

“Een leerkracht kan in Kopenhagen geen VW Golf kopen”



Gazet van Antwerpen* - 13 Apr. 2019

Pagina 38

* Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Mechelen - Waas, Gazet van Antwerpen/Stad en Rand

De Deense hoofdstad Kopenhagen is het walhalla van de fietsers én het openbaar vervoer. 90% van de Denen heeft een fiets. En het openbaar vervoer rijdt in Kopenhagen de hele nacht door. De auto is voor veel Denen geen alternatief. Wie er een koopt, moet als straf een belasting van 85 tot 150% betalen. Zijn de Denen gek of geniaal? En wat kan Antwerpen leren van de mobiliteit in Kopenhagen? Uw krant gaat vier weken lang op verkenning in de Deense hoofdstad. Met vandaag les 3: als je auto's zwaar belast, worden de files vanzelf kleiner.

Ik wil meteen een misverstand uit de wereld helpen. De fiets mag dan koning zijn in Kopenhagen, de auto heeft zich niet laten degraderen tot een kneusje. Een op de vier woon-werkverplaatsingen in Kopenhagen gebeurt nog steeds met de wagen. Dat is minder dan de fiets, maar de auto is hier wel nog altijd een trouw beeld in de straat.

Die auto's zijn meestal niet van Kopenhagenaren. Slechts 9% van de hoofdstadbewoners heeft een auto, maar in de rest van Denemarken ligt dat percentage een stuk hoger. Volgens het Europese statistiekbureau Eurostat heeft 43% van alle Denen een auto (in België is het 51%). De auto's die ik in de hoofdstad zie, zijn dus vooral van mensen die hier niet wonen.

“Onzinnige taksen”

Van Morten Schonning, bijvoorbeeld. Hij is vader van drie kinderen. “Ik ben hier voor mijn werk” zegt Morten. “Ik woon in een kleiner dorp op twintig kilometer van Kopenhagen. De Deense taksen op auto's zijn onzinnig. Ze halen alleen maar geld weg bij mensen die niet anders kunnen dan een auto aankopen. Zonder auto geraken mijn kinderen niet op tijd op hun hobby's.”

De veertiger kan zich behoorlijk opwinden over de hoge taksen. “Ik had mijn vorige auto eerst in Zweden ingeschreven”, zegt hij. “Toen ik terug naar Denemarken verhuisde, moest ik de hele registratiebelasting op die auto hier betalen. Vandaag is die belasting 85%, maar ik heb nog een taks van 100% van de waarde van mijn wagen moeten betalen. Met andere woorden: ik heb mijn auto dubbel betaald”, zegt Schonning.

Waar haalt Morten het geld voor een wagen vandaan? “Eigenlijk denk ik daar niet over na”, zegt hij. “Denemarken heft al decennialang zeer hoge taksen op auto's. Het is iets waar we mee opgroeien. Maar om hoge parkeerkosten te vermijden, rijd ik niet té vaak met de wagen. Ik parkeer hem bijvoorbeeld wel eens aan een station en leg de laatste kilometers naar mijn bestemming met de trein af.”

Taks op luxe

Het verbaast me eigenlijk niet dat mensen als Morten een auto kunnen betalen. Een auto kost in Denemarken stukken van mensen, maar volgens de Wereldbank zijn de Denen de rijkste mensen van de wereld. De gemiddelde Deen verdient 3.357 euro netto per maand. Het gemiddelde netto maandloon van de Belg is 2.445 euro.

Ik vraag me vooral af waarom de Deense taksen op auto's zo hoog zijn. “Het antwoord is simpel: wij produceren geen auto's. En dus heft de Deense overheid er al sinds 1929 zware belastingen op”, zegt Torben Lund Kudsk, woordvoerder van FDM, de federatie van Deense automobilisten. “De overheid wilde gewoon vermijden dat te veel Denen een auto uit het buitenland zouden kopen. Later heeft de regering de belasting verdedigd als een soort luxebelasting.”

De autobelasting is wel degelijk een taks op luxe, en niet op het milieu. Want wie een elektrische auto koopt, moet ook een hoge taks betalen. Die is wel lager dan de taks die auto's op benzine of diesel moeten betalen. Maar niet meer voor lang.

Vandaag betalen eigenaars van elektrische wagens 40% van de taks die eigenaars van diesel- en benzinewagens betalen (met, alleen voor dit jaar nog, een extra korting van zo'n 1.300 euro). Maar die belastingkorting wordt in de komende jaren steeds meer afgeschaft. In 2020 moet een koper van een elektrische auto 60% van de registratiebelasting betalen. In 2022 wordt dat 100%, ofwel hetzelfde bedrag als bezitters van diesel- en benzinewagens.

