

OVER AUTOBELASTINGEN EN ANDERE WETENSWAARDIGHEDEN

Verslag van de algemene vergadering van de Vereniging voor Belastingwetenschap, gehouden op donderdag 22 september 2016, te Den Haag

Mr. L.J.A. Pieterse¹

1 Inleiding

Op donderdag 22 september jongstleden vond de algemene vergadering plaats van de Vereniging voor Belastingwetenschap,² een bijeenkomst die onder leiding stond van Overgaauw,³ de voorzitter van de vereniging. Het huishoudelijke gedeelte van de vergadering werd traditiegetrouw zonder dralen afgewikkeld. De vereniging, zo werd meegedeeld, mag zich wederom, en dat is niet onbelangrijk, verzekerd weten van nieuwe leden, al is de betalingsbereidheid van sommige leden niet optimaal, niettegenstaande de bescheiden contributie. Verder stond de bekendmaking van de winnaar van de dissertatieprijs 2014-2015 op het programma.⁴ De hoofdmoot van de bijeenkomst bestond uit enkele inleidingen en een debat over autobelastingen. Deze belastingen “hebben de afgelopen jaren ingrijpende wijzigingen ondergaan en vormen in beleidsmatig opzicht belangrijke heffingen. Daarnaast spelen ze in internationaal en EU-rechtelijk perspectief een wezenlijke rol doordat ze van grote invloed zijn op het functioneren van de automarkt”, zo viel te lezen in de brief waarin de vergadering werd aangekondigd.⁵

2 Uitreiking dissertatieprijs 2014-2015

Promoveren lijkt een populaire bezigheid te zijn (ook kunstenaars kunnen tegenwoordig promoveren: “zij moeten een eindproduct leveren dat een oorspronkelijke bijdrage levert aan het veld van kennis. Waar een promovendus normaliter een proefschrift schrijft, moeten zij nieuwe kunst produceren en een tekst die daar een duidelijke relatie mee heeft”,⁶ een mogelijkheid die fiscalisten die de gebaande paden en de daarbij behorende voorschriften, zoals knellende promotiereglementen,⁷ zouden willen verlaten dan wel loslaten op een idee zou kunnen brengen voor een andere benadering).

Voor de dissertatieprijs van de vereniging zijn zeven, misschien wel kunstzinnige, maar in elk geval met succes verdedigde, proefschriften aangemeld, zo hield Stevens, voorzitter van de jury, de aanwezigen voor.⁸ Deze prijs is bestemd voor het beste proefschrift gewijd aan een onderwerp dat een rechtstreeks en important verband houdt met het Nederlandse belastingrecht,

¹ De auteur is verbonden aan de Universiteit Leiden en de Vrije Universiteit Amsterdam.

² Hierna ook: de vereniging.

³ J.A.C.A. Overgaauw is voorzitter van de belastingkamer van de Hoge Raad.

⁴ Deze prijs bestaat uit een cheque ter waarde van € 1.000 en een oorkonde. Ook krijgt de winnaar de gelegenheid om in een plenaire vergadering een lezing te houden over het bekroonde werk.

⁵ Brief van 28 juli 2016.

⁶ ‘Interview Janneke Wesseling. ‘Kunst is ook een wetenschap’’, NRC Handelsblad 15 september 2016.

⁷ “‘Een poedel die door een hoepel springt’, zo voelde een van mijn promovendi zich, nadat hij op mijn verzoek een blik had geworpen op het nieuwe promotiereglement”, aldus Willem Otterspeer. Hij vervolgt: “‘Scherpe profilering van de probleemstelling’, kraaide (...) (mijn promovendus) in de telefoon, ‘nieuwe inzichten en zuiverheid van methode, de aanwezigheid van een kritische confrontatie van eigen conclusies met bestaande theorieën of opvattingen’. Hij had de hoorn nog niet neergelegd of hij belde weer. ‘En dan moet ik mijn onderzoek ook nog zelf verricht hebben.’” Zie: ‘Wat de donder zegt’, De Gids 2016/4, p. 6.

