



## “Eerlijk Betalen voor Mobiliteit”

Amsterdam, 20 augustus 2018

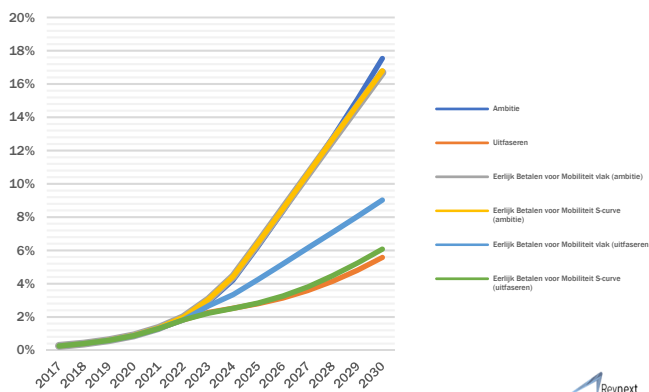
### Managementsamenvatting

In opdracht van RAI Vereniging heeft onderzoeksbureau Revnext een analyse uitgevoerd naar de mate waarin de Nederlandse overheid er met behulp van een voortzetting van het huidige stelsel van autobelastingen in zou slagen om haar klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050 te realiseren. De belangrijkste conclusie is dat dit met voortzetting van de huidige maximale stimulering via de BPM, MRB en bijtelling niet gaat lukken.

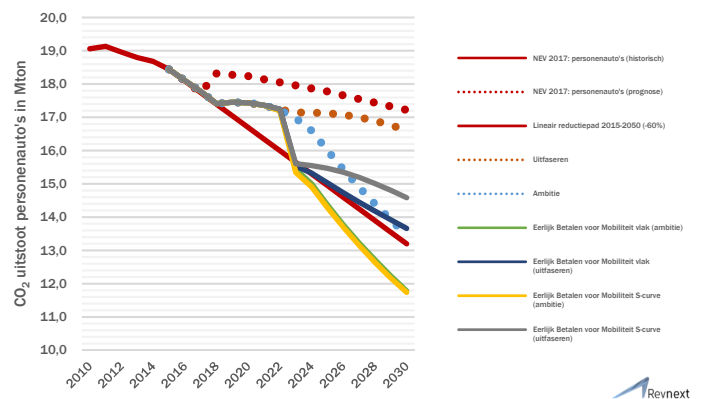
Als alternatief is er gekeken of een ombouw van de huidige BPM en motorrijtuigenbelasting naar een vorm van betalen naar gebruik, een prijs per kilometer, er wel in zou slagen om de klimaatdoelstellingen te realiseren. Hiertoe zijn vier verschillende scenario's doorgerekend. Uit de analyse blijkt dat een dergelijk systeem er wel in kan slagen om de doelstelling<sup>1</sup> voor 2030 van maximaal 13,2 Mton aan CO<sub>2</sub> uitstoot door personenauto's te realiseren.

Invoering van een dergelijk systeem van Eerlijk Betalen voor Mobiliteit heeft daarnaast tot gevolg dat de belastinginkomsten voor de overheid op niveau blijven en dat het totaal aantal jaarlijks afgelegde kilometers afneemt, waardoor Nederland ook in de toekomst bereikbaar blijft.

Aandeel (FC)EV in personenwagenpark



Totale CO<sub>2</sub> uitstoot personenwagenpark per scenario



<sup>1</sup> Uitgaande van een lineair reductiepad naar 60% CO<sub>2</sub> reductie in 2050 t.o.v. 1990. Bij een 80% tot 95% reductiepad komt de maximale uitstoot nog lager te liggen en wordt de opgave voor personenauto's substantieel groter.



## Inleiding

Zowel het kabinet Rutte III als de Europese Commissie hebben ambitieuze doelstellingen neergelegd met betrekking tot de verbetering van het klimaat en het terugdringen van de CO<sub>2</sub> uitstoot. Zo moet volgens het Klimaatakkoord van Parijs in 2050 de uitstoot van broeikasgassen met 95% zijn teruggebracht ten opzichte van de uitstoot in 1990. Om deze doelstelling te bereiken heeft de Nederlandse overheid bepaald dat in 2030 de uitstoot in Nederland met 49% moet zijn teruggebracht. Ook de Nederlandse mobiliteitssector is gevraagd een substantiële bijdrage te leveren in het terugdringen van de CO<sub>2</sub> uitstoot door voertuigen.