Voor wat, hoort wat

Door die hoge taksen is een auto hier geen luxegoed, maar een superluxegoed. “In Denemarken is het heel gewoon dat iemand een lening van zeven à acht jaar aangaat om een auto te kunnen betalen”, zegt Torben Lund Kudsk. “We kopen hier meestal kleine auto's, omdat grotere wagens voor veel Denen onbetaalbaar zijn. Een gemiddelde leerkracht kan zich geen Volkswagen Golf veroorloven.”

Is zo'n hoge taks rechtvaardig? Daarover lopen de meningen uiteen. Klaus Bondam, voorzitter van de Fietsersbond en zelf autogebruiker, vindt van niet. “We kunnen de taksen niet zomaar grondig verlagen, omdat we het geld nodig hebben”, zegt Bondam. “Ik rijd zelf elke dag met de auto naar een parking aan de rand van Kopenhagen, om van daaruit met de fiets of het openbaar vervoer naar mijn werk in het centrum te gaan. Ik betaal veel belastingen op mijn auto, maar daar staat tegenover dat de gezondheidszorg gratis is en dat de Deense kinderen gratis naar school kunnen gaan. Zelfs voor de universiteit moet je hier niet betalen. Voor wat, hoort wat. Zo simpel is het.”

Torben Lund Kudsk, de spreekbuis van de Deense automobilistenvereniging, is veel kritischer. “Veel Denen hebben een auto nodig om naar het werk of naar familie te gaan”, zegt Torben. “Het openbaar vervoer is niet voldoende, omdat veel Denen op het platteland wonen. Daar stopt niet de hele dag door een bus of een trein. Als die mensen geen auto kunnen kopen, kunnen ze zich minder goed verplaatsen en dus ook minder snel een job aanvaarden.”

Toch moet Torben toegeven dat er ook positieve kanten zijn aan de hoge autobelasting. De files in Denemarken zijn een pak kleiner dan in België. Volgens de Europese Commissie spendeert de Belgische automobilist gemiddeld 40 uur per jaar in de file. De Deen vertoef daar 25 uur per jaar.

“Dat is inderdaad een positief gevolg van de hoge taks”, zegt Torben. “Alleen rond Kopenhagen en Århus zijn er dikwijls files. In de rest van het land zie je dat bijna nooit. Dat komt omdat Denen die wel een auto hebben, een autorit vaak combineren met de fiets of het openbaar vervoer. Zo beperken ze de hoge taksen op brandstof en de hoge parkeerkosten.”

Kilometerheffing in heel Europa?

Het is tijd voor een slotconclusie. Wat kan Antwerpen en bij uitbreiding België van de Denen leren? “Kopieer ons niet, maar neem de goede kanten van ons systeem over”, zegt Torben. “Onze taks op auto's is volgens mij te hoog. Maar een iets minder hoge taks werkt wel, omdat mensen dan twee keer nadenken voor ze de auto nemen. Dat voorkomt lange files. Alleen vind ik dat we beter het gebruik van de auto zouden moeten belasten, via een kilometerheffing. Daardoor belast je de mensen die hun auto veel gebruiken, meer dan de mensen die hun auto maar af en toe van stal halen. Vandaag hebben we zo'n heffing in Denemarken nog niet.”

Er wordt wel druk over gediscussieerd. De Deense regering wilde de heffing vanaf 2020 invoeren, maar de maatregel is uitgesteld omdat Denemarken zijn heffing tegelijk met Duitsland wil invoeren. In Duitsland is de taks er nog niet, onder meer omdat Oostenrijk een klacht heeft ingediend tegen het systeem. De Oostenrijkse regering vindt het discriminerend dat de Duitsers netto een kleinere taks moeten betalen, omdat ze voor de potentiële kilometerheffing volledig worden gecompenseerd via een lagere motorrijtuigenbelasting. De Oostenrijkers en andere buitenlanders krijgen die compensatie niet. Een adviseur van het Europese Hof van Justitie heeft gezegd dat de Duitse taks niet discriminerend is, maar dat advies is niet bindend. Het is nu wachten op de definitieve beslissing van Europa.

De discussie doet me denken aan de vliegtaks, die volgens veel politici niet kan worden ingevoerd in België als minstens de buurlanden niet meedoen. Is de kilometerheffing voor auto's in Vlaanderen dan ook ten dode opgeschreven? “Neen”, zegt transporteconoom Thierry Vanellander (Universiteit Antwerpen). “Duitsland wil de eigen burgers bij die kilometerheffing maximaal compenseren, zodat alleen de buitenlanders betalen. Dat kan problemen geven.”

“Maar als Vlaanderen de inschrijvingstaks voor auto's verlaagt tot een minimumniveau, en de kilometerheffing voor alle automobilisten invoert zonder de eigen inwoners volledig te compenseren, is er geen probleem.

De kilometerheffing voor vrachtwagens is er ook doorgekomen.”

christof willocx

Copyright © 2019 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden