

Tolpoort achterhaalde manier om autorijder te laten betalen

OPINIE, Peter Kooreman Sven van Veen

gepubliceerd op 26 september 2000

Overheden blijven ruzieën over invoering van het rekeningrijden. Niet nodig, vinden Peter Kooreman en Sven van Veen. Tolpoorten zijn allang achterhaald. Met nieuwe technieken kunnen de kosten veel preciezer in rekening worden gebracht. Altijd en overal.

AUTORIJDEN gaat gepaard met maatschappelijke kosten in de vorm van milieuvervuiling, geluids- en parkeeroverlast, slijtage aan het wegdek, files en de inzet van politie en hulpdiensten. Dat rechtvaardigt dat aan de individuele automobilist een heffing wordt opgelegd ter grootte van de door hem veroorzaakte maatschappelijke kosten.

Bij het huidige systeem van wegenbelasting, brandstofaccijns en BPM is de relatie tussen opgelegde heffing en veroorzaakte kosten ver te zoeken. Dat de wegenbelasting afhangt van het gewicht van de auto wordt wel verdedigd met de opmerking dat een zwaardere auto meer slijtage aan het wegdek veroorzaakt. Maar de koppeling aan gewicht is onzinnig zolang niet ook rekening wordt gehouden met het aantal gereden kilometers.

Tot op de dag van vandaag is de accijns op brandstof de enige heffing die enigszins gerelateerd is aan het aantal gereden kilometers. Het probleem bij deze vorm van variabilisatie is dat de maatschappelijk kosten van autogebruik slechts voor een deel (namelijk de emissie van schadelijke stoffen) direct afhangen van het brandstofverbruik. Voor een ander deel (files, geluids- en parkeeroverlast) hangen de maatschappelijke kosten primair af van waar en wanneer in de auto gereden (en stil gestaan) wordt. Zo zijn de maatschappelijke kosten in de vorm van files en geluidsoverlast van een autorit in Noord-Oost Groningen op zondagavond beduidend lager dan die van een rit over de ringweg om Amsterdam de volgende ochtend.

Wanneer toch wordt geprobeerd alle maatschappelijke kosten af te rekenen via brandstofaccijnzen ontstaan er problemen. Eén ervan is de paradox van de energiebesparing: hogere accijnzen moedigen automobilisten aan een zuiniger auto aan te schaffen; dat verlaagt echter de prijs per kilometer, hetgeen weer extra kilometers uitlokt. Een ander probleem is het tanken over de grens door te grote prijsverschillen met buitenlandse pompen, met de bekende gevolgen voor pomphouders in de grensstreek.

De essentie van het probleem is dat de overheid het individuele autogebruik niet of slechts gebrekkig registreert. Een doeltreffend beleid vereist dat naast het registreren van het individuele brandstofverbruik, zoals nu (anoniem) via de pomp gebeurt, in beginsel op elk moment van de dag de positie van elke auto wordt geregistreerd. Aan de hand van plaats- en dagdeelafhankelijke tarieven kunnen dan alle kosten adequaat worden doorberekend aan de veroorzaker. Gelijktijdig kan het huidige systeem van wegenbelasting en accijnsheffing worden afgeschaft.

Het systeem dat dit mogelijk maakt is CAR (Continue Autopositie Registratie). CAR maakt niet alleen tolpoorten overbodig, maar in één klap ook parkeermeters, het subsidiëren van tankstations in grensgebieden en traditionele snelheidscontroles. De privacy van de automobilist blijft grotendeels gewaarborgd.

De technologie die hiervoor nodig is, is allang beschikbaar. Met behulp van bijvoorbeeld het navigatiesysteem GPS kan de positie van een auto tot op twee meter nauwkeurig worden bepaald en - met een elektronische tachograaf - continue worden geregistreerd. Met enige regelmaat dient de eigenaar van de auto de tachograaf te laten lezen (bij een benzine- of APK-keuringsstation) en de rekening te voldoen. Bij invoering op grote schaal zou dit apparaat enkele honderden guldens per auto kosten.

Het invoeren van rekeningrijden met behulp van tolpoorten, zoals in de huidige plannen, is een uiterst primitieve variant van CAR. Een tolpoort registreert slechts op een van tevoren gekozen plaats of een auto passeert en zo ja wanneer. Zoals de plannenmakers inmiddels begrepen hebben, gaat daarvan een sterke prikkel uit om sluiproutes te gebruiken. Of de geplande extra tolpoorten dat probleem kunnen oplossen valt te betwijfelen.

Gegeven de omvang en de kosten van de benodigde infrastructuur zijn de baten van een tolpoort voor de overheid - in termen van informatie over het gedrag van de automobilist - klein. De kilometerheffing die de overheid rond 2010 wil invoeren kent vergelijkbare bezwaren. Bij die heffing wordt wel het aantal kilometers geregistreerd, maar niet de plaats en het moment van gebruik.

Alhoewel in elke vorm van registratie van individueel gedrag een potentieel gevaar van privacyschending schuilt, is dit probleem bij CAR niet zo groot als wellicht lijkt. De registratie van de autopositie vindt namelijk decentraal plaats, in de tachograaf van de auto. Het leesstation leest slechts het totaalbedrag van de aanslag uit. Desgewenst kan de auto-eigenaar een complete uitdraai van alle ritinformatie krijgen, maar nodig is dat niet. Voor de afdracht van

parkeergeld aan gemeenten is het nodig dat de betreffende informatie van de CAR-tachograaf wordt gelezen. Dit kan echter geanonimiseerd.

Al met al is de privacy bij het wegverkeer met het CAR-systeem beter gewaarborgd dan nu het geval is bij telefoonverkeer. Daar worden immers het tijdstip, de duur, en de vertrek- en eindpunten van elk individueel gesprek centraal geregistreerd. Natuurlijk vereisen fraudebestendigheid, de controle op fraude en de bestraffing ervan aandacht. Maar daarmee onderscheidt CAR zich niet van andere belastingen die op individuele basis worden vastgesteld. Zo heeft het huidige systeem van het innen van parkeergelden door middel van parkeermeters bewezen relatief duur en fraudegevoelig te zijn.

Het recente Tilburgse experiment op basis van een vergelijkbaar systeem heeft laten zien dat CAR ook een doorbraak kan betekenen bij het bevorderen van de verkeersveiligheid. Bij dit experiment werden auto's met een positie-afhankelijke snelheidsbegrenzer uitgerust. In dat geval maakt CAR niet alleen tolpoorten, parkeermeters en het subsidiëren van tankstations in grensgebieden overbodig, maar ook traditionele snelheidscontroles.

Peter Kooreman is hoogleraar micro-economie aan de economische faculteit van de Rijksuniversiteit Groningen. Sven van Veen is student aan dezelfde faculteit.