

Argumenten tegen principe achter kilometerheffing

- Het grootste deel van de BPM wordt nu gedragen door de rijken, door bedrijven, en leasemaatschappijen. Dit dient straks opgebracht te worden door iedereen. Dat is er de oorzaak van dat velen er op achteruit gaan! En juist zij die niet in staat zijn om vaak een jonge gebruikte of nieuwe auto te kopen! Dat is niet eerlijk.
Degenen die nu de wat oudere en/of wat goedkopere voertuigen rijden, hebben weinig (rest)BPM betaald bij de aanschaf. Elke kilometer die zij rijden, worden zij straks geconfronteerd met het volledige BPM-aandeel in de kilometerprijs. Vooral als zij veel kilometers rijden in een goedkope (vaak: lichte en zuinige) auto, worden ze buitenproportioneel benadeeld. Het deel dat de rijken nu voornamelijk dragen, valt straks grotendeels weg.

*Voor de gedachtenvorming: een nieuwe Mercedes van ±€90.000 heeft ±€24.000 aan BPM. Deze BPM valt straks grotendeels weg. Jan Modaal en armer dient elke kilometer bij te gaan dragen om deze €24.000 op te hoesten voor de overheid. We praten over €3.271.000.000 BPM-inkomsten per jaar voor de overheid. Stel dat deze eerlijk verdeeld worden over 9 miljoen automobilisten: €363 gemiddeld per jaar erbij voor diegene die niet regelmatig een nieuwe of jonge auto kopen en eraf voor diegene die dat wel doen. Maar wordt het eerlijk verdeeld? Neen, één nieuwe Mercedes-rijder heeft straks lachend een enorm BPM-voordeel dat betaald wordt door een veelvoud aan eigenaren van oudere, goedkopere voertuigen die van €300-€500 wegenbelasting naar €1000-€1500 kilometerheffing gaan!
Deze enorme prijsverhoging voor hen is niet uit te leggen en heeft niets te maken met "betalen naar gebruik, niet naar bezit." Alleen maar met het probleem van de overheid dat zij BPM heffen en daar nu van de EU mee op moeten houden. De rijken worden zo rijker ten koste van de "armen" en modalen!*

Argumenten tegen huidig voorstel uitvoering kilometerheffing

Financieel

- De meesten gaan er niet op vooruit: rekt u alstublieft zelf even uit hoeveel u betaalt. Uw verreden kilometers per jaar maal 3 cent, en dan nogmaals uitrekenen voor 6,7 cent. Telt u daarbij op de extra (nog onbekende) provinciale belasting en spitsheffing, maar hou er wel rekening mee dat uw nieuwe of tweedehands auto mogelijk goedkoper wordt door de weggevallen BPM. En wat betaalt u nu aan wegenbelasting?

*Stel: U betaalt €50 per maand aan wegenbelasting, dat is €600 per jaar en u rijdt 15.000 km per jaar. Op den duur betaalt u met de kilometerheffing $15.000 * €0,067 = €1005$. Nog even los van spitsheffing en provinciale belasting en indirecte kosten (zie (*) hieronder) gaat u er €405 per jaar op achteruit. U heeft in ieder geval rente-derving van uw spaarcenten en moet nu uw voordeel na een aantal jaren zien te behalen door een goedkopere auto aan te schaffen met BPM-voordeel, en dus zo hopelijk evenveel auto krijgen voor uw minder sterk gegroeide spaarcenten.*

- De kans is groot dat autofabrikanten de in Nederland kunstmatig laag gehouden "kale" autoprijs gaan verhogen om een beter rendement te halen. Daar gaat het beoogde BPM-voordeel!
- (*) €4.000.000.000 aan opstartkosten, dat is voor elke Nederlander eenmalig €250 die we niet kwijt zijn als belasting, maar 'gewoon' kwijt zijn voor het opbouwen van een systeem tot belastingheffing! Verder €500.000.000 per jaar, dat is per Nederlander per jaar €31 kostenverhoging sowieso. Dit heeft de overheid niet meegenomen in haar berekening en dat zou wel moeten. De belastingbetaler financiert de B.V. Nederland immers!
We betalen dus (indirect) om te kunnen betalen! Waarom kunnen we niet gewoon direct betalen?
- (IT-)Projecten uit het recente verleden hebben bewezen dat budgetten voor technisch complexe projecten ruimschoots overschreden worden. En wie draait er dan voor op: het volk, want een weg terug is er niet meer. We kunnen de overheid helaas niet houden aan de gepresenteerde 'offerte'.
Wat is het gemiddelde percentage waarmee de laatste megaprojecten budgettair zijn overschreden? Voeg dit graag ook toe aan de kostenindicatie van de kilometerheffing! Doe dan wat de overheid niet doet: reken het vervolgens wel mee in de kostenvergelijking! Dat pakt zeer, zéér ongunstig voor iedere Nederlandse burger uit!

- Kosten die samenhangen met de inbouw, onderhoud, het verhelpen van storingen aan het kastje, de vervanging ervan, registratie, administratie, fraudecontrole en handhaving dienen allemaal direct of indirect gedragen te worden door het Nederlandse volk. Die krijgt hier niets voor terug.
- De belastingdruk voor de Nederlandse automobilist is al bijzonder hoog (in bedrag maar ook vergeleken met andere landen). De overheid heeft de laatste tijd allerlei regels geïntroduceerd inzake slurptax, CO₂, roetuitstoot, bijtelling enz. voornamelijk met het doel het milieu te sparen, maar zeker ook om de weggevallen BPM te compenseren onder een andere noemer. Het is krom om een kilometerheffing te willen introduceren met het doel de BPM af te bouwen, terwijl deze gaandeweg al in andere autobelastingen is of wordt opgenomen.
- De overheid betaalt het eerste kastje. Juist ja, en wie betaalt de overheid? Eurlings meldt dat de kilometerheffing "lasten neutraal" wordt ingevoerd. Dat klinkt geruststellender dan het is. Lasten neutraal betekent in de politiek dat de schatkist er niet onder mag lijden. Gaat er écht minder gereden worden, dan gaat het kilometerheffingstarief gewoon omhoog. Indien de overheid in haar rekenmodel uitgaat van een verminderd aantal verreden kilometers totaal, dan betekent dit dus dat bij gelijkblijvende kilometers als heden, het autorijden dus (weer) duurder gemaakt wordt.
- Het is nu volstrekt onduidelijk wat de B.V. Nederland volgens de overheid straks precies moet laten om de €4 miljard eenmalig en €500 miljoen per jaar te bekostigen.
- De provincies mogen nieuwe belastingen gaan heffen omdat te compenseren dat de provinciale opcenten (van de wegenbelasting) verdwijnen. Deze kosten worden niet meegerekend in de kostenvergelijking van de overheid.
- Wie garandeert dat in het overgangstraject niet (deels) dubbel betaald wordt door grote groepen automobilisten?
Komt er BPM-teruggave? In de kilometerprijs zit namelijk een deel BPM! De overgang naar het nieuwe systeem vindt plaats op basis van willekeurige afroep dus er is geen invloed op uit te oefenen als je nog jaren in een voor jou ongunstig regime blijft, of andersom als je meteen al in het ongunstige regime geplaatst wordt. Wat gebeurt er met de animo voor en prijs van voertuigen zonder kastje?
- De huidige massale aanschaf van kleinere milieuvriendelijke auto's zorgt ervoor dat er per kilometer minder brandstof verbruikt wordt. En dus minder accijns/inkomsten bij de overheid binnenkomt. De opkomst van elektrische auto's brengt de inkomsten van de staat helemaal in gevaar. Wat gebeurt er bijv. als morgen iedereen voor altijd met de fiets zou gaan? Juist, dan zullen de inkomstenbelastingen wel omhoog moeten gaan. Dat is niet zo heel erg, maar wat wel erg is, is dat de overheid nu krampachtig vasthoudt aan een automobilisten-melkkoe systeem dat nu al achterhaald en scheef is. En dat zij dit koste wat koste in stand willen houden, en daar als enige methode voor denken te zien: het extra investeren in een peperduur dubieus systeem zodat er in de toekomst op een nieuwe manier belastinggeld binnengehaald kan worden.