⁸ L.G.M. Stevens is emeritus hoogleraar fiscale economie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

dat in de afgelopen twee jaren aan een universiteit is verdedigd.⁹ Tijdens de vergadering deed Stevens – bevlogen, als altijd – de werkwijze van de jury uit de doeken.¹⁰ Hij gaf de aanwezigen, een zeer select gezelschap, te kennen dat de jurering weliswaar een intensieve aangelegenheid is, maar dat het prettig werken was met de andere juryleden. Het vertrekpunt van de jury was de wat weidse formulering van het reglement,¹¹ dat de criteria bevat op grond waarvan de ingezonden proefschriften – uiteindelijk in twee termijnen – zijn beoordeeld, en dat moet een enorme klus zijn geweest. De jury heeft ervoor gekozen het bekroningsvereiste van de vereniging enigszins te operationaliseren met behulp van enkele, specifieke criteria, zoals de wetenschappelijke relevantie van de dissertatie, de consistentie van het betoog, de opbouw van het boek en de redactionele kwaliteiten daarvan.

Na deze uiteenzetting maakte Stevens de prijswinnaar bekend: de dissertatie van De Wilde,¹² *Sharing the Pie; Taxing multinationals in a global market*, is het werk dat is bekroond.¹³ De Wilde is naar het oordeel van de jury constructief kritisch; hij verschaft de lezer een inspirerend denkkader, en dat is, aldus de voorzitter van de jury, belangrijk. Het proefschrift van De Wilde, dat handelt over een hoogst actueel onderwerp dat ook het journaal in zijn greep heeft, werd geprezen om zijn ambitieuze doelstelling. De Wilde betoogt dat het huidige belastingsysteem onvoldoende in staat is om de belastingheffing van multinationals in goede banen te leiden. Multinationals gebruiken de mogelijkheden die het systeem biedt optimaal, en zoeken de lacunes daarvan op. Het gedrag van deze ondernemingen vloeit als het ware voort uit het systeem, zo vatte Stevens de visie van De Wilde samen. Stevens wees er evenwel op, dat de auteur daarbij de ethische dialoog heeft ontweken. Dat is zijn goed recht, maar ook een keuze waarover verschillend kan worden gedacht. Een belangrijk deel van het onderzoek draait om de keuze van de wenselijke heffingsgrondslag van de vennootschapsbelasting. De Wilde heeft voor een systeem gekozen waarin alleen de bovennormale winst in de heffing dient te worden betrokken. Stevens merkte terloops op dat de auteur uitvoerig uit de internationale literatuur heeft geput, maar daarbij – zoals in de huidige wetenschapsbenadering wel vaker gebeurt – voorbij is gegaan aan de klassieke vaderlandse literatuur.¹⁴ Daarin zijn volgens Stevens evenwel, bijvoorbeeld in het proefschrift van Brüll,¹⁵ interessante argumenten te vinden voor een overwinstbenadering. Mede namens de andere leden van de jury prees Stevens de leesbaarheid van het proefschrift. De auteur schrijft volgens de jury met een voelbaar enthousiasme, met kennis van zaken en op geen enkele plaats hindert hij de lezer met gedachtesprongen of hiaten. De Wilde heeft zich de moeite gegeven om de relevante literatuur in alle beschouwingen te verwerken en nuttige cijfervoorbeelden en uitwerkingen te bieden. Voorts moet de auteur, zo valt in het juryrapport te

⁹ De prijs werd voor het eerst in het najaar van 2012 uitgereikt, gekozen uit dissertaties, verdedigd in 2010 en 2011.

¹⁰ De jury voor de dissertatieprijs 2014-2015 bestond verder uit: A.C. Rijkers en P.J. Beerepoot.

¹¹ De te bekronen dissertatie dient, aldus het reglement voor de dissertatieprijs, dat op de website van de vereniging te vinden is, “een duidelijke bijdrage te vormen tot de ontwikkeling van de belastingwetenschap in Nederland, dan wel tot de ontwikkeling van de belastingwetenschap in het algemeen. Daarbij kan het gaan om een werk op het terrein van het nationale, het internationale, Europese of het vergelijkende belastingrecht, mits het is gewijd aan een onderwerp dat een rechtstreeks en important verband houdt met het Nederlandse belastingrecht.”

¹² M.F. de Wilde is werkzaam bij de Erasmus Universiteit Rotterdam, Loyens & Loeff en de Universiteit van Amsterdam.