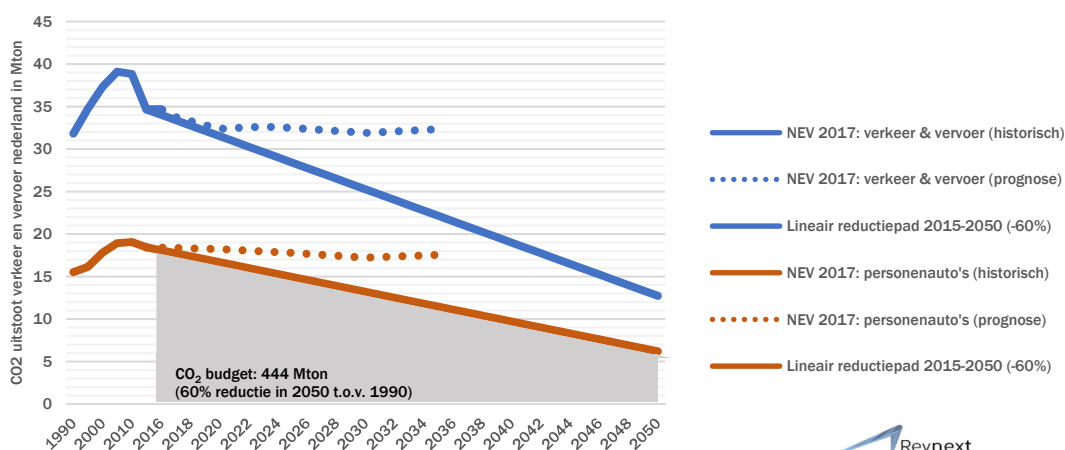
Een van de belangrijkste instrumenten die de Nederlandse overheid tot haar beschikking heeft om de CO<sub>2</sub> uitstoot door personenauto's te beïnvloeden is de fiscaliteit. Zowel de aanschafbelasting voor nieuwe personenauto's, de BPM, als de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de bijtelling voor zakelijke auto's zijn in meer of mindere mate gebaseerd op de CO<sub>2</sub> uitstoot van de auto. Het fiscale stimuleringsbeleid met betrekking tot de CO<sub>2</sub> uitstoot in de periode van Autobrief I (2012–2016) had een zeer sterk effect op de CO<sub>2</sub> uitstoot van de nieuw verkochte personenauto's. Een effectief, zij het inefficiënt want duur beleid. Het CO<sub>2</sub> aspect in de autobelastingen is in de periode van Autobrief II (2017–2020) verminderd, maar nog steeds aanwezig. Momenteel zijn de eerste voorbereidingen voor de periode van Autobrief III in gang gezet, waarbij het onduidelijk is in hoeverre het huidige fiscale stimuleringsbeleid II zal worden voortgezet danwel aangepast.

In de voorbereiding voor de beleidsdiscussies omtrent de autobelastingen en het Klimaatakkoord heeft RAI Vereniging het onderzoeksbureau Revnext gevraagd een analyse te maken in hoeverre de Nederlandse overheid er met het huidige stelsel van autobelastingen in zou slagen de CO<sub>2</sub> reductiedoelstellingen voor 2030 en 2050 te bereiken. Uitgangspunt voor deze onderzoeksvraag is geweest om in 2050 een besparing te realiseren van 60% in de CO<sub>2</sub> uitstoot van personenauto's in Nederland ten opzichte van de CO<sub>2</sub> uitstoot in 1990. Deze doelstelling is conform de afspraak zoals die is geformuleerd in de Nationale Energieverkenning 2017 en uitgangspunt voor het af te sluiten Klimaatakkoord.

Concreet houdt dit in dat alle personenauto's in 2030 maximaal 13,2 Megaton CO<sub>2</sub> mogen uitstoten. In het referentiescenario van de Nationale Energieverkenning is de prognose op basis van vastgesteld en voorgenomen beleid dat Nederland uitkomt op 17,2 Megaton CO<sub>2</sub> uitstoot in 2030. Dit houdt in dat er in 2030 4 Megaton extra aan CO<sub>2</sub> uitstoot bespaard moet worden door personenauto's.



CO<sub>2</sub> opgave: verkeer & vervoer en personenauto's



Een tweede onderzoeksvraag die aan adviesbureau Revnext is gesteld, was om een analyse uit te voeren in hoeverre een wijziging in het stelsel van autobelastingen die gebaseerd is op het betalen naar gebruik in plaats van het betalen voor aanschaf, er in zou slagen om aan de genoemde CO<sub>2</sub> reductiedoelstellingen te voldoen.

In het systeem Eerlijk Betalen voor Mobiliteit worden de aanschafbelasting op nieuwe personenauto's BPM en de houderschapsbelasting Motorrijtuigenbelasting vervangen door een prijs per kilometer. Deze prijs per kilometer kan een vaste prijs zijn, maar kan ook een prijs die bepaald wordt aan de hand van de CO<sub>2</sub> uitstoot. Hoe hoger de CO<sub>2</sub> uitstoot van een bepaalde auto, hoe hoger de prijs per kilometer. Het systeem is gebaseerd op een eenvoudige vorm van kilometerbeprijzing; er is geen onderscheid gemaakt naar tijd en plaats.

#### Revnext

Revnext is een strategisch advieskantoor dat zich met grote maatschappelijke transitievraagstukken bezighoudt waarin technologische ontwikkelingen een grote rol hebben. Revnext heeft onder andere experts op het gebied van duurzame mobiliteit en elektrisch rijden. Revnext heeft in dit onderzoek nieuw ontwikkelde modellen CARbonTax-nieuwverkoop en CARbonTax-wagenpark toegepast waarin recente automarktonwikkelingen zijn meegenomen. Hiermee kunnen fiscale beleidsscenario's tot en met 2030 worden doorgerekend qua omvang en samenstelling van het wagenpark, de CO<sub>2</sub> uitstoot, budgettaire effecten en kosteneffectiviteit. CARbonTax is in het verleden door Robert Kok, partner bij Revnext, gebruikt bij de achterliggende studies voor Autobrief I en Autobrief II voor het Ministerie van Financiën.





## Onderzoeksopzet

Om antwoord te kunnen geven op de vraag in hoeverre het huidige stelsel van autobelastingen dan wel een gewijzigd systeem van autobelastingen op basis van een prijs per kilometer er in zullen slagen om aan de klimaatdoelstellingen van de Nederlandse overheid te voldoen, heeft Revnext in totaal zes scenario's doorgerekend. In deze scenario's werden de effecten op de verkoop van nieuwe personenauto's en de effecten op het totale wagenpark doorgerekend om zodoende te kunnen bepalen wat het effect op de CO<sub>2</sub> uitstoot door personenauto's in Nederland zal zijn. De berekeningen zijn uitgevoerd met de door Revnext ontwikkelde "CARbonTax" rekenmodellen voor de nieuwverkopen en het totale wagenpark in Nederland. Het effect op de accijnzen is geen onderdeel geweest van deze studie.

Het onderzoek concentreert zich op personenauto's. Bestelauto's en zware bedrijfsauto's vallen buiten de scope van het onderzoek. De Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie en de invoering van klimaatzones in de binnensteden zullen naar verwachting er toe leiden dat in de komende jaren lichte en zware bedrijfsauto's in toenemende mate emissievrij zullen zijn.

### CARbonTax rekenmodellen

Het *CARbonTax Nieuwverkopenmodel* is een prognosemodel dat op basis van prijselasticiteiten gedragsreacties kan voorspellen naar aanleiding van veranderende fiscale regelgeving (belastingdruk). Het model voorspelt per jaar veranderingen in de omvang en samenstelling van nieuw verkochte personenauto's in Nederland. Op basis van verschuivingen binnen en tussen de segmenten en tussen brandstof- en techniegroepen worden vervolgens budgettaire effecten en milieueffecten (CO<sub>2</sub> uitstoot) afgeleid. CARbonTax bevat de aandrijftechnologieën benzine, diesel, PHEV (plug-in hybride) en (FC)EV (emissievrij), de autosegmenten A t/m E+ en de marktsegmenten privé en zakelijk. Het model is geschat en gekalibreerd op basis van verkoopdata tot en met 2017.

Het *CARbonTax Wagenparkmodel* bevat de modules nieuwverkopen, parallelimport, export en sloop. Het wagenpark is gekalibreerd op basis van de Nederlandse wagenparksamenstelling eind 2017 en bevat de omvang en samenstelling naar bouwjaren, aandrijftechnologieën, CO<sub>2</sub> uitstoot per g/km en leeftijdsafhankelijke jaarkilometrages met onderscheid naar privé en zakelijk.



## Scenario's

De eerste scenario's die zijn doorgerekend, gaan uit van het in stand houden van het huidige autobelastingenstelsel dat gebaseerd is op de BPM, MRB en bijtelling. In het eerste scenario, het zogenaamde "Uitfaseer" scenario worden de huidige fiscale stimuleringsmaatregelen zoals een korting in de bijtelling tot 4% voor auto's die geen CO<sub>2</sub> uitstoten in de periode 2021 – 2024 geleidelijk afgebouwd. Na 2025 is er geen sprake meer van een Nederlands CO<sub>2</sub> reductiebeleid voor personenauto's, maar zijn alle maatregelen gebaseerd op Europese wetgeving (het zogenaamde Europees bronbeleid). In het tweede scenario, het zogenaamde "Ambitie" scenario is er na 2021 nog steeds sprake van stimuleringsmaatregelen in de autobelastingen zoals een korting in de bijtelling voor emissievrije auto's.<sup>2</sup> Deze fiscale stimuleringsmaatregelen zijn bedoeld om de doelstelling te behalen dat er in 2030 alleen nog maar nieuwe personenauto's verkocht worden die geen CO<sub>2</sub> uitstoten.

Behalve deze twee scenario's, die uitgaan van bestaande beleidsinstrumenten, zijn er ook nog vier andere scenario's doorgerekend die gebaseerd zijn op de invoering van een prijs per kilometer in plaats van de BPM en de MRB. Twee van deze vier scenario's gaan uit van een zogenaamd "vlaktarief" voor iedere gram CO<sub>2</sub> uitstoot en een afbouw van de BPM in acht jaar. Voor de MRB en bijtelling kan er in deze scenario's een keuze worden gemaakt tussen uitfaseren of ambitie zoals dat in de eerste twee scenario's is geformuleerd.

