

1991

Het kwartje van Kok

Dat het kabinet Lubbers in 1991 besloot 25 cent extra accijns te gaan heffen op benzine was zeker geen wapenfeit voor de BOVAG. Maar deze zoveelste poging van de overheid fiscale bijdragen van de automobilist voor algemene middelen aan te wenden, resulteerde wel in een hoogtepunt in de lobby van de BOVAG richting politiek. Een lobby die te lang en leste nog succes had.

Koos BOVAG in de jaren zestig naast belangenbehartiging voor de branche ook voor maatschappelijke verantwoordelijkheid met een degelijk kwaliteitsgarantiebeleid, in de jaren zeventig kwam daar nog eens een actieve rol als verdediger van de (auto)mobiliteit bij. Er moest weliswaar burgerlijke ongehoorzaamheid aan te pas komen, maar in 1974 stak BOVAG al met succes een stokje voor het plan om benzinedistributie in te voeren vanwege de vermeende oliecrisis.

Onder aanvoering van bondsvoorzitter Marius van Ramshorst nam het protest van de branche tegen het fiscale beleid zelfs zulke massale vormen aan dat BOVAG-leden in 1980 met bussen naar Den Haag zijn getogen om hun ongenoegen over dreigende verhoging van accijns op benzine en motorrijtuigenbelasting kenbaar te maken. Dreigend banenverlies in de branche en verminderd bedrijfsrendement zouden het gevolg zijn, zo argumenteerde de BOVAG.

De voorgestelde fiscale maatregelen konden niet worden tegengehouden, maar sinds 1980 bedacht politiek Den Haag zich wel twee keer alvorens de rijksbegroting met geld van de automobilist sluitend te krijgen. Tot minister van Financiën Wim Kok in 1991 zijn beruchte 'kwartje' benzineaccijns introduceerde.

Wederom ondernam de BOVAG een grootscheepse actie, met brede publiciteitscampagnes in de media en een intensieve politieke lobby. Vaak in samenwerking met andere organisaties als RAI en ANWB. Maar de automobilist leek 'zijn' kwartje nooit terug te krijgen. Tot het kabinet Balkenende II aantrad. In het regeerakkoord van 2003 werd vastgelegd dat het inmiddels geïnstitutionaliseerde 'kwartje van Kok', dat inmiddels een jaarlijkse waarde van 530 miljoen euro vertegenwoordigde, vooral zou worden gebruikt voor investeringen in nieuwe wegen en onderhoud van de infrastructuur. In Den Haag was het kwartje dus eindelijk gevallen.