



Weglekkend inkomen?

Auteur(s):

Pommer, E.,

Ruitenberg, L.

De auteurs zijn werkzaam bij het Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag.e.pommer@scp.nl**Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4391, pagina D13, 21 december 2002

Rubriek:

Dossier: Weg voor je geld

Trefwoord(en):

koopkracht

*De koopkrachteffecten van 'Weg voor je geld' lijken vrij beperkt. Hierbij moet echter bedacht worden dat het moeilijk is een vinger te krijgen achter de gedrags-effecten van het anders belasten van het weggebruik.***Het bekostigingssysteem dat in 'Weg voor je geld' wordt ontwikkeld, leidt tot een belangrijke variabelisering van autokosten. In de huidige situatie zijn dankzij de fiscus de vaste lasten hoog door een belasting op de aanschaf van motorvoertuigen (bpm) en een belasting op de toegang tot het wegennet (mrb). De variabele lasten worden door de fiscus verzwaard met heffingen op de brandstof (accijns en energieheffing).**

Het voorgestelde bekostigingssysteem gaat uit van een vaste heffing voor de aanleg van nieuwe wegen (een kwart van de bestaande motorrijtuigenbelasting) en een variabele heffing met twee componenten: een kilometerheffing voor onderhoudskosten, milieukosten en veiligheidskosten, en een trajectheffing voor de bestrijding van congestie rond en in de Randstad. In dit artikel kijken we welke koopkrachteffecten het concept 'Weg voor je geld' zou kunnen hebben.

Opzet

Om de gevolgen voor de koopkracht van verschillende inkomensgroepen te bepalen, moeten de lasten die huishoudens in het bestaande systeem dragen vergeleken worden met de lasten die zij onder de nieuwe financieringsstructuur zouden moeten dragen². Voor de vergelijkbaarheid van beide situaties is bij de berekeningen de totale druk van de heffingen gezamenlijk gelijk gehouden. Wat de ene autobestuurder meer betaalt, betaalt de andere minder.

Het rapport 'Weg voor je geld' heeft alle autoverkeer op het oog. In onze analyse daarentegen is alleen het niet-zakelijk autogebruik opgenomen. Ook de lease-auto is buiten beeld gehouden omdat een wijziging in de prijs van het zakelijk autogebruik de huishoudelijke portemonnee ongemoeid laat. Alleen het koopkrachteffect voor huishoudens wordt bekeken. Dit geschiedt statisch: in de oude en nieuwe situatie zijn er evenveel auto's en er wordt evenveel gereden.

Om de invloed op de inkomensverdeling te bepalen, is het nuttig om de grondslag van de verschillende heffingen voor de onderscheiden inkomensgroepen te bezien (zie [tabel 1](#)). De huishoudens zijn ingedeeld in groepen naar oplopend gestandaardiseerd inkomen. Weergegeven worden de gemiddelde waarden voor huishoudens die er één of meer auto's op nahouden.**Tabel 1. Enkele kern-gegevens van heffingsgrondslagen van auto's naar inkomens-groepen (gemiddeld per gebruiker)**

	auto's per Huishouden	ge- wicht	dag waarde	afgelegde kilometers	benzine- verbruik	spitskm. Randstad
	Aantal	kg	€	km	gem.=100	km
laagste inkomens (20%)	1,19	770	4100	9900	77	600
laag modaal (30%)	1,17	920	5400	11.700	92	900
hoog modaal (30%)	1,23	1050	7100	13.900	103	1300
hoogste inkomens (20%)	1,36	1220	8500	16.000	116	2100
totaal	1,24	1010	6700	13.200	100	1300
progressiviteit		0,4	0,5	0,4	0,4	1,0

a. De mate van progressiviteit wordt hier kortheidshalve geduid met de verhouding tussen waarden van de bovenste en de onderste 20%-groep, gedeeld door het inkomen van de betrokken inkomens groepen; de waarde 1 geeft proportionaliteit weer.

Bron: cbs, ovg 1998, en scp, avo 1999; scp-bewerking.

