een vermindering van het energieverbruik. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen korte- en langetermijneffecten. De verwachting is dat door de hogere brandstofkosten het energieverbruik op korte termijn zal verminderen. Deze daling zal deels het gevolg zijn van een vermindering van het autogebruik en deels van een rustiger rijstijl. Op basis van bekende prijselasticiteiten is in de vorige paragraaf een schatting gemaakt van de brandstofbesparing. De prijsverhoging voor autobrandstoffen zal een stimulans vormen voor de ontwikkeling van zuiniger automotoren en een verschuiving in de autoverkoop naar zuiniger types veroorzaken. De effecten hiervan zullen pas op langere termijn doorwerken in het brandstofverbruik. Verwacht mag worden dat de besparing op autobrandstoffen na variabilisatie ongeveer 3 procent zal zijn, oplopend tot een hoger percentage op langere termijn.

Verkeer en vervoer

De daling van het kilometrage van het autoverkeer zal ongeveer gelijk zijn aan de daling van het energieverbruik. Als de hogere brandstofprijzen tot een rustiger rijgedrag leiden zal een gedeelte van de brandstofbesparing hieruit voortkomen. De daling van het autokilometrage zal dan iets geringer zijn. De daling van het totale autokilometrage wordt geschat op 3 procent, hetgeen een afname van 1,8 mrd. van het aantal personenautokilometers zal betekenen. Deze afname van het autogebruik in het personenvervoer zal leiden tot een toename van het aantal reizigerskilometers bij de spoorwegen met 0,3 mrd. en een toename van het aantal reizigerskilometers in stads- en streekvervoer met 0,1 mrd. 5).

De toename van het langzaam verkeer is onbekend. Een gedeelte van de verplaatsingen per auto zal worden gecombineerd (b.v. door carpooling) of zal achterwege blijven.

In het goederenvervoer over de weg zijn ook mogelijkheden om over te schakelen van weg- op railtransport. De mate waarin deze verschuiving zal plaatsvinden is moeilijk te schatten. De afname van het autokilometrage betekent een ontlasting voor het wegennet. De filevorming op de hoofdwegen zal verminderen evenals de verkeerscongestie in de steden. Dit zal een gunstig effect hebben op de doorstroming van het verkeer.

Verkeersveiligheid

De afname van het aantal autokilometers betekent een vermindering van de verkeersdrukte, wat in het algemeen gunstig is voor de verkeersveiligheid. De verwachte ontwikkeling naar een rustiger rijstijl ten gevolge van de variabilisatie zal eveneens positief uitwerken op de veiligheid.

Een mogelijk ongunstig effect op de veiligheid kan worden veroorzaakt door de verlenging van de levensduur van de auto's. De verplichte autokeuring voor personenauto's, die in 1985 van start is gegaan, zal naar verwachting een definitieve oplossing zijn voor het probleem van slechte en onveilige auto's. Een toename van het aantal slechte auto's ten gevolge van de variabilisatie en de daarmee samenhangende onveiligheid is daarom niet te verwachten.

Samenvattend mag worden verwacht, dat de variabilisatie enige positieve invloed op de verkeersveiligheid zal hebben.

Milieu-aspecten

De afname van het aantal autokilometers zal een ver-

2) M.C. Dix en P.B. Goodwin, *Possible impacts of restructuring motor taxation systems*, Oxford, 1981; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Variabilisatie autokosten*, november 1981.

3) *Variabilisatie autokosten*, op.cit.

4) Nederlands Economisch Instituut, *Economische effecten van deelvariabilisatie autokosten*, Rotterdam, 1982.

5) Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Nota beperkte variabilisatie autokosten*, 1984.

mindering van de luchtverontreiniging met een overeenkomstig percentage betekenen. Als de variabilisatie tevens tot een rustiger rijstijl leidt, waarbij vooral hoge snelheden worden vermeden, zal de emissiebeperking aanzienlijk meer kunnen bedragen. De toename van het gebruik van het openbaar vervoer zal nauwelijks tot een zwaardere belasting van het milieu leiden.

Verder zal het woon- en leefmilieu in de steden verbeteren door een afname van geluidhinder, luchtvervuiling en hinder ten gevolge van opstoppingen in de steden. Door de afname van de omvang van het autoverkeer en als gevolg daarvan de verminderde verkeerscongestie zal er minder behoefte zijn aan uitbreiding van het wegennet. Daardoor zal minder ruimte nodig zijn voor wegenbouw, de versnippering van de nog 'open' ruimte wordt tegengegaan en de aanslagen op natuur en landschap zullen afnemen.

Samenvattend kan worden gesteld dat de variabilisatie vele positieve effecten voor het milieu zal hebben.

