



Vijf BOVAG-standpunten bij de Tweede Kamerverkiezingen 2010

28 maart 2010

Hoe zou een paragraaf in het nieuwe regeerakkoord over mobiliteit en duurzaamheid er volgens BOVAG¹ uitzien? Welke speerpunten moeten bij een nieuw kabinet op de agenda komen of blijven? Hoe nu verder met de kilometerprijs? Zie hieronder de vijf punten van BOVAG voor de landelijke Tweede Kamerverkiezingen van 9 juni en voor het nieuwe kabinet.

1. Géén nieuwe lastenverzwaringen voor de automobilist

Het niveau van autobelastingen in Nederland is in Europese context sinds jaar en dag hoog. Daarbovenop kwam afgelopen kabinetsperiode nog eens een lastenverzwaring voor de automobilist van meer dan € 2,4 mld, door onder meer verhoging van de bijtelling van de auto van de zaak, niet-lastenneutrale milieutoeslagen in de BPM en accijnsverhoging van diesel en LPG. Verdere belastingverhogingen in de sfeer van automobiliteit zijn onverantwoord en niet uit te leggen.

Afschaffen provinciale opcenten

Sterker nog, de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting (MRB) moeten worden afgeschaft. Dit voornemen is opgenomen in het wetsvoorstel Kilometerprijs, maar wordt wat BOVAG betreft losgekoppeld van de introductie van een systeem van anders betalen voor mobiliteit. Het is de hoogste tijd dat de begroting van de provincies niet langer over de rug van de automobilist sluitend wordt gemaakt.

Afschaffing van de provinciale opcenten biedt bovendien de financiële ruimte om door te gaan met BPM-omzetting in MRB (de zogenaamde vluchtheuvel) zonder dat automobilisten daar in de periodieke belasting financieel nadeel van ondervinden. Als de BPM tot en met 2013 met 37,5% wordt verlaagd (conform het schema uit de Belastingplannen 2009 en 2010), dan valt de evenredige MRB-stijging weg tegen het verdwijnen van de provinciale opcenten uit de MRB.

Consistent beleid

Een automobilist rijdt gemiddeld zo'n vier jaar met één auto. Leasecontracten hebben een vergelijkbare looptijd. Overheidsbeleid moet dus voor een langere periode consistent en voorspelbaar zijn om de markt de tijd te geven in te spelen op de incentives en disincentives die uit beleid voortvloeien. De meest recente Belastingplannen getuigen van dit besef bij de overheid. Laten we ervoor zorgen dat dit inzicht ook na de verkiezingen leidend blijft.

2. Blijven investeren in infrastructuur

Er is brede consensus onder economen dat voldoende capaciteit en kwaliteit van infrastructuur voor personen- en goederenvervoer van cruciaal belang is voor de welvaart en de economische ontwikkeling. De huidige infrastructuur voldoet nog lang niet aan de eisen die aan een betrouwbaar en robuust netwerk worden gesteld. Wel hebben de afgelopen kabinetten (eindelijk) serieus werk gemaakt van investeren in weginfrastructuur. Aan de doelstellingen van de Nota Mobiliteit (NoMo) moet door een nieuw kabinet onverminderd vast worden gehouden.

¹ BOVAG is een brancheorganisatie van ruim 11.000 retailondernemers die zich met mobiliteit bezighouden – personenauto's, bedrijfsauto's en trucks, tweewielers, caravans, aanhangwagens, motorenrevisie, autoverhuur, autowassen, verkeersopleidingen en tankstations.

BOVAG betwist niet dat de overheidsfinanciën op orde moeten komen. Maar het is onverstandig om te bezuinigen op uitgaven die duurzaam rendement opleveren en zo de economie structureel versterken. Er is nog steeds veel achterstallig *onderhoud*, die behalve de bereikbaarheid ook de verkeersveiligheid in gevaar brengt. Daarnaast is een betere *benutting* van bestaande wegen keihard nodig om de NoMo-doelstellingen in beeld te houden. Hetzelfde geldt voor geplande investeringen in *nieuwe aanleg* voor de periode 2010-2020. Prioriteit verdienen daarbij de projecten die in het kader van de Spoedaanpak en de Crisis en Herstelwet worden aangepakt; ze zijn goed voor de bedrijvigheid en werkgelegenheid in Nederland en bovendien broodnodig om het land mobiel te houden als de economie weer aantrekt.

