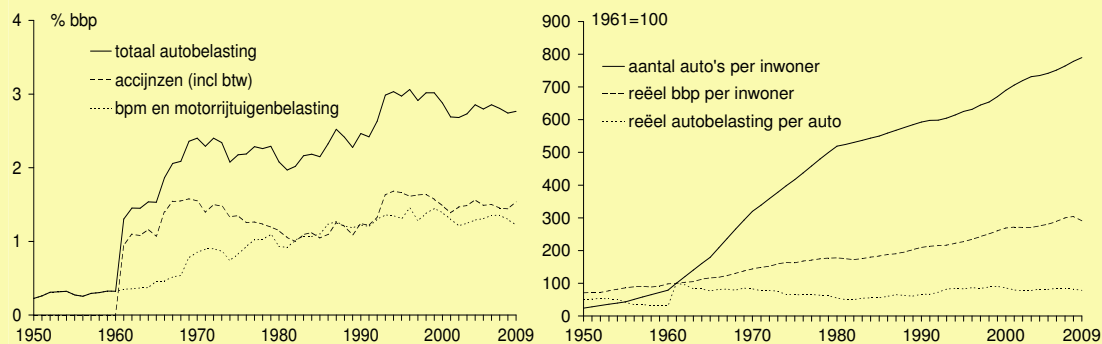


De automobilist als melkkoe?

Regelmatig wordt geopperd dat de overheid te veel en steeds meer belastingen heft op het bezit en gebruik van een auto. Is dit zo? Wat zeggen de cijfers en de economische theorie hierover?

Sinds eind jaren negentig bedragen de autobelastingen ongeveer 3% bbp (zie linkerfiguur). Hierbij zijn meegenomen de motorrijtuigenbelasting (mrb), de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) en de brandstofaccijnzen (inclusief btw). De autobelastingen bedroegen ruim 2% bbp in de jaren zeventig en tachtig en ruim 1% bbp in 1961 na de invoering van de benzineaccijnzen. Opvallend is dat de stijging in termen van bbp volledig voor rekening komt van de relatief sterke toename van het aantal auto's: dit aantal verachtvoudigde sinds 1961, terwijl de materiele welvaart - weerspiegeld in de volumegroei van het bbp per inwoner - slechts verdrievoudigde. Gecorrigeerd voor inflatie zijn de autobelastingen per auto sinds 1961 zelfs gedaald. Dit kwam vooral door het niet volledig indexeren van accijnstarieven. Hogere belastingtarieven of nieuwe belastingen (zoals de invoering van de bpm in 1969) wogen hier niet tegenop. De populariteit van zeer zuinige van bpm en mrb vrijgestelde auto's kan vanaf 2010 leiden tot uitholling van de belastinggrondslag en daardoor achterblijvende belastingontvangsten.

Autobelastingen als % bbp (links) en ontwikkeling autobezit, bbp per inwoner en belasting per auto (rechts)



Veel automobilisten vinden het redelijk om via autobelastingen mee te betalen aan wegaanleg en onderhoud. Autobezit en gebruik hebben ook positieve externe effecten (autogebruik maakt agglomeratievoordelen mogelijk) en negatieve externe effecten door onder andere congestie, ongevallen, uitstoot van CO₂ en fijnstof. Via belastingheffing kan de overheid er voor zorgen dat burgers en bedrijven deze netto kosten dragen. Hoe groter de negatieve externe effecten, hoe hoger de belasting. Volgens het onderzoek "De prijs van een reis" dekken de totale heffingen bij de personenauto's op benzine de totale kosten van autogebruik, als congestie niet wordt meegenomen.^a Bij de andere personenauto's, de bestelauto's en de vrachtauto's zijn de heffingen zeker lager dan de totale kosten.

Opvallend is dat de mate van beprijzing van externe effecten sterk verschilt voor verschillende transportvormen. De lagere accijnstarieven voor diesel en LPG en de mrb- en bpm-vrijstellingen voor zeer zuinige auto's staan niet in verhouding tot de mogelijk lagere externe effecten. De mrb- en bpm-vrijstelling betekent dat bijna 50% minder autobelasting wordt ten opzichte van gemiddeld; terwijl de CO₂-uitstoot bijvoorbeeld 20% lager is dan gemiddeld en de kosten van ongevallen en congestie onveranderd zijn.

De overheid kan niet zonder enkele 'melkkoeien' om de gewenste overheidsuitgaven te financieren. Autobelastingen hebben, in vergelijking met andere belastingen, het voordeel dat zij relatief goedkoop te innen en weinig fraudegevoelig zijn. Economen vinden het belangrijk dat de economische verstoring van belastingen zo laag mogelijk is. Het Ramsey-principe stelt dat belastingen op inelastische grondslagen relatief hoog zouden moeten zijn om het versturende effect van belastingen te beperken. Automobilititeit behoort tot een relatief inelastische groep goederen en is daarmee een geschikte grondslag.^b

^a CE Delft, De prijs van een reis, De maatschappelijke kosten van het verkeer, 2004. Dit onderzoek is gebaseerd op cijfers over 2002, sindsdien is enerzijds het wagenpark schoner geworden en is anderzijds de mobiliteit toegenomen. Naar deze studie wordt ook gerefereerd door de Studiecommissie Belastingstelsel in haar rapport van april 2010.

^b P. Rietveld, Heffen zonder wegaanleg, *Economisch Statistische Berichten*, nr. 4391, 2002.