

Open brief aan minister Johan Van Overtveldt

Gepubliceerd in De Standaard van 05/11/2015

Beste minister Van Overtveldt,

Eerder deze week wijdde The Financial Times naar aanleiding van Dieselgate een groot stuk aan onze nationale trots: salariswagens. Het artikel beschrijft hoe bedrijfsauto's de drijvende kracht zijn achter de verdieseling van het Belgische wagenpark. Ook uw woordvoerder komt aan bod. Het viel ons op dat zij geen poging deed om het huidige systeem te verdedigen. In plaats daarvan legt ze uit dat de hervorming van de autofiscaliteit deel moet zijn van een grotere belastinghervorming.

Die reactie is symptomatisch voor waar we met het debat zijn aanbeland. Eigenlijk is de echte discussie over salariswagens voorbij. Weinigen spreken nog tegen dat het onverstandig is om mensen in diesel en auto's uit te betalen. Zo gaf uw partijvoorzitter Bart De Wever onlangs toe dat je 'puur rationeel' iets aan de bedrijfswagens moet doen.

De vraag is dus niet langer óf we van salariswagens afmoeten, maar hóe. Het grootste probleem is natuurlijk dat ondertussen zoveel mensen een auto van de zaak hebben dat het dossier politiek dynamiet is geworden.

Toch is er een uitweg. Wat we nodig hebben is een plan dat de hervorming over een lange periode spreidt. Zo'n plan zou er als volgt kunnen uitzien:

1. Op korte termijn wordt er een einde gemaakt aan de gratis diesel, de tankkaarten dus. De dieselaccijnsverhoging moet ook voelbaar zijn voor werknemers met een salarisauto. Daarom voeren we een systeem in waar je voor alle privéverplaatsingen zelf betaalt. De meeropbrengsten vloeien terug naar de werknemers.
2. Tegelijkertijd zetten we het voordeel voor salariswagens om in een mobiliteitsbudget. Dat is essentieel om mensen vrij te laten kiezen of ze wel een salarisauto willen. Als je bijvoorbeeld in hartje Antwerpen of dicht bij je werk woont, is een elektrische fiets, Cambio of trein-tram-busabonnement plus een beetje extra loon wellicht interessanter.
3. Op langere termijn bouwen we het aandeel van de auto binnen het mobiliteitsbudget stap voor stap af. Elk jaar wordt het voordeel voor salariswagens met een bepaald percentage verminderd volgens een duidelijk afgesproken tijdspad. Op het eind van de rit bestaat er dan geen subsidie/voorkeurstelsel meer voor salariswagens. Werknemers krijgen het verschil in extra loon, jaar na jaar, op hun loonbriefje.

Het grote voordeel van zo'n gefaseerd plan is dat de hervorming geleidelijk en voorspelbaar verloopt. Op korte termijn doe je er mensen geen pijn mee. Op lange termijn geef je ze een echte keuze. Als je de hervorming goed plant en inbedt in een bredere taxshift kan je – zoals u zelf wil – eerst de loonkosten verlagen, dan pas het voordeel voor de salarisauto verminderen. Op het einde van de rit heb je dan een win-win-win voor het milieu, het fileprobleem en de economie.

De N-VA levert zowel de federale minister van Financiën als de Vlaamse minister van Mobiliteit.

Ze speelt dus een belangrijke rol in dit debat. Maar uw partij zendt gemengde signalen uit. Willen jullie een rationele oplossing zoeken voor een complex probleem? Of probeert u gewoon de boel op de lange baan te schuiven?

Daarom dit concrete en constructieve voorstel: roep een commissie van onafhankelijke experts bij elkaar – naar analogie van de pensioencommissie – die aanbevelingen doet voor een langetermijnplan om ons uit het bedrijfswagenmoeras te leiden. Die aanbevelingen kunnen dan dienen voor een plan dat over de partijgrenzen heen gedragen wordt. Het debat is voorbij. Het is tijd voor actie.

William Todts en Elien Raport, Programmadirecteur bij onderzoeksinstituut 'Transport & Environment' en beleidsmedewerker mobiliteit bij Bond Beter Leefmilieu