



De fiscus zal de rekening presenteren in de vorm van – u raadt het al – nieuwe lokale belastingmaatregelen.

## Overheidsonkunde

Wetten maken is – net als auto's bouwen – een vak. Zeker als het gaat om mobiliteit en milieu. Want mobiliteit is onbetwist de motor van onze economie. En onze economie moet zo snel mogelijk weer op toeren komen. Als wetgever zou dat – samen met het reduceren van CO<sub>2</sub>-emissie – je hoogste prioriteit moeten zijn. Alleen de Nederlandse overheid komt jaar-in-jaar-uit met van die 'politiek haalbare' wetjes – zonder zich te bekreunen over het gedrag van de consument, laat staan over de gevolgen voor de autobranche. Waarom moeten we in Nederland nu zo nodig met allerlei trapjes en treetjes een voorschot nemen op EU-richtlijnen? Dit werkt alleen maar in de hand dat techneuten de trukendoos even opendoen, om bij de tests binnen fiscale CO<sub>2</sub>-grenzen te blijven. Op de weg komen er vaak totaal andere waarden uit de uitlaat. En dan heb ik het nog niet eens over het brandstofverbruik door het gedrag van de berijder. Neem nu de hybride hype of semi-elektrisch rijden. Zo min mogelijk belasting betalen willen we allemaal. Maar netjes opladen en zuinig rijden doet bijna niemand – vraag grote wagenparkbeheerders maar eens naar de echte verbruikscijfers van dit soort auto's.

De complexe structuur van de ondersteuningsmaatregelen – via de bijtelling, door vrijstelling van bpm en CO<sub>2</sub>-belasting – heeft echter nare bijwerkingen op de Nederlandse autobranche. De productmix is behoorlijk verschaald en het seizoenpatroon is helemaal in de war door alle ingangs- en einddata van fiscale maatregelen. Al met al zijn de verkoopresultaten te sterk afhankelijk geworden van productprogramma's die met veel kunst- en vliegwerk net binnen lokaal vastgestelde grenswaarden vallen. Een echte tombola voor de Nederlandse autobranche, die merkdealers geheel afhankelijk maakt van de lokale belastingmaatregelen van het moment. Deze overheidsonkunde, in combinatie met de teruglopende automarkt, zorgt dit jaar voor een enorm verlies aan inkomsten voor de branche en voor de fiscus. Een verlies waarvoor de fiscus de rekening zal presenteren aan de autobranche en de autogebruiker in de vorm van – u raadt het al – weer nieuwe lokale belastingmaatregelen.

Uiteindelijk gaat het elke overheid erom dat de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling voor 2020 wordt gehaald. Waarom dan geen gecentraliseerde, lange termijn gerichte aanpak in EU verband, waarover nauwelijks lokale prietpraat mogelijk is? Dat zal de autoproducenten zeker stimuleren om meer ontwikkelingsbudget vrij te maken voor duurzaamheid en harder te werken aan het terugdringen van CO<sub>2</sub>. In de EU hebben we het tenslotte over een volume van 12 miljoen eenheden, ruim voldoende om flinke investeringen in duurzaamheid terug te verdienen. Want geen enkele autoproducent gaat alleen voor de relatief kleine Nederlandse markt modellen ontwikkelen die passen in de lokale fiscale trapjes en treetjes. Bevrijd van al die overheidsonkunde weten we dan allemaal weer waar we aan toe zijn.

**Arjen de Jong, Consultant Executive Search NMC Nijssse International en voormalig directeur BMW Nederland**  
[arjendejong@automotive-online.nl](mailto:arjendejong@automotive-online.nl)