

Autokostenfictie en het zakelijk gebruik (I)

In ESB van 6 juni jongstleden geeft de heer Verkuylen enig commentaar op de vaststelling van de hoogte van de z.g. autokostenfictie in relatie tot de groei van het autoverkeer en het milieu-effect daarvan.

Mijns inziens is een aantal kritische kanttekeningen bij de beschouwing van Verkuylen op zijn plaats.

Uitgangspunt van Verkuylen's verhaal is dat de, min of meer standaard, bijtelling van 20% haaks staat op het streven de kosten van autogebruik te variabiliseren en daarmee het autogebruik te beperken. Na een aantal berekeningen, waarover hieronder meer, komt hij tot de conclusie dat de autokostenfictie tot 35% zou moeten worden verhoogd. Een merkwaardige conclusie: ook daarmee is immers geen sprake van variabilisatie van autokosten, en is het gesignaleerde knelpunt dus zeker niet opgelost. Eerder bestaat de kans dat de gebruiker van een lease- of bedrijfsauto dan helemaal niet meer te porren is voor alternatieve vervoerswijzen (af en toe de trein of bus) die dan nog extra geld kosten. Bovendien neem ik aan dat Verkuylen zich realiseert dat deze bijtelling het hardste aankomt bij mensen met lagere inkomens (minder belastingaftrek) die uit hoofde van hun beroep toch een auto nodig hebben (bijvoorbeeld service-monteurs en vertegenwoordigers).

Meer voor de hand zou dus kunnen liggen een uitbreiding van de hoeveelheid 'vrije' kilometers, zodat beperkt privé-gebruik mogelijk is (terecht merkt Verkuylen op dat 900 km. per jaar nogal weinig is) of een autokostenfictie gerelateerd aan de hoeveelheid gereden privé-kilometers (administratieve rompslomp en moeilijke controleerbaarheid zijn daaraan verbonden nadelen).

Daarnaast geven Verkuylen's berekeningen aan welke problemen je krijgt als je vanuit landelijke geaggregeerde cijfers naar individuele gedragingen kijkt, zonder mogelijke intermediaire variabelen in de beschouwing te betrekken. Zo komt Verkuylen tot een, overigens nauwelijks onderbouwd, verschil in privé-jaarkilometrage tussen mensen met een auto van de zaak (45% van de totale jaarkilometrage van een auto van de zaak) en zonder (dat wil zeggen privé-jaarkilometrage van een gemiddelde personenauto). Maar het is zeer de vraag of:

- de gebruikers van een auto-van-de-zaak niet op een aantal kenmerken

(leeftijd, geslacht, inkomen of andere) zodanig afwijken van de totale auto-bezittende populatie, dat ze sowieso meer kilometers per jaar rijden (dus ook als ze over een 'eigen' auto zouden beschikken); en

- er geen 'verdringingseffecten' zijn: daar waar twee auto's beschikbaar zijn zal de auto-van-de-zaak worden gebruikt in plaats van de 'tweede auto'.

Een overduidelijk voorbeeld van zo'n te snelle koppeling naar auto-van-de-zaak aan milieu-effecten zien we waar Verkuylen opmerkt dat "43% van de lease-auto's is uitgerust met een dieselmotor, tegen ongeveer 10% van het

totale wagenpark". Dit heeft niets te maken met lease-auto's of niet: de huidige combinatie wegenbelasting/brandstofprijzen maakt dat er economisch een duidelijk omslagpunt ligt bij een bepaalde jaarkilometrage waarboven het voordeliger wordt 'een diesel' te rijden. De constatering wordt dus aan het verkeerde kenmerk gerelateerd.

Al met al lijkt me dat de heer Verkuylen te simpele conclusies verbindt aan een nogal complex vraagstuk. Op grond daarvan doet hij een voorstel voor een "rechtvaardiger verdeling van autokosten" en voor een verbetering van het milieu, waarvan de effecten op de mobiliteit zeer waarschijnlijk gering zullen zijn. Nog geringer dan Verkuylen zelf aangeeft. Resteert een fiscaal effect: een wat hogere belastingopbrengst, die eventueel kan worden aangewend voor zaken zoals Verkuylen die voorstelt. Over de daaraan verbonden nadelen zal ik het hier niet hebben. In ieder geval is de cijfermatige basis van het geheel wankel, en het mobiliteitseffect gering.

F.J.M. van den Bergh