3. Opbrengst autobelastingen naar Infrastructuurfonds

De opbrengst van autobelastingen moet worden gereserveerd voor investeringen in infrastructuur. Het wetsvoorstel Kilometerprijs legt dit principe wettelijk vast voor de opbrengsten van de kilometerprijs. BOVAG pleit voor een ontkoppeling van dit voornemen en het wetsvoorstel Kilometerprijs; ook de opbrengsten van de huidige vaste autobelastingen BPM en MRB moeten direct naar het Infrastructuurfonds. Voor het totale overheidsbudget heeft dit geen (positieve of negatieve) consequenties. Wel wordt veiliggesteld dat het geen zin heeft om de auto als melkkoe te gebruiken als er tekorten dreigen in de algemene middelen. Bovendien wordt bereikt dat investeringen in infrastructuur ook op lange termijn gegarandeerd kunnen worden.

4. Wetsvoorstel Kilometerprijs kent geen beter alternatief

Er is brede maatschappelijke steun voor het principe van betalen voor het gebruik van de auto in plaats van aanschaf en bezit. De uitwerking van dat principe in het wetsvoorstel Kilometerprijs is in lijn met het advies van de commissie Nouwen en kent volgens BOVAG – nog steeds – geen beter alternatief. Er is op nationaal niveau geen effectievere manier om de problemen van bereikbaarheid en milieu aan te pakken, onder gelijktijdige eerlijker verdeling van de autolasten. Maar natuurlijk staat BOVAG open voor suggesties.

Het draagvlak bij de betrokken maatschappelijke organisaties voor de kilometerprijs is groot. Bevrozen of afserven van de kilometerprijs kan niet gebeuren zonder overleg met de betrokken organisaties, aangezien er voor de langere termijn een perspectief is geschetst en ook is vastgelegd voor de afbouw en ombouw van de BPM. Wijziging van alle voornemens heeft grote consequenties voor de autobezitter, de wagenparkeernaar en de branche.

5. Schone, zuinige mobiliteit en leefbaarheid

Vergroening van autofiscaliteit met respect voor de branche en de autobezitter

Binnen het bestaande niveau van autobelastingen worden door de overheid steeds meer milieugerelateerde grondslagen en differentiaties toegepast. De autobranche ziet het succes van dat beleid en de bijdrage die het kan leveren aan klimaatdoelstellingen en lokale luchtkwaliteit. De steun van BOVAG voor fiscale vergroening is echter niet onvoorwaardelijk; het moet lastenneutraal, de maatschappelijke baten moeten aantoonbaar groter zijn dan de kosten, en voorkomen moet worden dat groepen autobezitters en/of ondernemers onevenredig hard worden getroffen zonder dat zij een reëel handelingsperspectief hebben.

Fiscale behandeling duurzame brandstoffen

Alternatieve brandstoffen kunnen – reeds op korte termijn – een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van CO₂-uitstoot door wegverkeer. Door een correcte beprijzing (accijns) kan de overheid een belangrijke bijdrage leveren aan het creëren van vraag naar deze alternatieven. Leidend daarbij zou de energie-inhoud en CO₂-uitstoot van een alternatieve brandstof moeten zijn. Het huidige kabinet heeft met de accijnscorrectie voor E85 (bio-ethanol) een goede eerste stap gezet. Een volgend kabinet moet doorpakken door overheidsstimuli niet uitsluitend te beperken tot high blends als E85. Voor aantoonbaar duurzame brandstoffen zoals biogas en lagere bioblends als E10 en E15 moet proportioneel eenzelfde accijnsvoordeel gelden. In het kader van consistent en betrouwbaar overheidsbeleid moet het accijnsniveau van de ‘traditionele’ brandstoffen benzine, diesel en lpg op het huidige niveau worden bevroren.