Twee andere scenario's gaan uit van de invoering van een prijs per gram CO<sub>2</sub> die is gebaseerd op een S-curve, waarbij er voor grammen CO<sub>2</sub> in de hogere uitstootcategorieën een hogere prijs per kilometer betaald moet worden dan de CO<sub>2</sub> uitstoot in de lage categorieën. De BPM wordt in deze scenario's afgebouwd in vier jaar en voor de MRB en bijtelling wordt er dan weer een onderscheid gemaakt tussen een uitfaseer scenario en een ambitie scenario wat betreft de fiscale stimuleringsmaatregelen.

Een overzicht van de onderdelen van de verschillende scenario's is opgenomen in de volgende pagina.

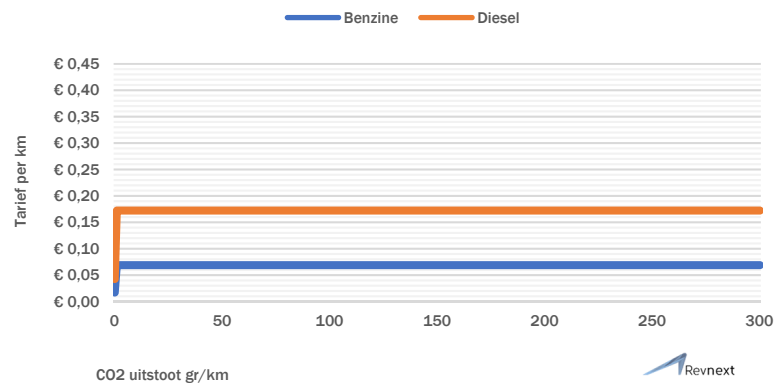
---

<sup>2</sup> Emissievrije auto's zijn auto's die geen CO<sub>2</sub> uitstoten. Het kan hierbij gaan om volledig elektrische auto's (EV, electric vehicles) of auto's die aangedreven worden door waterstof (FCEV, fuel cell electric vehicles). In dit document worden deze categorieën auto's gezamenlijk aangeduid met de afkorting (FC)EV.

### Overzicht scenario's

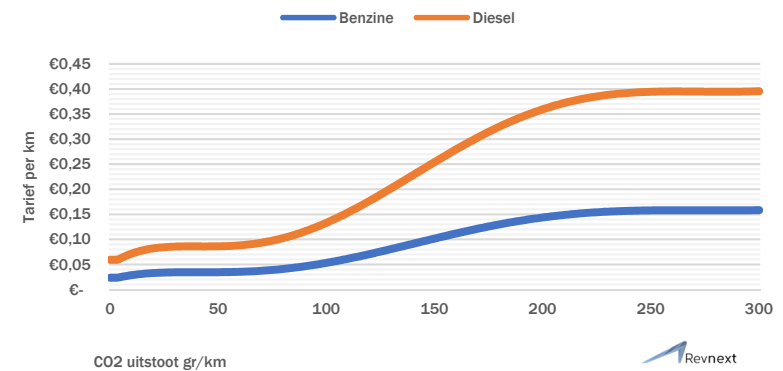
Scenario	BPM	MRB	Bijtelling	Termijn	Overgangperiode	Opbouw prijs per kilometer
<b>Ambitie</b>	Extra stijging BPM voor conventioneel	Vrijstelling voor emissievrije auto's	4% en 22%	10	2021 – 2030	n.v.t.
<b>Uitfaseren</b>	Tarieven en grenzen niet bijstellen	Geen vrijstellingen	22%	4	2021 – 2024	n.v.t.
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit vlak (ambitie)</b>	Geleidelijke afbouw	Volledig variabiliseren in startjaar	4% en 22%	8	2023 – 2030	twee tarieven op basis van CO <sub>2</sub> uitstoot, vaste voet van 25%
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit vlak (uitfaseren)</b>	Geleidelijke afbouw	Volledig variabiliseren in startjaar	22%	8	2023 – 2030	twee tarieven op basis van CO <sub>2</sub> uitstoot, vaste voet van 25%
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit S-curve (ambitie)</b>	Snelle afbouw	Volledig variabiliseren in startjaar	4% en 22%	4	2023 – 2026	gedifferentieerde tarieven op basis van CO <sub>2</sub> uitstoot, vaste voet van 25%
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit S-curve (uitfaseren)</b>	Snelle afbouw	Volledig variabiliseren in startjaar	22%	4	2023 – 2026	gedifferentieerde tarieven op basis van CO <sub>2</sub> uitstoot, vaste voet van 25%

Tariefstructuur Vlaktarief 2030



Vlaktarief met vaste voet van 25%  
Differentiatie tussen benzine en diesel

Tariefstructuur S curve 2026



S-curve met vaste voet van 25%  
Differentiatie tussen benzine en diesel





## Effecten op de verkoop van nieuwe auto's

Als eerste is gekeken naar de effecten die de verschillende beleidsscenario's zullen hebben op de verkoop van nieuwe auto's. Hierbij is gebruik gemaakt van het door Revnext ontwikkelde CARbonTax model. Het kabinet Rutte heeft als doelstelling geformuleerd dat er in 2030 alleen nog maar nieuwe auto's worden verkocht die geen CO<sub>2</sub> meer uitstoten.