Technisch

- De leverancier van de software heeft aangegeven dat het systeem niet waterdicht is, dus dat fraude mogelijk is. Wilt u een dergelijk systeem introduceren?
- De Raad van State in Nederland geeft aan dat "de sfeer van onfeilbaarheid die het voorstel ademt niet direct wordt gedeeld". Met andere woorden: twijfels!
- Technisch zijn er grote twijfels en de mogelijkheden tot fraude legio
http://www.security.nl/artikel/31614/1/Kilometerheffing_lijkt_fraudegevoelig.html
- We worden afhankelijk van Amerikaanse satellieten. Het is geen wijze beslissing een Nationaal zo ingrijpend systeem over te laten aan de VS. Indien zij beseffen dat Nederland

miljarden per jaar wil ophalen met hun satellieten, kunnen zij kosten in rekening gaan brengen.

- De verbinding met de satelliet is niet altijd aanwezig, niet altijd nauwkeurig. Denk aan parkeergarages en tunnels.
- Hoe wordt er technisch mee omgegaan als de overheid een weg afsluit en er omrijkmeters noodzakelijk zijn, betaalt de autorijder dan extra?
- Waarom moet het dure systeem gebruik maken van satellieten als trajectcontrole, het fotograferen van kenteken op spitstrajecten, nu al effectief werkt?
- Wat gebeurt er als het systeem een storing heeft, als het systeem uitvalt, verkeerde waarden geeft, of als het kastje gekraakt wordt? Betaalt u voor de verreden kilometers van uw autodief? Wat gebeurt er als uw auto rijdt op prive-terrein, staat op een autoambulance, of de grens over rijdt? Wat kost het hele proces aan extra administratie om bovengenoemde punten netjes op te lossen, als dit al technisch kan? Te veel vragen die lastig een adequaat opgelost kunnen worden. Dit is onlosmakelijk verbonden aan het werken met een technisch (te) complexe "oplossing".

Moreel

- Is de overheid wel gerechtigd op grond van nationale, Europese of mondiale wetgeving een apparaat in uw voertuig te monteren die elke seconde dat u rijdt, registreert waar u rijdt?
- De privacy staat ernstig onder druk: dit is het begin van het einde van de vrijheid. Is het uw zaak, of die van de overheid wanneer u hoeveel kilometer heeft gereden op welke tijdstip en op welke wegen? Laat nu uw stem horen, voordat straks slechts een revolutie de oplossing kan bieden!
- Het recente verleden en de praktijk nu bewijzen dat de privacy in het kader van 'het algemeen nut' steeds vaker geschonden wordt. Dus ook al is het direct na invoering van het systeem nog in orde, de mogelijkheden zijn eindeloos om stapje voor stapje uw privacy steeds meer in te perken, en uw leven meer en meer te controleren. Nu al worden er gegevens bewaard die niet bewaard mogen worden, kentekens gescand op wegen, en zaken doorgestuurd naar de belastingdienst/politie. Heeft u daarmee ingestemd? Trouwens, bent u eigenlijk voor vingerafdrukken in uw paspoort?
- Beloftes van de overheid worden zelden of nooit nageleefd: het kwartje van Kok, de invoering van de Euro, ziektekosten, de Europese grondwet. Financiële beloftes (teruggave en 'het wordt niet duurder'), en beloftes over privacy door de overheid, en beloftes in het algemeen worden zelden tot nooit nagekomen, en soms wordt de gevraagde mening van het volk genegeerd en dat is bijzonder onprofessioneel! *Bepaalde ingrepen waren volgens politici financieel zo nodig. De vraagstelling moet niet zijn "Wanneer krijg ik het kwartje van Kok terug?" Indien u, Nederlands staatsburger dit écht wilt, krijgt u dit namelijk wel. De vraag zou moeten zijn "Welke overheidsuitgave zou u in ruil hiervoor verminderd willen zien?"*
- Wat ontbreekt is juiste en vooral volledige informatie van de overheid over alle kosten samenhangend met de invoer van kilometerheffing, alle details, alle gevolgen, alle mitsen en maren, en alle beperkingen, mogelijkheden en toekomstplannen.
- Zonder tegenactie stevenen we onherroepelijk af op een situatie dat van u bekend wordt: waar u reed, wanneer, hoe vaak, hoe snel, via welke route, bij welke bedrijven en winkels uw auto stilstond en hoe lang, of u stopverboden overtrad, op de vluchtstrook stond, waar u tankt, enz. enz. en u krijgt zo nodig automatisch een sanctie. Wilt u dit?
- Er komen 800 controlepoortjes: wilt u afstevenen op totale overheidscontrole waarbij uw vrijheid en privacy ondergeschikt raken?