Uitkomsten

Alle grondslagen zijn regressief ten opzichte van het inkomen van huishoudens ³. Zo is het autogewicht in de hoogste inkomensgroep een factor 1,6 hoger dan in de laagste inkomensgroep (tabel 1), terwijl het inkomen gemiddeld een factor 3,8 hoger is. Het meest progressief zijn de afgelegde spitskilometers, die globaal proportioneel toenemen met het inkomen. Dit betekent dat een spitsheffing relatief zwaar drukt op de hogere inkomensgroepen. De afgelegde afstand neemt weliswaar minder dan proportioneel toe met het inkomen, maar het benzineverbruik per afgelegde kilometer neemt eveneens toe met het inkomen, waardoor de bestaande brandstofheffingen progressiever zijn (0,6) dan de afgelegde kilometers suggereren. Dit betekent dat de progressiviteit van de bestaande brandstofheffingen een positie inneemt tussen een kilometerheffing en een spitsheffing. De progressiviteit van de motorrijtuigenbelasting (0,6) wordt zowel bepaald door het toenemend gewicht van de auto per inkomensgroep als de toename van het tarief per gewichtsklasse. De progressiviteit van de aanschafbelasting op personenauto's (0,7) wordt gedomineerd door de toenemende aanschafwaarde van de auto (hier geïndiceerd met de dagwaarde) per inkomensgroep. Daarnaast heeft de vaste aftrek in de bestaande aanschafbelasting, de bpm, een verhogend effect op de progressiviteit. Duidelijk is dat de vaste heffingen (mrb, bpm) op de progressiviteitschaal eveneens een positie innemen tussen de voorgestelde kilometerheffing en spitsheffing ⁴. Dit duidt erop dat de inkomensgevolgen beperkt zouden kunnen blijven.

Om deze veronderstelling te toetsen zijn enkele simulaties uitgevoerd ⁵.

Simulatie

Bij de simulatie van de invoering van de nieuwe financieringsstructuur wordt de opbrengst van de mrb (2,1 miljard euro) tot een kwart teruggebracht en wordt de bpm (1,7 miljard) afgeschaft. In plaats van de accijns en energieheffing (3,8 miljard) komt er een kilometerheffing van 5,7 eurocent (3,6 miljard). Daar bovenop komt een congestieheffing met een opbrengst (aldus het rapport 'Weg voor je geld') van 1,9 miljard. Om het geheel financieel rond te krijgen, wordt de opbrengst van de kilometerheffing in de simulatie met 1575 miljoen euro verhoogd tot 5175 miljoen euro ⁶.

Ten behoeve van de berekening moesten bij de simulaties enkele versimpelingen worden aangebracht. Zo is bij de bepaling van de brandstofheffingen uitgegaan van de kilometrage en van het gewicht van de auto (bij gebrek aan brandstofgegevens) en is door het ontbreken van de aanschafwaarde in het gebruikte gegevensbestand de bpm via het gewicht van de auto berekend. Hierbij wordt verondersteld dat de last van deze heffing gedurende de hele levensduur van de auto wordt ervaren. Ten slotte is de congestieheffing opgelegd aan alle automobilisten in de Randstad naar rato van alle kilometers gereden in de ochtend- of avondspits.

tabel 2 geeft de gemiddeld per jaar betaalde vaste en variabele lasten per inkomensgroep in de huidige situatie. In het tweede blok worden de bedragen weergegeven die onder de gegeven aannamen zullen resulteren wanneer het financieringsvoorstel van 'Weg voor je geld' zou worden uitgevoerd.

Tabel 2. De lasten en inkomensgevolgen van het bestaande en nieuw voorgestelde heffingssysteem voor huishoudens

	huidig heffingssysteem			'Weg voor je geld'			toename koopkracht	toename (%)
	aandeel gebruikers (%)	vaste lasten (€)	variabele lasten (€)	totale lasten (€)	vaste lasten (€)	variabele lasten (€)		
laagste inkomens (20%)	62	570	570	1140	80	970	-90	0,8
laag modaal (30%)	69	680	680	1360	90	1210	-60	0,3
hoog modaal (30%)	85	800	820	1620	110	1520	10	-0,0
hoogste inkomens (20%)	92	980	960	1940	140	1920	120	-0,3
totaal/gemiddeld	77	770	780	1550	110	1440	0	0,0

Bron: scp.

Alle belastingbedragen zijn hoger naarmate de welvaart van het huishouden toeneemt, maar ze nemen minder toe dan het inkomen. De hier weergegeven totale lasten komen uit op negen procent van het inkomen voor de laagste inkomens en op vier procent voor de hoogste inkomens. Dat welvarender huishoudens meer motorrijtuigenbelasting betalen, komt doordat zij vaker een auto hebben (of vaker meer auto's) en deze auto's zwaarder zijn. Hetzelfde geldt voor de bpm: welvarende huishoudens beschikken over meer en duurdere, minder zuinige auto's ⁷. Ze betalen meer belasting via de brandstof en maken meer kilometers. De overgang naar een kilometerheffing plus een congestieheffing verandert dit inkomensbeeld slechts weinig. De kilometerheffing, die de brandstofheffing vervangt, vakt de verschillen wat af, maar de congestieheffing blijkt wat zwaarder op de meer welvarende huishoudens te drukken. Per saldo verandert er weinig aan het lasten- en koopkrachtbeeld van huishoudens. Althans volgens de uitgevoerde statische berekening.