Scenario <sup>3</sup>	Gemiddelde CO <sub>2</sub> uitstoot nieuw verkochte personenauto's 2017	Gemiddelde CO <sub>2</sub> uitstoot nieuw verkochte personenauto's 2030	Aandeel (FC)EV in nieuwverkoop 2030
<b>Uitfaseren</b>	109	65	23%
<b>Ambitie</b>	109	19	75%
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, vlaktarief (uitfaseren)</b>	109	59	30%
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, vlaktarief (ambitie)</b>	109	39	56%
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (uitfaseren)</b>	109	66	23%
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (ambitie)</b>	109	42	52%

De uiteindelijke conclusie is dat in geen van de onderzochte scenario's de doelstelling van 100% emissievrije auto's in de nieuwverkoop gehaald zal worden.

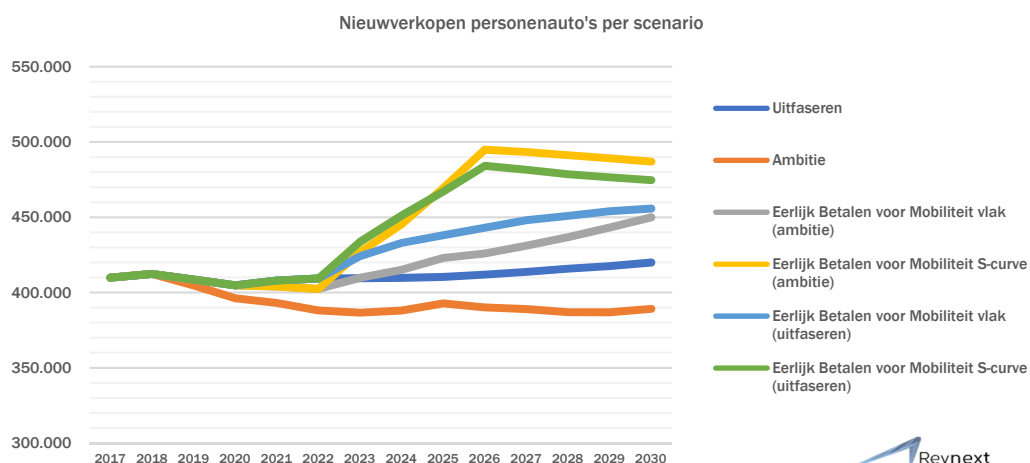
Een voorzetting van het huidige fiscale autobelastingenbeleid met stimuleringsmaatregelen in de BPM, MRB en bijtelling komt met een aandeel van 75% (FC)EV auto's in de nieuwverkoop nog het dichtst in de buurt van de doelstelling. De verklaring hiervoor is dat met name de bijtelling een belangrijke rol in de verkoop van nieuwe personenauto's speelt. Het handhaven van de 4% kortingsregeling in de periode tot 2030 zal een gunstig effect hebben op de verkoop van emissievrije auto's in de zakelijke markt in vergelijking met de conventionele brandstof auto's. De verwachting is dat in dit scenario het zakelijke autosegment nagenoeg volledig emissievrij zal zijn. Aangezien particulieren niet profiteren van de voordelen in de bijtelling zal het aandeel van de emissievrije auto's in de particuliere markt in dit scenario niet verder komen dan 42%.

<sup>3</sup> In deze tabel wordt verwezen naar de normuitstoot volgens de NEDC typekeuring



Het marktaandeel van de (FC)EV auto's komt in de alternatieve beprijzingsscenario's lager uit dan in het Ambitie scenario. Dit wordt verklaard door het feit dat bij het wegvallen van de BPM het prijsverschil tussen auto's op conventionele brandstoffen en emissievrije auto's (die momenteel zijn vrijgesteld van BPM) kleiner wordt. Hierdoor worden de auto's met conventionele brandstoffen aantrekkelijker in de aanschaf ten opzichte van FCEV auto's.

Een ombouw van de BPM naar een gebruikstarief heeft echter wel een positief effect op de verkopen van nieuwe auto's. Met name in de particuliere markt zullen meer nieuwe auto's verkocht worden, wat weer een gunstig effect heeft op de gemiddelde CO<sub>2</sub> uitstoot van het wagenpark.