¹³ Zie voor samenvattingen van zijn proefschrift: ‘Sharing the Pie’; over het belasten van multinationals in een globale markt’, NTFR-B 2015/8 en ‘Belastingheffing van multinationals in een globale marktomgeving; naar een Corporate Tax 2.0?’, *Ars Aequi* oktober 2015, p. 841-847.

¹⁴ Voor de huidige generatie blijkt zij, de vaderlandse literatuur, “als inspiratiebron op te drogen”, zo staat op p. 3 van het juryrapport (<http://www.belastingwetenschap.nl/dissertatieprijs.html>).

¹⁵ D. Brüll, *Objectieve en subjectieve aspecten van het fiscale winstbegrip*, Amsterdam: Uitgeverij FED 1964, p. 259 e.v., in het bijzonder p. 274 e.v.

lezen, “worden bijgevalen in de hardnekkigheid waarmee hij zijn logische en theoretisch verdedigbare analyse niet prijsgeeft aan praktische problemen die de weerbarstige werkelijkheid van onze wereld opwerpt”¹⁶

De loftuitingen aan het adres van De Wilde mochten er zijn. Stevens was in verschillende opzichten gul in de door hem – namens de jury – uitgesproken laudatio.¹⁷

Met groot gemak schetste De Wilde vervolgens de achtergronden en contouren van zijn onderzoek, dat overigens goed is ontvangen. De Wilde, een geboren docent, zo zou een van de aanwezigen later treffend opmerken, is op zoek gegaan naar een (alternatief) model dat (vooral) multinationals beter (adequater, rechtvaardiger) in de belastingheffing moet betrekken dan thans het geval is. Zijn onderzoek is in die zin (ook) een reactie op de breed gevoerde discussie over belastingontwijking.

Het huidige belastingsysteem, dat in het interbellum is ontstaan, is slechts geworden; het is verouderd en kan volgens de inleider niet met – de in internationaal verband voorgestelde – anti-misbruikbepalingen overeind gehouden worden,¹⁸ onder meer omdat het systeem voor verstoring van economische beslissingen zorgt, zo betoogde De Wilde. De prijswinnaar had zich bij de start van zijn onderzoek voorgenomen om als het ware blanco te beginnen (zowel een kunstenaar als een wetenschapper begint in feite altijd blanco, met niets. “Dat vergeten mensen vaak. Mensen denken dat kunstenaars een gedachte hebben en die gedachte dan op papier gaan schetsen of gaan schilderen. Zo werkt het helemaal niet. Als je moet schrijven, dan hang je zo’n beetje boven je boeken”¹⁹).

Het model dat De Wilde heeft ontwikkeld, en naar eigen zeggen op een bierviltje kan worden uiteengezet, de prijswinnaar is een bescheiden mens, gaat uit van het belasten van bovennormaal rendement, te verdelen tussen landen op basis van omzetverhoudingen (‘sales’). Het model bestaat uit vier bouwstenen. Zo heeft De Wilde – de eerste bouwsteen – het subject afgebakend. Als belastingplichtige zal de groep als geheel moeten functioneren, een benadering die hij heeft ontleend aan het concept dat enkele staten in de Verenigde Staten hanteren. Het object van heffing – de tweede bouwsteen – wordt gevormd door de overwinst. Een van de voordelen van het hanteren van deze grondslag, is dat economische beslissingen (inclusief beslissingen over de financiering van de groep) niet worden beïnvloed door de manier waarop de belastinggrondslag wordt bepaald. De vraag is vervolgens hoe deze winst moet worden verdeeld over de landen waarin de belastingplichtige multinational actief is. De Wilde meent dat de vraagzijde daarbij leidend moet zijn, dat wil zeggen dat de omzetverhouding bepalend moet zijn voor de toedeling van de overwinst (een vorm van fractionele belastingheffing, een ‘techniek’ die Van Raad ooit introduceerde²⁰). Het gevolg daarvan is dat de locatie waar de investeringen plaatsvinden onbelangrijk is, omdat de belastingheffing deze locatie ongemoeid laat. Het systeem van De Wilde bevordert aldus een mondiaal efficiënte inzet van productiemiddelen. Een ander voordeel van zijn systeem, is dat de heffingsgrondslag geografisch immobiel zal worden. Markten

¹⁶ Zie: <http://www.belastingwetenschap.nl/dissertatieprijs.html>.