- De vrijheid vervalt om wel of niet een andere auto aan te schaffen. U wordt min of meer gedwongen snel een andere auto aan te schaffen. En indien je dit niet wilt, ga je er flink op achteruit. BOVAG en RAI zijn daarom voorstander!
- De maatregel heeft op veel individuele personen een zodanig grote financiële invloed, dat deze niet redelijk/billijk meer is: bijv. van €316 naar €1340 bij 20.000 km/jaar!!
- Het draagvlak voor de kilometerheffing is niet objectief gemeten met een representatieve steekproef.
- Buitenlandse voertuigen betalen in het voorgestelde systeem niet, dat is niet eerlijk. Er wordt nu al angst gewekt door sancties en gevangenisstraffen te noemen samenhangend met de kilometerheffing. Dat werkt niet bevorderend voor het draagvlak
- Verantwoordelijkheden verschuiven onterecht naar de gebruiker: wat gebeurt er als het kastje defect is, gestolen wordt, gerepareerd of vervangen moet worden? Heeft u gevraagd om extra kosten die samenhangen met dit nieuwe elektronisch kastje?
- Het systeem moet door een extra spitsheffing voor minder verreden kilometers en minder files zorgen, maar de oorzaak van de files worden niet aangepakt!
De automobilist gaat niet of nauwelijks minder rijden: gezien de huidige brandstofprijzen gaan velen niet voor hun lol van A naar B. Zij hebben de auto nodig om naar hun werk te gaan, of dit uit te oefenen, of om bijv. familie te bezoeken.
En files? Logisch! Wat verwacht je zelf als we op veel plekken nog steeds twee rijstroken (of 3 overgaand in 2) hebben zoals in 1970. Toen hadden we 2,4 miljoen personenauto's en nu 7,8 miljoen. Voornamelijk door het achterblijven van de capaciteit van het Nederlands wegennet zijn er nu files. En daar heeft de automobilist al vele malen voor betaald. Mismanagement van de overheid () waarbij teveel geld in de algemene middelen is gestopt, is hiervan de oorzaak. In plaats van de hand in eigen boezem te steken, wordt er nu een spitsheffing geïntroduceerd om het aantal verreden kilometers naar beneden te halen en "de schuld" bij de automobilisten te leggen. Dit is de omgekeerde wereld! Natuurlijk zullen er dan mensen zijn die voor het ritje naar de brievenbus hun auto laten staan, maar naar hun werk en terug (als er files ontstaan) zullen ze toch moeten!*

De alternatieven zijn bijzonder oninteressant of onhaalbaar, dus spitsheffing is asociaal en feitelijk slechts het heffen van extra belasting.

En vervalt straks de spitsheffing als u over een traject langer doet dan de normtijd? Als je stilstaat in de file, leg je gelukkig geen kilometers af. Maar er zijn natuurlijk straks prachtige mogelijkheden om een extra heffing in te voeren per minuut dat je (nodeloos?!) met je auto de file bevolkt. Dan had je maar de trein moeten nemen.

() Waarom zou de overheid ook, een extra rijstrook kost miljoenen, en dat levert alleen maar op dat het verkeer beter doorstroomt, en dus minder brandstof verbruikt, dus minder accijns-inkomsten. Dat werkt dus helaas dubbelop negatief. Nu betalen wij de rekening!*

Files zijn makkelijk oplosbaar! De Nederlandse bevolking groeit nog maar een klein beetje de komende jaren en daarna een afname. Eenmalig investeren dus in meer of bredere wegen, en daarna is het een kwestie van onderhoud. Hoeveel snelweg kan je aanleggen voor 4 miljard euro? Dit in combinatie met andere ideeën zoals thuiswerken, flexibele werktijden betekent het einde van nagenoeg alle files!

Steeds meer forenzen zullen ervoor kiezen om door de gestegen kosten hun baan op te zeggen. Een andere baan is niet altijd direct voorhanden. De werkloosheid neemt waarschijnlijk toe.

Bovendien geldt dat de nog werkende werknemers de kosten zoveel mogelijk bij hun werkgever zullen proberen te claimen. Werkgevers (vooral met personeel op de weg) zijn flink duurder uit, en zullen dit doorberekenen in de prijzen van hun producten en diensten. Zelfs u zonder auto, zal merkbaar meer moeten betalen, terwijl uw inkomsten niet navenant mee zullen stijgen.