Duurzaam voertuiggebruik

Het gedrag van weggebruikers heeft een grote invloed op het brandstofverbruik en daarmee de duurzaamheid van mobiliteit. Inmiddels is Het Nieuwe Rijden (HNR) onderdeel van het verplicht rijexamen geworden.

Voorlichting richting bestaande weggebruikers over energiebesparend rijgedrag moet ook in de toekomst door de overheid worden ondersteund – het is een van de ‘quick wins’ bij klimaatbeleid.

Positionering tweewielers

De fiets als vervoermiddel levert een substantiële bijdrage aan de verbetering van stedelijke luchtkwaliteit, de gezondheid en stedelijke bereikbaarheid. Ook de CO2-effecten zijn positief. Toch is fietsbeleid op nationaal niveau al jaren een blinde vlek van de politiek. Hoog tijd om daar verandering in aan te brengen! De nota van het Tweede Kamerlid Joop Atsma biedt een goed totaaloverzicht van te nemen maatregelen, waaronder een betere en veiliger fietsinfrastructuur, meer stallingen en een effectieve aanpak van fietsdiefstal. Verder wil BOVAG dat het fietsgebruik bij woon-werkverkeer wordt gestimuleerd door bedrijfsfietsen in de nieuwe werkkostenregeling te waarderen op nihil. Tot slot vraagt BOVAG aandacht voor de steeds schoner, zuiniger en stiller wordende gemotoriseerde tweewieler. Er is een aanzienlijk potentieel om met het bevorderen van die vervoermiddelen de bereikbaarheid (met name in steden) te verbeteren.

Elektrisch vervoer

BOVAG onderkent het potentieel van de elektrische auto om op langere termijn de CO2-emissies van verkeer substantieel te verlagen. De kabinetsnota geeft de juiste prikkels om te investeren in de benodigde infrastructuur (stroomvoorziening) en om op nichemarkten ervaringen op te doen met deze nieuwe vorm van mobiliteit. Overigens doen steeds meer consumenten nu al (uitstekende) ervaringen op met elektrische fietsen en scooters. Het succes van deze producten draagt bij aan acceptatie van andere vormen van elektrisch vervoer, zoals de auto. De overheid moet het gebruik van de e-bike en e-scooter daarom zo veel mogelijk stimuleren en ondersteunen.

BIJLAGE: LASTENVERZWARINGEN AUTOMOBILIST BELASTINGPLANNEN 2008 en 2009

	Totaal kabinetsperiode	2008	2009	2010	2011
Belastingplan 2008 (€ mln, prijzen 2008)					
Verhoging autokostenfictie	624	156	156	156	156
Aanpassing bonus/malusbedragen BPM	216	51	55	55	55
CO2-toeslag BPM (slurptaks)	423	102	109	107	105
Verlaging fiscale bijtelling zeer zuinige auto's naar 14% (IB)	-32	-8	-8	-8	-8
Verlenging korting BPM hybride auto's met twee jaar	-28	-7	-14	-7	0
Verlenging nihilstarief zero-emission auto's met vijf jaar	0	0	0	0	0
Halvering MRB-tarief zeer zuinige auto's	-20	-5	-5	-5	-5
Fijnstof- of roettaks (geschrapt maar budget via slurptaks)	234	124	77	33	0
Verhoging van accijnzen diesel en LPG 2	957	135	274	274	274
Subtotaal	2.374	548	644	605	577
Belastingplan 2009 (€ mln, prijzen 2009)					
Verschuiven BPM naar MRB	0	0	0	0	0
verdere differentiatie bijtelling auto van de zaak	0	0	0	0	0
Ombouw BPM op basis van CO2-uitstoot	0	0	0	0	0
Verlaging MRB-tarief auto's of aardgas	0	0	0	0	0
Verhoging MRB-tarief motoren	8	2	2	2	2
Verhoging MRB-tarief Euro 0,I,II - vrachtwagens 3	60	15	15	15	15
Fiscale vrijstelling waterstof	0	0	0	0	0
Subtotaal	68	17	17	17	17
Totaal	2.442	565	661	622	594