¹⁷ Het kan ook anders gaan: toen in laatst ik het zuiden van het land een promotieplechtigheid bijwoonde, sprak een hoogleraar – uiteraard na de verdediging – op welbespraakte wijze een laudatio uit waarbij hij zo druk was met het bewieroken van zichzelf en zijn eigen verdiensten, die – inderdaad, een geheim behoeft dat niet te zijn – niet gering zijn, dat hij slechts in beperkte mate toekwam aan het toezwaaien van lof aan de kersverse doctor, maar wellicht heb ik niet goed of op selectieve wijze geluisterd. Ook de ‘beroepsluisteraar’ heeft zijn gebreken.

¹⁸ Zie daarover bijv. de afscheidsrede van J.A.G. van der Geld, De toekomst van de Nederlandse vennootschapsbelasting, Tilburg: PrismaPrint, Tilburg University 2016, p. 37 e.v.

¹⁹ Aldus Rudi Fuchs, de vroegere directeur van het Stedelijk Museum (‘Ik moet veel uit het raam kijken’, NRC Handelsblad 28 mei 2016).

²⁰ Vgl. C. van Raad, ‘Fractionele belastingheffing van EU buitenlandse belastingplichtigen, in: J. Verburg, N.H. de Vries en O.I.M. Ydema (red.), Liberale Gifte. Vriendenbundel Ferdinand Grapperhaus, Deventer: Kluwer 1999, p. 297 e.v.

zijn immers niet mobiel, aldus de Wilde, omdat de locatie van de afnemer niet te beïnvloeden is. De vierde en laatste bouwsteen ten slotte is het tarief. De vaststelling daarvan kan gerust worden overgelaten aan de betrokken landen, omdat cross-border shopping beperkt zal zijn. Volgens De Wilde is dit systeem een wenkend perspectief voor landen, omdat landen die ertoe overgaan het te gebruiken aantrekkelijk worden als investeringslocatie; het zal er ook toe leiden dat andere landen het systeem kopiëren, zo volgt uit ervaringen die in de Verenigde Staten door verschillende staten is opgedaan. Zo ontstaat een domino-effect.

3 Autobelastingen

Na de pauze stond het onderwerp autobelastingen op het programma. Dit deel van de vergadering werd geleid door Meussen.²¹ Op onderhoudende wijze introduceerde hij het onderwerp van het tweede deel van de middag. Bij autobelastingen draait het deels om de spanning tussen budgettaire belangen en instrumenteel gebruik,²² aldus Meussen. Ook de milieudimensie, de invloed van Europa en verstoringen van de automarkt zijn aspecten van dit thema. Hij wees de aanwezigen er verder op dat de Europese Commissie voorstander is van het afschaffen van registratiebelastingen, zoals de – in Nederland geldende – aanschafbelasting op personenauto's en motorrijwielen (bpm),²³ een nogal conflictgevoelige belasting, zoals Beukers-Van Dooren²⁴ tijdens het debat – aan de hand van haar eigen ervaringen – zou duidelijk maken.²⁵ Maar dwingend is de door Meussen weergegeven opvatting van de Commissie vooralsnog niet. Of het tot een kilometerheffing in Nederland zal komen, is onduidelijk, omdat zij politiek nogal omstreden is. Volgens Meussen zou zo'n heffing technisch mogelijk moeten zijn.

Vervolgens was het Basten²⁶ die het overheidsbeleid met betrekking tot auto's schetste. In zijn betoog ging het onder meer om de beheersing van de CO₂-uitstoot en de fiscale maatregelen die in de afgelopen jaren zijn genomen om deze uitstoot te beteugelen. Zo behandelde hij het stimuleren van elektronisch rijden, dat een speerpunt van de wetgever is (geweest), en het beleid zoals dat in verschillende autobrieven, waarbij Basten betrokken is geweest, is neergelegd. Tijdens de crisis is besloten om het fiscale instrumentarium ook in te zetten om kleine auto's onder het bereik van het door de overheid gevoerde prijsbeleid te brengen. Uit zijn presentatie werd duidelijk dat op dit terrein sprake is van talrijke ontwikkelingen.