- Vrijwilligerswerk, tourtochtjes, familiebezoekjes: ondanks dat Nederland geen groot land is, wordt het voor velen onbetaalbaar. Laten we ons deze vrijheden afnemen?
- Waarom denkt de overheid invloed te mogen hebben op onze bewegingsvrijheid en deze vrijheid te beperken op momenten of plekken die zij bepaalt? Of om de bewegingsvrijheid financieel te bestraffen? Dat de B.V. Nederland geld nodig heeft, is duidelijk. Dat er belasting nodig is, is ook duidelijk, maar belasting heffen en vrijheidsbeperking zijn twee verschillende zaken.
- Het argument milieu speelt nu nog wel een rol: files veroorzaken meer milieu-vervuiling dan doorstromend verkeer. Optie 1: Door het extra bekrijsen het aantal auto's in de spits verminderen. Dit resulteert helaas in verminderde economische groei, het zijn namelijk forenzen die hun (belasting)steentje bij willen dragen aan de economie. Dat moet je niet beperken! En het voor hen die overblijven duurder maken!
Optie 2: Het daadwerkelijk oplossen van de files: goedkoper openbaar vervoer, flexwerken, en extra rijstroten. Forenzen blijven werken en het milieu is er bij gebaat!

En over een jaar of 15 speelt het milieuaspect nauwelijks meer een rol: je kunt in de stad en op de snelweg schone lucht ademen door bijna alleen maar elektrische auto's. De "schoorstenen" van de productiefabrieken hiervan buiten de stad worden gefilterd.

- Er zijn goede alternatieven die geen 4 miljard eenmalig en 0,5 miljard kosten.

Mogelijk betere alternatieven

- Veel gehoord: verhoog de brandstofprijzen om zo het BPM-verlies op te vangen. Dit systeem van het innen van belasting werkt al tientallen jaren prima en kent nauwelijks investeringskosten.
De brandstofprijs moet dan misschien wel €0,20 per liter stijgen. De makkelijkste oplossing, maar willen we dit? Natuurlijk kan er best wat geregeld worden tegen 'over de grens tanken'.
Kern van het probleem ligt dieper: Europees doen veel landen al aan kilometerheffing, maar toch zijn de brandstofprijzen daar lager. Hoe kan dat? Dat komt omdat de Nederlandse automobilist €18.325.000.000 per jaar aan autobelastingen betaalt. Sinds 1-1-2010 is de wegenbelasting weer fors is gestegen (al bijna 30% in 5 jaar tijd!). En heeft u de brandstofprijzen al gezien, en viel u iets op? Nu wordt het voor vele automobilisten nog duidelijker hoeveel geld de overheid feitelijk binnenhaalt aan autobelasting!
De overheid spendeert zo'n €6.000.000.000 per jaar aan verkeersvoorzieningen (waaronder de trein, betuwelijn, HSL en zuiderzeelijn). Er gaat dus grofweg zo'n 12 miljard naar de algemene middelen: dit is dus algemene belastingheffing.

De automobilisten kunnen niet zomaar stellen: die 12 miljard is te veel, dat doen we volgend jaar niet meer, en zet doe 6 miljard maar in de brandstofprijs. De B.V. Nederland waar iedereen een onderdeel van is, valt dan financieel om.

Wél kunnen we ons afvragen, willen we dat alleen de automobilisten deze 12 miljard aan belasting opbrengen, of dient elke werkende, of elke Nederlander dit te doen?

Ook kunnen we en moeten we een waardeoordeel geven over de hoogte van dit bedrag, en als we vinden dat dit te hoog is, is er maar één goede oplossing: vermindering van de overheidsuitgaven! Dat er offers gebracht moeten worden, is dan duidelijk, maar welke offers, dient het volk te bepalen. Laten we enkele gerenommeerde deskundigen aan de hand van feedback van het volk de (nieuwe) overheidsbegroting nakijken en aanpassen!

Misschien is het wel tijd Europees brandstof in te kopen, één schappelijke prijs Europees-breed, en indien de Nationale overheden hier tekort aan hebben, dienen zij dit middels algemene belastingen te innen.

- Het veranderen van een kilometerstand van een voertuig is straks strafbaar. De Nationale Autopas (NAP) vormt een uitermate goed en controleerbaar middel om te bepalen hoeveel kilometer iemand per jaar rijdt. Dit systeem bestaat al en hoeft alleen uitgebreid te worden.