

Star Nederlands systeem funest voor concurrentiepositie

Eén dag rijden met één as meer kost ruim duizend gulden meer. Een buitenlander riskeert een boete van 538 gulden, een Nederlander het tienvoudige. Geen enkele kilometer in Nederland rijden, wel 2.690 gulden in Nederland betalen. Kan dat? Ja, het wetsontwerp voor de Nederlandse versie van het Eurovignet maakt dat allemaal mogelijk.

Het wetsontwerp Belasting zware voertuigen is naar de Tweede Kamer gezonden. Dit regelt de invoering van de Nederlandse versie van het Eurovignet. Terwijl het Eurovignet bedoeld is als een alternatief voor EU-landen zonder autosnelwegen met tol, kiest de Nederlandse regering voor een houderschapsbelasting in plaats van een gebruiksheffing. Dat houdt in dat alle Nederlandse vrachtauto's van 12 ton of meer een jaarbedrag moeten betalen op basis van het aantal assen. Ongeacht het soort weg, ongeacht het aantal kilometers, ongeacht of een Nederlandse of een buitenlandse weg wordt gebruikt. Als Tweede en Eerste Kamer akkoord gaan, moet de houder van zulke voertuigen op eenmalige aangifte deze nieuwe belasting vanaf 1 juli 1995 gaan betalen: 1.614 gulden voor vrachtauto's met maximaal drie assen en 2.690 gulden voor vrachtauto's met meer dan drie assen. Voor een vrachtauto die minimaal twee maanden buiten gebruik wordt gesteld, geldt een teruggaveregeling voor die (volle) maanden. Maar dan moet die vrachtauto wel controleerbaar gedurende die periode stilstaan op een vaste plaats in Nederland.

Discriminatie

Buitenlandse vrachtauto's vallen onder een ander systeem. Voor die voertuigen hoeft alleen te worden betaald als gebruik wordt gemaakt van Nederlandse autosnelwegen. Daarbij heeft de buitenlander ook nog de keuze tussen dag-, week-, maand- en jaarcertificaten. Het dagtarief komt op 12,90 gulden voor alle vrachtauto's boven 12 ton. Kortom, de regering wil de Nederlander een star systeem opleggen en de buitenlander een flexibel systeem aanbieden. Deze discriminatie leidt tot een drastische verslechtering van de Nederlandse concurrentiepositie. Dezelfde discriminatie van Nederlandse vervoerders zet zich voort in de boete. Blijkt bij controle dat een Nederlands gekentekend voertuig de belasting niet heeft betaald, dan

wordt een heel jaarbedrag nageheven en verhoogd met een extra boete van honderd procent. Dat komt voor de hoogste categorie neer op 5.380 gulden. Voor de buitenlander geldt weliswaar dezelfde systematiek, maar dan gebaseerd op een maandbedrag, zodat hij hooguit 538 gulden betaalt.

Kortzichtig

Wie verzint zo iets? Waarom kiest de regering voor een jaarheffing voor Nederlanders en dag-, week-, maand- en jaarheffing voor buitenlanders? De reden is heel simpel. Een jaarheffing, in de vorm van een houderschapsbelasting, is betrekkelijk eenvoudig uit te voeren en te controleren. Met zo'n houderschapsbelasting wordt tevens voorkomen dat Nederlanders wel eens dag-, week-, maand- en jaar kaarten zouden kunnen gaan kopen waar ze daadwerkelijk rijden: namelijk in het buitenland. Daardoor zou de opbrengst voor de Nederlandse schatkist, 260 miljoen per jaar, wat onzeker worden. Voorts denkt de overheid dan geen uitgebreid net van verkooppunten nodig te hebben, zodat de beheerskosten gering blijven. Alsof de meeste kosten in de verkooppunten zitten en de buitenlanders geen behoefte hebben aan een uitgebreid net van verkooppunten.

Al met al gaat de Nederlandse overheid geheel voorbij aan de gevolgen voor de Nederlandse concurrentiepositie. Bijna tweederde van de 9333 Nederlandse transportondernemingen is internationaal actief. Bij meer dan driekwart van dat Nederlandse internationale wegvervoer verslechtert de concurrentiepositie. In die gevallen concurreert de Nederlandse vervoerder namelijk met een buitenlandse vervoer-

der die alleen hoeft te betalen voor het gebruik van de autosnelweg en die kan kiezen uit dag-, week-, maand- en jaar kaarten. Kortom, een relatief eenvoudige heffing, met een relatief eenvoudige controle van Nederlanders en maximalisatie van de belastingopbrengst zijn belangrijker dan het op peil houden van de concurrentiepositie van de Nederlandse transporteurs. En dat is een kortzichtige politiek. Immers, failliete transportondernemers betalen geen belasting meer en ontslagen werknemers kosten alleen maar geld. Als 2,5% van de 40 duizend internationale Nederlandse chauffeurs door deze wet werkloos wordt, derft de overheid jaarlijks naar schatting 50 miljoen aan inkomsten en betaalt de overheid minimaal 50 miljoen aan uitkeringen. De kans daarop is reëel. De afgelopen jaren heeft de Nederlandse transportsector namelijk, ondanks een stijging van de