Dat 'de auto' een politiek gevoelig onderwerp is, zal iedereen weten. Zo is bekend dat de politieke discussie zomaar kan worden gedomineerd door een niet al te belangrijk onderwerp, zoals de fiscale behandeling van oldtimers, aldus Basten. Om dat te illustreren, projecteerde hij via een van zijn slides een citaat van oud-staatssecretaris van Financiën Vermeend: "Van alle dossiers die ik in mijn hele politiek leven op mijn bureau heb gehad was 'de auto' de moeilijkste (...). De auto, daar krijg je pijn in je hoofd van!".

Het budgettaire belang van de belastinguitgaven ('gratis geld') dat gemoeid is met auto's, is groot. Mede daarom is het van belang dat een adequaat toetsingskader wordt gehanteerd om deze 'uitgaven' in de hand te houden. Dit kader of stappenplan fungeert als een soort trechter

²¹ G.T.K. Meussen is hoogleraar belastingrecht aan de Radboud Universiteit Nijmegen en wetenschappelijk adviseur bij BDO Belastingadviseurs.

²² "Het primaire doel van autobelastingen is de financiering van overheidsuitgaven. Inzet van fiscale prikkels voor milieu en klimaatdoelen ligt echter voor de hand" (Kamerstukken II 2015/16, 34 391, nr. 3, p. 1).

²³ Deze belasting zal de komende jaren geleidelijk worden verlaagd met in totaal 14,7%.

²⁴ A.F.M.Q. Beukers-van Dooren is senior-rechter in de Rechtbank Zeeland-West-Brabant en wordt volgend jaar raadsheer in de Hoge Raad.

²⁵ Zie ter illustratie: HR 13 mei 2016, nr. 15/02138, V-N 2016/29.14.

²⁶ S.J.P. Basten is beleidsmedewerker van het ministerie van Financiën en plv. hoofd van de afdeling verbruiksbelastingen.

voor de haalbaarheid en wenselijkheid van belastinguitgaven. Het bedoelde kader bestaat uit verschillende deelvragen, zoals de vraag of sprake is van een heldere probleemstelling. Ook dient de vraag te worden gesteld of het te bereiken doel helder en eenduidig is geformuleerd. Bij het autobeleid kan in dit verband – een van de doelen – worden gedacht aan het ondersteunen van innovatieve technieken, zo legde Basten uit. Ook is het zaak – een ander aandachtspunt – te beoordelen of financiële interventie nodig is en zal moeten kunnen worden aangetoond waarom een subsidie de voorkeur verdient boven een heffing. Verder zal vast moeten komen te staan waarom een fiscale subsidie de voorkeur verdient boven een directe subsidie. Een andere vraag is of evaluatie van de maatregel voldoende is gewaarborgd. Tot slot is van belang te weten of een horizonbepaling aan de orde is of moet zijn.

Deze fraaie verzameling aandachtspunten bracht Jansen,²⁷ een van de aanwezigen, tot de enigszins retorische vraag waarom de overheid niet zou kunnen overgaan tot het opkopen van CO₂-rechten. Dat is voordeliger dan het – met veel geld – stimuleren van zuinige auto's. Verder stelde hij de vraag waarom onlangs is voorgesteld elektrische laadpalen fiscaal te stimuleren.²⁸ Volgens Basten blijkt uit dit – met Prinsjesdag – gepubliceerde voorstel de invloed van de politiek. Wie elektrisch rijden wil stimuleren, zal ook de bijbehorende infrastructuur moeten aanbieden. Het is, zo merkte Basten verder op, moeilijk om instrumentalisme in te dammen. Zo bestaan bijvoorbeeld 53 bijzondere regelingen in de autobelastingen (voor taxi's, dierenambulances, enz.). Dergelijke regelingen verdwijnen niet zomaar. Vrijstellingen en andere faciliteiten liggen politiek uitermate gevoelig.

De visie van de autobranche werd door Kuin²⁹ over het voetlicht gebracht. Ook zijn inleiding was bijzonder informatief. Hij ging met name in op de marktverstoringen in de automarkt als gevolg van fiscaal instrumentalisme. Allereerst schetste hij de CO₂-gerelateerde regelingen in de belasting op personenauto's en motorrijwielen (bpm), de motorrijtuigenbelasting en die in de sfeer van de inkomstenbelasting: de befaamde bijtelling voor de (lease)auto van de zaak.