Invloed op gedrag

Bij grote wijzigingen in belastingtarieven veranderen prijzen. Welke gedragseffecten zijn hiervan te verwachten? De vaste lasten dalen en de variabele lasten stijgen. Het autobezit zal slechts licht toenemen, omdat de invloed van de vaste lasten op de aanschafkans betrekkelijk gering is ⁸. Wellicht wordt er meer auto gekocht: auto's van hogere kwaliteit. Dit kan worden gecompenseerd door een lager autogebruik. Hoe deze gedrags-balans uitvalt, is op voorhand moeilijk te zeggen. Wel is duidelijk dat de verleiding van een lagere aanschafprijs de koopkracht onder druk kan zetten wanneer de verleiding van de weg niet kan worden onderdrukt.

Tot slot

De koopkrachtgevolgen van de voorgestelde heffingenstructuur voor de verschillende inkomensgroepen blijven op het eerste gezicht beperkt. De gedragseffecten verdienen evenwel nadere aandacht. Een gevaar is ten slotte dat door de verschuiving van de heffing per liter brandstof naar de heffing per kilometer een prikkel vervalst om energiezuinigere auto's aan te schaffen. Dan hebben we het echter niet meer over de koopkracht van burgers maar de milieuschade voor de samenleving.

[1](#)

Dossier Weg voor je geld

P.J.C.M> van den Berg: [Weg voor je geld?](#)

P.D. Groote: [De cultuur van het heffen](#)

E.T. Verhoef: [Zelffinanciering en beslisregel](#)

J.W.M. Dings: [Hoe prikkelbaar is de automobilist?](#)

P. Rietveld: [Heffen zonder wegaanleg](#)

E. Pommer, L. Ruitenbergh: [Weglekkend inkomen?](#)

C.C. Koopmans: [Kosten-batenanalyse blijft nodig](#)

G.P. van Wee: [Congestie weg?](#)

J. Rouwendal: [Zelffinanciering: praktisch mogelijk?](#)

G.A. Marlet, J.P. Poort: [Tol toereikend](#)

S.A. Rienstra, F. Rosenberg, E. Schol: [Weg besluitvorming?](#)

D.J. Kraan: [Heffingen en de rijksbegroting](#)

J. de Vries: [Geen Weginfra bv!](#)

F.E. Smith: [Draagvlak door transpiratie](#)

A.P. Mesker: [Waar voor je geld](#)

W. Jonkhoff: [Theorie en praktijk](#)

1 De btw blijft als generieke heffing buiten beschouwing; in het rapport 'Weg voor je geld' is deze heffing ten onrechte wel in de berekeningen betrokken (vervallen en vervangen als onderdeel van de kilometerheffing).

2 Er zijn twee landelijke bronnen beschikbaar die enige simulaties mogelijk maken. Het Onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS geeft veel informatie over het verkeersgedrag van de Nederlandse autobestuurders, maar bevat summiere informatie over uitgaven en inkomens van huishoudens. Het Budgetonderzoek (BUD) van het CBS heeft wel goede informatie over uitgaven en inkomens van huishoudens maar niet over het verkeersgedrag.

3 Van een exacte berekening is hier afgezien omdat het inkomen in het betrokken gegevensbestand (OVG) betrekkelijk grof is gemeten.

4 De progressiviteit van de mrb en bpm zijn hier enigszins overschat omdat ze betrekking hebben op alle auto's in een huishouden. Deze overschatting is echter maximaal 0,1 punt.

5 Hier wordt de simulatie op basis van het OVG gerapporteerd; de simulatie op basis van het budgetonderzoek gaf nagenoeg dezelfde uitkomsten.

6 In totaal vervalst 7075 miljoen euro aan financiering bij huishoudens. Daarvoor moet nieuwe dekking worden gevonden. Het is overigens niet waarschijnlijk dat autobrandstof tegen het nultarief van de omzetbelasting geheven zal worden, dus een afschaffing van de btw is niet in de analyse opgenomen.

7 Doordat de waardeverschillen van auto's groter zijn dan de gewichtsverschillen, wordt de bpm-last voor de welvarende huishoudens iets onderschat.

8 Zie SCP, Milieuheffingen en consument, Rijswijk, 1993, blz. 222.