Inflexibel

Vervoerders met solo-motorwagens (twee en drie assen), die afwisselend met een aanhanger worden ingezet (totaal meer dan drie assen), zijn verplicht de duurste heffing te betalen voor alle voertuigen. Ook al wordt er per saldo maar één dag per jaar mee gereden: één dag, één as meer kost dus 1.067 gulden. Dit is alleen te ontlopen door constant te switchen van certificaat tegen 55 gulden administratiekosten per keer. Een onmogelijke regeling en ook weer discriminerend, want buitenlanders kunnen met een dagkaart van 12,90 gulden met alle soorten van voertuigen rijden.

ing über die Entlohnung
bestimmter Straßen mit
e l'acquittement du dro
itaires lourds sur cert
betaling van het
voor het gebruik va
otorrijtuigen
payment of the cha
commercial
nummerplade/reg
Zeichen des Motor
atriculation du véhic
nummerplaat van het mo
e registration number

asse
tarif

charge

riode
raum vom
dité du

van
from

m
ce

Test
Test

Gebühr für die
Nutzfahr-
d'usage pour les
routes
meenschappelijk
bepaalde wegen
for the use of
ehicles

A000000900
00000365

eringsnummer
rzeuges
à moteur
rrijtuig

nationalitet
Nationalität
nationalite
nationaliteit
nationality

lobsstørrelse
he der Gebühr
ontant
drag van het gebruiksrecht
ount

til
bis
au
tot en met
to

tidspunkt
Uhrzeit
heure
tjdstip
time

Probedruck



'De politiek is kortzichtig. Failliete transport-ondernemers betalen geen belasting meer en ontslagen werknemers kosten alleen maar geld'

dieselaccijns met 150% in vier jaar tijd en een verplichte snelheidsbegrenzer, geprobeerd koste wat het kost het verworven marktaandeel vast te houden. Soms met succes, soms tevergeefs. In bijna alle gevallen is dat ten koste gegaan van het rendement. Driekwart van de internationaal actieve transportbedrijven draaide de afgelopen jaren met verlies. De overheid lijkt het laatste zetje te willen geven met dit ondeugdelijke wetsontwerp. Vreemd, want het Paarse kabinet staat toch een beleid voor van scheppen van werkgelegenheid, versterken van de Nederlandse (en niet de buitenlandse) concurrentiepositie, tegengaan van hogere werkloosheid en lastenverlichting voor het bedrijfsleven. ■

DOOR HANS VAN DEN AKKER EN RICK OHM

Kies voor oorspronkelijk Eurovignet-systeem

Het wetsontwerp is gebaseerd op EU-richtlijn 89/93. Die richtlijn heeft twee doelen:

- het laten betalen van de kosten van de weg door de gebruiker;
- het (fiscaal) harmoniseren van de concurrentieverhoudingen.

Met het wetsontwerp wordt geen van beide doelen bereikt. Doordat een jaarcertificaat geen relatie heeft met het gebruik van de weg, is het geen gebruiksheffing. Doordat de Nederlandse vervoerder via een starre houderschapsbelasting wordt belast en de buitenlandse vervoerder slechts betaalt voor het gebruik van de autosnelweg via een flexibel systeem van dag-, week-, maand- en jaar kaarten, is van harmonisatie geen sprake. Sterker nog, hier wordt de concurrentieverhouding in Nederlands nadeel scheefgetrokken.

Het wetsontwerp discrimineert de Nederlandse vervoerder ten opzichte van de buitenlandse vervoerder en tast het concurrentievermogen sterk aan:

- 63% van de 9333 Nederlandse wegtransport-ondernemingen is internationaal actief;
- het Nederlandse wegvervoer genereert 58% van de omzet via de export van vervoerdiensten en dat biedt werk aan meer dan 40 duizend mensen;
- bij 77% van het Nederlandse internationale wegvervoer hebben de buitenlandse concurrenten de keuze uit dag-, week-, maand- en jaar kaarten en zij hoeven alleen te betalen voor het gebruik van de autosnelwegen;
- Duitsland is de allerbelangrijkste markt voor de export van onze vervoerdiensten en heeft zelf gekozen voor het oorspronkelijke Eurovignet-systeem, met dag-, week-, maand- en jaar kaarten bij het gebruik van de autosnelwegen, voor buitenlandse en Duitse vervoerders;
- de Duitse vervoerders hebben als compensatie een korting van 5000 tot 7700 mark gekregen op de motorrijtuigenbelasting.

De Nederlandse transportsector verwacht van de Nederlandse overheid geen slechtere, maar op z'n minst gelijkblijvende voorwaarden om de concurrentiestrijd met de buitenlandse collega's aan te gaan. De stijging van de dieselaccijns met 150% in de afgelopen vier jaar was meer dan genoeg. Transport en Logistiek Nederland pleit daarom voor:

- invoering van het oorspronkelijke Eurovignet-systeem bij het gebruik van de autosnelwegen;
- betaling via dag-, week-, maand- en jaarcertificaten, zoals in Duitsland en Oostenrijk, met verkooppunten op de 250 tankstations langs de Nederlandse autosnelwegen en de Grenswisselkantoren.