Het stimuleren van zeer zuinige auto's in de periode 2009-2012 heeft bijzondere effecten gehad, zo bleek uit de overzichten die Kuin presenteerde. De geboden fiscale voordelen hebben zich in de bedoelde periode (en daarna) vertaald in verhoogde verkoopcijfers van auto's in bepaalde segmenten. De 'korting' op de bijtelling voor zeer zuinige auto's – voor deze auto's gold een bijtelling van 14% in plaats van 25% – heeft tot een exploderende leaseautomarkt in het zogenoemde C-segment geleid. Uit de gepresenteerde cijfers blijkt dat de verkoop van de Renault Mégane enorm is gestegen, van zo'n 4.000 in de jaren tot 2011, tot bijna 20.000 in 2012 (en ruim 10.000 in 2013), om vervolgens weer in te zakken nadat de CO₂-grens was aangescherpt. Vervolgens stond een nieuwe 'winnaar' op: de Peugeot 308, een andere auto uit het C-segment. In 2015 beheerste deze auto de leaseautomarkt. Zo'n 80% van de werknemers koos deze auto namelijk als auto van de zaak.

Verder ging Kuin in op de hype van de 'auto's met een stekker', de superzuinige auto's. Daarvoor geldt een verlaagde bijtelling (van 4% voor nulmissieauto's en 15% voor plug-in hybride auto's). Het aandeel van deze auto's in de totale zakelijke leaseautomarkt is relatief bescheiden, maar de cijfers laten zien dat fiscale regelingen effect hebben gehad op de verkoop van (deze) auto's.

²⁷ J.J.M. Jansen is Staatsraad bij de Afdeling advisering van de Raad van State en voorzitter van de redactiecommissie van het Weekblad.

²⁸ Wet tijdelijk verlaagd tarief laadpalen met een zelfstandige aansluiting (Kamerstukken II 2016/17, 34 545, nrs. 1-4). De Afdeling advisering van de Raad van State adviseerde "het voorstel aan de Tweede Kamer te zenden, maar acht een dragende motivering of aanpassing van het voorstel aangewezen waar het gaat om de keuze tussen een tijdelijke fiscale faciliteit (zoals opgenomen in het voorstel) of een niet-fiscale stimuleringsregeling" (Kamerstukken II 2016/17, 34 545, nr. 4, p. 1).

²⁹ R.V. Kuin is manager public affairs van BOVAG.

De inleider trok de conclusie dat het de overheid is die bepaalt wie (het) geld verdient, en wel volgens het principe: winner takes it all, zo kan althans de invloed van fiscaal instrumentalisme op de automarkt worden samengevat.

Op de laatste slide vatte Kuin de maatschappelijke effecten van het overheidsbeleid samen. De verschillende fiscale ‘subsidies’ hebben de schatkist miljarden euro’s gekost. Een andere kwestie die Kuin adresseerde, is de vraag of de goede ‘techniek’ wordt gebruikt om de juiste doelgroep te bereiken. Het stimuleren van auto’s die volledig elektrisch rijden (nulemissieauto’s),³⁰ acht de inleider in dit kader (wel) een juiste keuze. Het klimaateffect – een ander maatschappelijk aspect van het overheidsbeleid – blijkt beperkt, ook omdat de luchtkwaliteit een mondiaal probleem is dat niet alleen door Nederland (‘het braafste jongetje van de klas’) kan worden opgelost.³¹ Daar komt bij dat fabrikanten voor elke ‘zuinige’ auto die verkocht wordt, elders in Europa een ‘onzuinige’ auto mogen verkopen.

De bespreking van de internationale en EU-rechtelijke aspecten van autobelastingen, nam Kogels voor zijn rekening.³² Dat deed hij, zoals we van hem gewend zijn, op boeiende wijze. De inleider besprak, naast zijn eerste ervaringen met het besturen van een auto, die alweer van enige tijd geleden dateren, de klimaatovereenkomst van Parijs, een overeenkomst die onlangs effectief van kracht is geworden. Tijdens deze klimaatconferentie, die in december 2015 heeft plaatsgevonden, en waarbij 195 landen betrokken waren, is overeengekomen dat, als het om broeikasgasemissies gaat, voor het einde van deze eeuw klimaatneutraliteit moet zijn bereikt.³³ Ook ging hij in op het zogenoemde Witboek van de Europese Commissie,³⁴ en vroeg hij aandacht voor een mededeling van diezelfde commissie, geheten: Europese strategie voor emissiearme mobiliteit,³⁵ een belangrijk document dat afgelopen zomer is gepubliceerd, en in het vervolg van zijn inleiding centraal zou staan.