Scenario	Aantal (FC)EV nieuwverkoppen in 2030
<b>Ambitie</b>	293.000
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (ambitie)</b>	251.000
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, vlaktarief (ambitie)</b>	249.000
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, vlaktarief (uitfaseren)</b>	137.000
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (uitfaseren)</b>	107.000
<b>Uutfaseren</b>	98.000





### Effecten op het gehele rijdende wagenpark

Duidelijk is dat met alleen sturen op de nieuwverkoop van auto's de CO<sub>2</sub> doelstellingen in 2030 en 2050 niet gehaald zullen worden. In plaats daarvan zal het gehele Nederlandse wagenpark van samenstelling moeten veranderen. Behalve naar de nieuwverkopen is daarom ook gekeken naar de effecten die de verschillende belastingscenario's zullen hebben op de omvang en de samenstelling van het rijdende wagenpark in Nederland.

Scenario <sup>4</sup>	Gemiddelde CO <sub>2</sub> uitstoot <sup>5</sup> 2017	Gemiddelde CO <sub>2</sub> uitstoot 2030	(FC)EV in wagenpark 2017	(FC)EV in wagenpark 2030	(FC)EV in wagenpark 2030
<b>Uitfaseren</b>	165	136	0,2%	6%	550.000
<b>Ambitie</b>	165	113	0,2%	18%	1.700.000
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, vlaktarief (uitfaseren)</b>	165	127	0,2%	9%	900.000
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, vlaktarief (ambitie)</b>	165	111	0,2%	17%	1.600.000
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (uitfaseren)</b>	165	134	0,2%	6%	600.000
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (ambitie)</b>	165	111	0,2%	17%	1.700.000

Uit de modelberekeningen blijkt dat voortzetting van het huidige fiscale stimuleringsbeleid tot en met 2030 of een vorm van Eerlijk Betalen voor Mobiliteit met tarieven op basis van een S-curve en een vorm van fiscale stimulans in de bijtelling beide leiden tot het grootste aantal emissievrije auto's in het wagenpark in 2030, naar verwachting 1,7 miljoen.

In het geval van een voortzetting van het huidige fiscale stimuleringsbeleid daalt de gemiddelde CO<sub>2</sub> uitstoot van de huidige 165 gram/km naar 113 gram/km; een reductie van 32%. Deze sterke daling van de gemiddelde CO<sub>2</sub> uitstoot wordt veroorzaakt doordat er met name in de zakelijke markt veel (FC)EV auto's verkocht worden en er met deze auto's gemiddeld veel kilometers gereden wordt.

<sup>4</sup> In deze tabel wordt verwezen naar praktijkcommissies. Ook de Nationale Energieverkenning gaat uit van praktijkcommissies.

<sup>5</sup> De gemiddelde CO<sub>2</sub> uitstoot is een gewogen gemiddelde op basis van de samenstelling en omvang van het rijdend wagenpark en het kilometrage.



Op het moment dat er een vorm van Eerlijk Betalen voor Mobiliteit wordt ingevoerd met tarieven op basis van een S-curve en een vorm van fiscale stimulans in de bijtelling, dan is de verwachting dat er in 2030 eveneens 1,7 miljoen emissievrije auto's in Nederland zullen rijden. In dit scenario wordt echter de grootste reductie van de gemiddelde CO<sub>2</sub> uitstoot gerealiseerd. De uitstoot zal naar verwachting met 33% afnemen tot 111 gram CO<sub>2</sub>/km.

Deze reductie wordt enerzijds gerealiseerd doordat er veel (FC)EV auto's zullen worden verkocht aangezien de voordelen in de bijtelling behouden blijven en er tegelijkertijd minder kilometers gereden zullen worden. Voor de gemiddelde CO<sub>2</sub> uitstoot per gereden kilometer van het wagenpark is voornamelijk de bijtelling, en als gevolg daarvan de elektrificatie van het zakelijke segment bepalend. Om de werkelijke totale CO<sub>2</sub>-effecten te vergelijken tussen de scenario's, moeten ook de volumereductie effecten van een beprijzingssysteem meegenomen worden. Hierbij is rekening gehouden met een ingroei van het effect en een veel sterkere gedragsreactie onder particuliere rijders dan onder zakelijke rijders. Om een vergelijkbare gedragsreactie bij zakelijke rijders te realiseren is het ook noodzakelijk om de bijtelling te differentiëren om ook de zakelijke rijder eerlijk te laten betalen voor mobiliteit. Dit vereist echter een andere, meer complexe bijtellingssystematiek. Het verwachte volume-effect in 2030 wat aantal afgelegde kilometers betreft is circa 11% minder verkeer.



### Doelstellingen klimaatbeleid 2030

Als we kijken naar de doelstellingen in het klimaatbeleid voor wat betreft de reductie van de CO<sub>2</sub> uitstoot van personenauto's in Nederland, dan blijkt uit de modelberekeningen dat alleen met behulp van een ombouw van het huidige autobelastingstelsel de doelstelling van een reductie van 4 Mton aan CO<sub>2</sub> uitstoot gehaald kan worden.

