

'Huidige autoheffing is volstrekt gestoord'

door Olof van Joolen

AMSTERDAM • Terwijl een Kamermeerderheid naar aanleiding van een voorstel uit Europa liet weten vierkant tegen kilometerbeprijzing te zijn, start de belangenorganisatie van auto-importeurs een nieuw offensief om de maatregel erdoor te krijgen. Volgens de nieuwe voorman van de RAI Vereniging, Steven van Eijck, is de stap onafwendbaar.

Kilometerbeprijzing leek dood en begraven, waarom start u toch weer een lobby?

„Dat doen we omdat het kabinet afkoerst op een nieuw belastingstelsel waarvan de fiscale maatregelen rond de auto deel uitmaken. Als het kabinet niet struikelt op de provinciale verkiezingen zou daar voor de zomer duidelijkheid over horen te zijn. Het is mijn overtuiging dat we als branche meer dan tot nu toe zelf met een verhaal moeten komen. Zeker als je ziet hoe volstrekt gestoord in plaats van gestuurd het huidige stelsel van autobelastingen is geworden.”

Gestoord?

„Ja absoluut. Belasting heeft twee doelen. Je haalt er als overheid geld mee op dat je nodig hebt en je probeert er gedrag mee te beïnvloeden. Wat dat laatste betreft, kun je niet anders concluderen dan dat we de weg totaal kwijt zijn. De auto-



Steven van Eijck

markt is als gevolg van de stimulering door de lage bijtelling van elektrische en hybride-auto's compleet uit het lood geslagen. Er rijden nu mensen in hybrides die nooit een stekker zien en veel kilometers maken. Precies wat je niet wilt.”

Maar was dit niet te verwachten?

„Wellicht wel, maar het probleem is dat ze bij het ministerie van Financiën erg weinig zicht hebben op de gedragseffecten van beleid. Ik kan het weten want ik ben zelf staatssecretaris op het departement geweest. De focus ligt bij Financiën vooral op de korte termijn. Op de volgende begrotingscyclus. Dat zou je ook bij de autobelastingen anders moeten gaan doen. We hebben een visie nodig die zeker vijf tot tien jaar mee kan.”

En waarom dan de door velen verfoeide

kilometerbeprijzing?

„Omdat betalen per gereden kilometer domweg de meest eerlijke vorm van belasting betalen is. Die bovendien aansluit op de manier waarop we de komende jaren onze mobiliteit gaan inrichten. Het wordt steeds normaler dat je doordeeweeks op de motor langs de file zoekt, in het weekeinde met je zonen op de achterbank van een flinke station naar de uitwedstrijd rijdt en voor de vakanties een MPV pakt. Het belastingstelsel moet die behoeften van de burgers volgen.”

Zou het technisch niet een lastig verhaal zijn?

„In alle auto's zitten al chips waarmee fabrikanten hun auto's kunnen volgen. Die zou je zo kunnen gebruiken. Daarmee is precies te zien wanneer je waar rijdt of parkeert. Je zit wel met het punt van privacy, maar als je die hobbel slecht, is het niet lastig om iedereen te laten betalen per kilometer. Je kan dan ook makkelijk onderscheid maken tussen het soort auto waarin je rijdt. Daardoor is het mogelijk automobilisten die een schone auto kiezen minder te laten betalen. Een andere optie is de smartphone gebruiken. Technisch is het een heel ander verhaal dan de vorige keer dat er over kilometerbeprijzing werd gesproken. De tolpoort zijn we al lang en breed voorbij.”

Maar uw politieke contacten

lijken toch echt niet warm te lopen. Hoe gaat u ze om krijgen?

„We moeten het uitleggen en als het nodig is nog eens uitleggen. Maar ik zie in Den Haag zonder meer mogelijkheden. De overheid maakt een terugtrekkende beweging en in meer en meer kwesties zoekt ze advies bij partijen die er verstand van hebben. Er worden over grote dossiers zelfs akkoorden gesloten tussen kabinet en het maatschappelijke middenveld. Denk maar aan het energieakkoord. Waarom zou dat met kilometerbeprijzing niet kunnen?”