In dit verband wees Kogels erop dat de gerealiseerde daling van emissies is geneutraliseerd door meer vraag naar vervoer; de behaalde ‘winst’ is met andere woorden omgezet in een ‘verlies’ elders. Dat neemt niet weg dat de wens om emissiearme mobiliteit te bewerkstelligen tot een innovatie-impuls leidt, daardoor werkgelegenheid oplevert en Europa minder afhankelijk van ingevoerde olie uit het Midden-Oosten maakt – een geopolitieke overweging die op de achtergrond zeker een rol speelt. Daarnaast maakte Kogels duidelijk dat randvoorwaarden noodzakelijk zijn, of anders gezegd: er zal een gunstige omgeving moeten worden gecreëerd voor emissiearme mobiliteit. Zo zal er zoiets als een energie-unie moeten ontstaan in die zin dat vervoers- en energiesystemen moeten worden gekoppeld. Daarvoor zal – volgens de Europese Commissie – onder meer nodig zijn dat digitale technologieën worden geïntegreerd in duurzame mobiliteitsconcepten – taalgebruik dat in de buurt komt van dat van Marten Toonder, zo constateerde Kogels. Bij het bevorderen van emissiearme mobiliteit behoort ook een eerlijke en efficiënte prijsstelling met betrekking tot vervoer, en dat betekent dat een kilometerbelasting (een interoperabel elektronisch tolheffingssysteem, om het jargon van de Europese Commissie

³⁰ Zie de Wet uitwerking Autobrief II (Wet van 14 juli 2016, Stb. 275). De kans bestaat dat nieuwe wijzigingen in de autobelastingen zullen worden doorgevoerd, tot ongenoegen van R.P. van den Dool, ‘Melkkoeien’, V-N 2016/43.0.

³¹ “We hebben er zes miljard euro ingestopt en er nul klimaateffect voor teruggekregen”, aldus staatssecretaris Wiebes (Financiën, VVD), zoals geciteerd in: NRC Handelsblad 9 augustus 2016.

³² H.A. Kogels is emeritus hoogleraar Erasmus Universiteit Rotterdam en voorheen verbonden aan Shell.

³³ Zie ook COM(2016) 482, een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 voor een veerkrachtige energie-unie en om aan de klimaatovereenkomst van Parijs te voldoen.

³⁴ COM(2011) 144 Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem.

³⁵ COM(2016) 501 – juli 2016.

te gebruiken) op het toneel zal moeten verschijnen. Ook het gebruik van alternatieve energie (geavanceerde biobrandstoffen en synthetische brandstoffen) zal een bijdrage kunnen leveren aan de reductie van de emissie. Het gebruik van alternatieve energie zou gestimuleerd kunnen worden door de inzet van fiscale instrumenten, al noemt de Europese Commissie het gebruik daarvan niet. Het summum zou zijn als er emissiearme voertuigen zouden kunnen worden geïntroduceerd, bijvoorbeeld door verdere verbetering van verbrandingsmotoren, maar dan wel met bijbehorende controleprocedures om een herhaling van het ‘sjoemelsoftware’-debacle te voorkomen.

Tot slot van zijn indringende betoog poneerde Kogels enkele stellingen. Zo betoogde hij – zijn eerste stelling – dat de hoge belastinguitgaven die gemoeid zijn met fiscale stimulering van een versnelde toename van het gebruik van emissiearme brandstoffen, vermoedelijk de reden is dat de Europese Commissie het fiscale instrumentarium niet noemt. Verder stelde Kogels dat een kilometerbelasting weliswaar door de Europese Commissie wordt aanbevolen, maar dat de haalbaarheid daarvan gering moet worden geacht, gezien de daaraan verbonden voorwaarde van een EU-wijd interoperabel netwerk. Zo’n belasting leidt bovendien in ons land tot het opleggen van 96 miljoen maandelijkse aanslagen per jaar voor 8 miljoen autobezitters, zo leerde een rekensom van Kogels. En het opleggen van zo veel aanslagen met een redelijk grote kans op bezwaar- en beroepsprocedures lijkt hem – uitvoeringstechnisch – onbegonnen werk en dus praktisch onhaalbaar. Kogels sloot zijn inleiding af met de stelling dat voor een werkelijke Europese harmonisatie van de autogerelateerde belastingen (op de aanschaf, het houden en het gebruiken van de auto) het politieke en economische draagvlak ontbreekt.