Ondanks het positieve effect dat een voorzetting van het huidige fiscale stimuleringsbeleid zal hebben op de verkoop van emissievrije auto's en op het totale wagenpark in de komende jaren, zal dit effect niet groot genoeg zijn om de gewenste CO<sub>2</sub> reductie te bereiken. Om deze doelstelling te halen zal ook het gebruik van het bestaande park van personenauto's verminderd moeten worden.

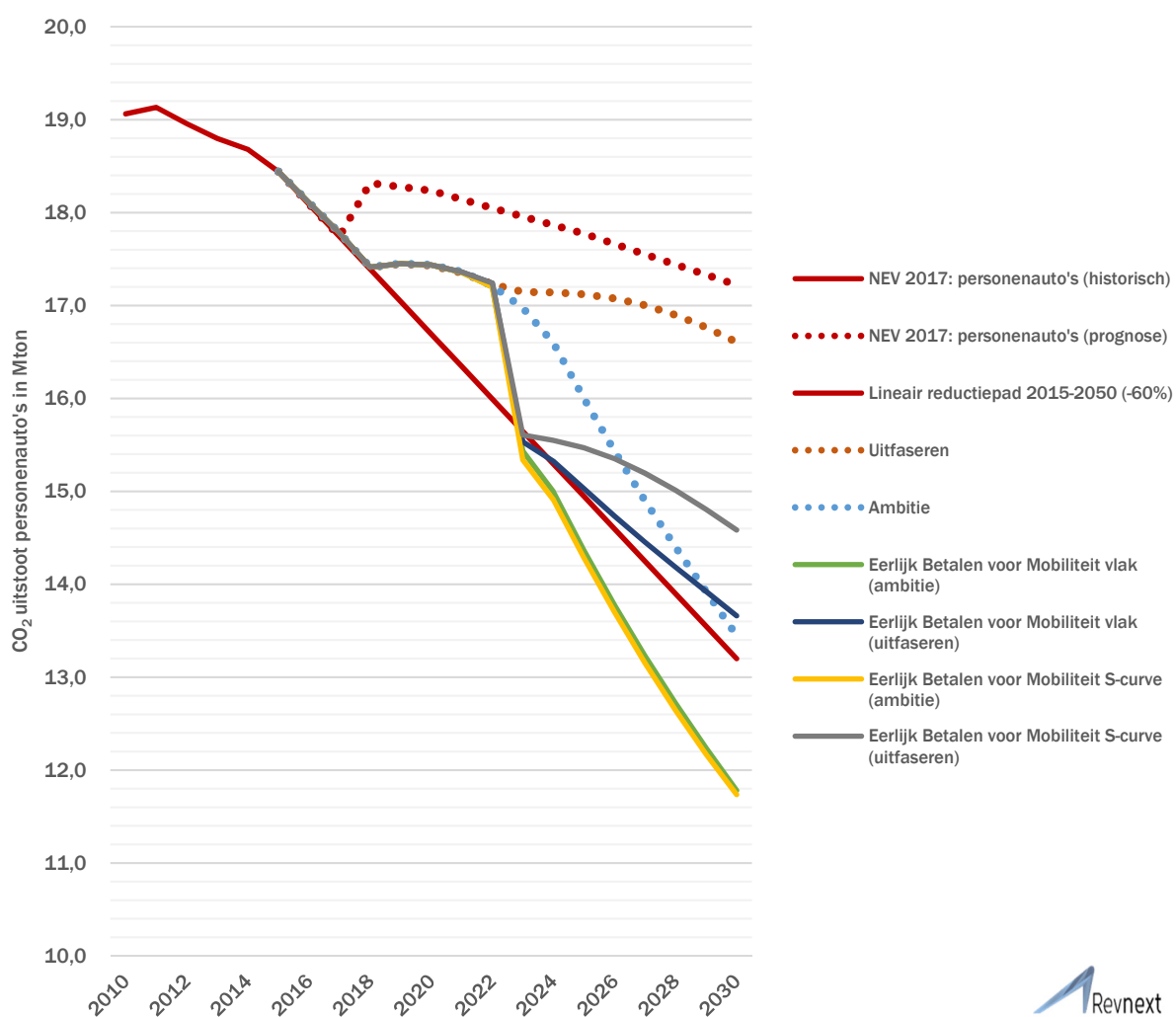
Uit de berekeningen van de Revnext onderzochte scenario's komt duidelijk naar voren dat alleen de invoering van een vorm van Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, ofwel in de vorm van een vlaktarief ofwel een tarief op basis van een S-curve in combinatie met een voortzetting van een korting in de bijtelling voor zakelijke auto's er voor kan zorgen dat de reductiedoelstelling van maximaal 13,2 Mton CO<sub>2</sub> uitstoot in 2030 gehaald zal worden. Met name een scenario waarin een kilometertarief wordt ingevoerd dat is gebaseerd op een S-curve heeft een sterk effect op de CO<sub>2</sub> uitstoot. De volumereductie door een vorm van Eerlijk Betalen voor Mobiliteit zorgt in 2030 naar verwachting voor een extra CO<sub>2</sub> reductie van ruim 1,5 Megaton