Sociaal-economische aspecten

De hogere brandstofkosten stimuleren een zuiniger energieverbruik. De besparing zal naar verwachting ongeveer 3% bedragen. Het bedrag dat met de brandstofbesparing wordt uitgespaard, wordt voor een gedeelte weer weggenomen door de hogere accijnzen. Voor de overheid is de variabilisatie immers budgettair neutraal, waardoor de totale opbrengst aan accijnzen, motorrijtuigenbelastingen en BTW gelijk blijft. De besparing die voor de huishoudens (gezinnen en bedrijven) overblijft wordt gevormd door de hoeveelheid bespaarde brandstof vermenigvuldigd met de prijs exclusief accijns en BTW en bedraagt circa f. 215 mln. Deze besparing als gevolg van de variabilisatie zal tot een verschuiving van de bestedingen naar andere sectoren leiden. Een te verwachten verschuiving is de toename van het gebruik van het openbaar vervoer.

De variabilisatie zal leiden tot enige verschuiving van de lasten. Voor mensen die weinig met de auto rijden zal de variabilisatie financieel gunstig zijn. Dat wil zeggen dat de vaste kosten meer zullen dalen dan de variabele kosten zullen stijgen. Hoe groot effecten voor de particuliere huishoudens afzonderlijk zijn is afhankelijk van de vraag in hoeverre ze het aantal kilometers zullen verminderen door een goedkoper vervoermiddel te gebruiken of ritten te combineren.

Welke gevolgen de variabilisatie voor het bedrijfsleven heeft, is ook hier sterk afhankelijk van de vraag in hoeverre de bedrijven ritten zullen combineren of een efficiënter transportsysteem zullen opzetten.

Werkgelegenheid

Aan de ene kant zal de directe werkgelegenheid afnemen ten gevolge van de verminderde brandstoffenomzet, anderzijds zal door de verschuiving in het uitgavenpatroon de werkgelegenheid in andere sectoren toenemen.

Een belangrijke verschuiving vindt plaats naar het openbaar vervoer (circa f. 50 mln.). Door de toename van het gebruik van het openbaar vervoer zullen ongeveer 1.100 nieuwe directe arbeidsplaatsen ontstaan 6). In de rijwielbranche is eveneens een toename van de werkgelegenheid te verwachten.

De verschuiving van het uitgavenpatroon zal leiden tot meer bestedingen in andere sectoren: f. 165 mln. (f.215 mln. - f. 50 mln.). Op grond van algemene cijfers kunnen deze bestedingen ongeveer 1.650 nieuwe arbeidsplaatsen opleveren.

De behoefte aan onderhoud en reparatie van auto's is slechts in beperkte mate afhankelijk van het aantal gereden kilometers. De stimulans om zuiniger te rijden en de motor beter af te stellen zal juist een gunstig effect hebben op de werkgelegenheid in garages.

Uit cijfers van het NEI blijkt dat bij een daling van de brandstofomzet met 150 mln. liter 290 arbeidsplaatsen in de brandstoffenverkoop verloren gaan 7). De variabilisatie zal leiden tot een afname van het brandstofverbruik met ongeveer 260 mln. liter en een grenseffect van 190 mln. In

totaal zouden hierdoor ongeveer 870 arbeidsplaatsen verloren gaan.

Samenvattend kan worden gesteld, dat de variabilisatie een verschuiving van het uitgavenpatroon zal veroorzaken en per saldo zal leiden tot een lichte toename van de werkgelegenheid.

Conclusie

Van de variabilisatie van autokosten zijn positieve effecten te verwachten, zoals minder energieverbruik, minder milieuverontreiniging, toename van het gebruik van openbaar vervoer en fiets en een grotere verkeersveiligheid.

De regering staat al enige jaren positief tegenover de variabilisatie, zoals blijkt uit de Memorie van Toelichting op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Maar elk jaar worden de 'te verwachten grenseffecten' als belemmering aangevoerd om tot uitvoering over te gaan. Het negatieve grenseffect beperkt zich tot het 'tanken over de grens' van maximaal 2 procent van de totale brandstofomzet. Daartegenover staat een aantal positieve effecten, die de negatieve gevolgen van het tanken over de grens ruimschoots compenseren. Verder kan de overheid de variabilisatie budgettair neutraal uitvoeren.

Door de variabilisatie wordt ook een betere toepassing van het profijtbeginsel bereikt. Het is dan ook niet verwonderlijk dat uit een enquête blijkt dat 73 procent van de bevolking variabilisatie een goed idee vindt. Niets staat de regering in de weg om van beleidsvoornemens over te gaan tot beleidsdaden.

Pieter Janse

6) Zie noot 5.

7) Zie noot 4.