Tijdens het informatieve debat riep Stevens de inleiders op een pamflet op te stellen en daarin – pakkend, kort dus (2-3 bladzijden), als motor voor het debat – een gemeenschappelijke visie op de autobelastingen neer te leggen en op deze manier – via het Weekblad – kenbaar te maken aan de fiscale gemeenschap. Het belang van een gemeenschappelijke, goed doordachte fiscale beleidsvisie is te groot om slechts in selecte kring te worden gedeeld. Met deze mooie oproep werd het debat afgesloten.

4 Tot besluit

De vergadering van de vereniging kan ook deze keer gerust een boeiende aangelegenheid worden genoemd. De thuisblijvers hebben ongelijk gekregen, zoals de bekende uitdrukking luidt. Op 8 december aanstaande staat de volgende vergadering op het programma. Dan zal het actuele, formeelrechtelijke onderwerp mededaderschap worden behandeld. Verder zal volgend jaar – op 3 februari 2017 om precies te zijn – wederom een bijeenkomst voor promovendi worden georganiseerd.³⁶ Plaats van handeling is deze keer de Radboud Universiteit Nijmegen, zo deelde Kavelaars³⁷ de aanwezigen in zijn hoedanigheid van secretaris van de vereniging mee. Wellicht wordt tijdens die sessie ook aandacht besteed aan de – ook voor onderzoekers – inspirerende ‘Parijse schetsen’ van Hemingway (“Ik liep over de kades als ik mijn werk af had of als ik over iets probeerde na te denken. Het was gemakkelijk om na te denken als ik liep en als ik iets deed of mensen zag die iets deden dat ze begrepen”,³⁸ om een van zijn bijna achteloos gegeven lessen aan te halen). Voor promovendi lijkt het in elk geval zaak de tekst te lezen die Geurts, een

³⁶ Zie bijv. ‘Leren promoveren, lessen voor geschoolde arbeiders’, WFR 2016/85.

³⁷ P. Kavelaars is hoogleraar Fiscale economie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, buitengewoon hoogleraar aan de University of Curaçao en verbonden aan het Wetenschappelijk Bureau van Deloitte Belastingadviseurs.

³⁸ Aldus Ernest Hemingway, Parijs is een feest, Amsterdam/Antwerpen: De Arbeiderspers 2016, p. 53.

bekende neurowetenschapper, onlangs publiceerde, een brief die draait om de vraag wat er nodig is om een goede wetenschapper te worden.³⁹ Tot slot van dit verslag: de verwachting is dat in 2017 het rapport van de Commissie die de problematiek van grensarbeiders onderzoekt, zal kunnen worden besproken.⁴⁰ De belastingwetenschap bloeit, zoveel zal duidelijk zijn (als we de ambtelijke structuren die moderne universiteiten kenmerken tenminste niet meerekenen en de grillen en andere oprispingen van sommige wetenschappers, die zich op onverwachte momenten openbaren, soms in de nachtelijke uren, bijvoorbeeld als redacteur, door de vingers zien, en waarom zouden we dan niet doen?).

³⁹ Jeroen J.G. Geurts, Letter to my students. Or how to become a good scientist, Amsterdam: Vesuvius Publishers 2016. “For me”, zo geeft Geurts te kennen, “the sign of a good scientist (perhaps, more generally, a good human being) is that he reflects upon his behaviour. Did I come up with the best possible hypothesis? Have I read enough literature to know for sure? Can I do better? Is my method sound? My reasoning? Everybody makes mistakes. As long as we reflect upon ourselves, we should be safe from dogma or corruption” (p. 18).

⁴⁰ De samenstelling van deze commissie is op de website van de vereniging vermeld.