Scenario	CO <sub>2</sub> uitstoot 2030 in Mton	Reductie
<b>NEV 2017 Referentiescenario</b>	<b>17,2</b>	<b>n.v.t.</b>
<b>Doel bij 60% reductiepad</b>	<b>13,2</b>	<b>-4,0</b>
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (ambitie)</b>	12,2	-5,0
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, vlaktarief (ambitie)</b>	12,3	-4,9
<b>Ambitie</b>	14,0	-3,2
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, vlaktarief (uitfaseren)</b>	14,0	-3,2
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (uitfaseren)</b>	14,7	-2,5
<b>Uitfaseren</b>	16,9	-0,3





Totale CO<sub>2</sub> uitstoot wagenpark per scenario





## Belastinginkomsten en bereikbaarheid

Behalve naar de vraag in hoeverre de verschillende scenario's er in slagen de CO<sub>2</sub> doelstellingen te bereiken is er in het onderzoek ook gekeken naar de effecten die de scenario's zullen hebben op de belastinginkomsten en de bereikbaarheid in Nederland.

Uit de berekeningen komt naar voren dat voortzetting van het huidige autobelastingenbeleid een zeer negatief effect zal hebben op de belastinginkomsten en de bereikbaarheid. In totaal zal er naar verwachting in het Ambitie scenario bijna 11 miljard euro minder aan belasting door de overheid geheven kunnen worden.<sup>6</sup> Ook is er geen enkele stimulans om minder te gaan rijden met de auto wat een negatief effect op de bereikbaarheid zal hebben. De ontwikkeling van de accijnzen en inkomsten van de energiebelasting is niet meegenomen in de studie.

Autobelastingen per scenario	Cumulatief 2017-2030 (in miljarden euro's)	+ / - (in miljarden euro's)
<b>Doelstelling: opbrengsten op peil houden</b>	62	
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (ambitie)</b>	59,2	- 2,8
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (uitfaseren)</b>	59,1	- 2,9
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, vlaktarief (ambitie)</b>	57,5	- 4,5
<b>Uitfaseren</b>	57,5	- 4,5
<b>Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, vlaktarief (uitfaseren)</b>	57,4	- 4,6
<b>Ambitie</b>	51,3	-10,7

Invoering van een vorm van Eerlijk Betalen voor Mobiliteit zal daarentegen naar verwachting er voor zorgen dat de belastinginkomsten voor de Nederlandse overheid tot 2030 op peil zullen blijven. Een overschakeling naar betalen voor gebruik van de auto heeft eveneens een positief effect op het aantal kilometers dat er met de auto gereden wordt waardoor Nederland ook in de toekomst bereikbaar blijft. Invoering van een vorm van Eerlijk Betalen voor Mobiliteit zal naar verwachting in 2030 tot circa 11% minder verkeer in afgelegde kilometers leiden.

Tenslotte is voor de twee scenario's die het grootste effect op de CO<sub>2</sub> uitstoot in Nederland zullen hebben, het zogenaamde Ambitie scenario en het Ambitie model van Eerlijk Betalen voor Mobiliteit in combinatie met een gedifferentieerde tariefstructuur, gekeken wat de effecten met betrekking tot een aantal andere doelstellingen zullen zijn.

<sup>6</sup> De derving van 11 miljard is opgebouwd uit € 8,7 miljard derving in BPM en € 2,0 miljard derving in de MRB.



Uit de analyse blijkt opnieuw dat een overgang naar een vorm van betalen naar gebruik aanmerkelijk meer maatschappelijke baten oplevert dan het huidige autobelastingenmodel.

Doelstelling	Ambitie	Eerlijk Betalen voor Mobiliteit, S-curve (ambitie)
Wordt reductiedoel van 4,0 Mton (-60% pad) in 2030 gehaald?	nee	ja
Wordt hoger reductiedoel van 5 Mton in 2030 gehaald?	nee	ja
Percentage van totaal CO <sub>2</sub> budget opgemaakt in 2030?	60%	57%
Budgettaire effecten, blijven de opbrengsten op peil?	nee	ja
Effecten op verkeer (voertuigkilometers) in relatie tot congestie en bereikbaarheid?	negatief	positief
Behoud van sturingsinstrumenten voor de overheid?	nee	ja

Projectgroep Eerlijk Betalen voor Mobiliteit		
Robert Kok	Revnext	Partner
Hans Mulder	Revnext	Consultant
Raymond Gense	Pon Holdings BV	Director Future Technology & Public Affairs
Jaap van Tiggelen	Renault Nederland NV	Manager Public Affairs
Frank Versteeg	Louwman & Parqui BV	Manager Car Marketing
Wijnand de Geus	RAI Vereniging	Sectiemanager Personenauto's en lichte bedrijfsauto's
Cees Boutens	RAI Vereniging	Manager Externe Betrekkingen
Eric-Jan van der Berg	RAI Vereniging	Beleidsadviseur