

Vergaderjaar 2009–2010

**32 216**

## **Regels voor het in rekening brengen van een gebruiksafhankelijke prijs voor het rijden met een motorrijtuig (Wet kilometerprijs)**

**Nr. 5**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 november 2009

Hierbij bied ik u een aantal relevante stukken<sup>1</sup> aan die bij de Wet kilometerprijs horen:

1. DVD met alle onderzoeken die ten grondslag liggen aan de Wet: Voor een tweetal documenten vraag ik uw bijzondere aandacht:
  - a. Rapport «Effecten milieudifferentiatie basistarieven kilometerprijs».
  - b. Uitwerking publieke regie kilometerbeprijzing. Dit rapport wordt in een bijgaande brief verder beschreven.
2. CD-rom met diverse communicatie uitingen (16 factsheets, 2 brochures, 1 illustratie). Deze treft u ook in gedrukte vorm aan in de informatiemap.
3. Beschrijving van de uitwerking van de kilometerprijs in de notitie: «De kilometerprijs: Organisatie en werking in vogelvlucht».

In de nieuwe situatie gaan automobilisten straks niet meer betalen voor het bezit van een auto, maar voor het gebruik. Hierdoor kiezen mensen bewuster hoe en wanneer ze rijden. De meerderheid van de huishoudens gaat er in de nieuwe situatie op vooruit. De kilometerprijs komt immers in plaats van de huidige vaste autobelastingen.

#### **1. Onderzoeken**

##### *A. Effecten milieudifferentiatie basistarieven kilometerprijs – MuConsult*

Begin juli 2008 heb ik tijdens het AO uitgebreid met uw Kamer stilgestaan bij de milieueffecten van Anders Betalen voor Mobiliteit. Door uw kamer is een motie aangenomen (Kamerstukken 2007–2008, 31 305, nr. 59) om te komen tot een aantal mogelijke scenario's voor milieudifferentiatie in de kilometerprijs, zowel in tarief als in grondslag en de daarbij behorende milieueffecten. Per brief van 22 december 2008 (Kamerstukken 2007–2008, 31 305, nr. 101) heb ik u geïnformeerd over de uitgangspunten en het afwegingskader waarbinnen de verscheidene scenario's worden doorgerekend. In de daaropvolgende briefwisseling is een aantal scenario's nader geduid, waardoor er nu een breed spectrum aan scenario's voorligt.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De onderzoeken voor vracht zijn uitgevoerd door CE Delft. Deze vindt u terug op de DVD. Voor personenvervoer is MuConsult gevraagd om een onafhankelijk onderzoek te doen.

MuConsult heeft in dit onderzoek in kaart gebracht welke gevolgen verschillende varianten van het basistarief hebben op het autopark, het autogebruik, het milieu en de overheidsinkomsten.

Er zijn zeven beleidsvarianten gedefinieerd in nauw overleg tussen de betrokken departementen en maatschappelijke organisaties. Deze varianten passen binnen de uitgangspunten van de eerder genoemde brief van 22 december 2008.

Mede op basis van de uitkomsten van dit onderzoek heeft het kabinet keuzes gemaakt inzake de milieudifferentiatie van het basistarief, passend binnen de gestelde randvoorwaarden inzake lastenneutrale invoering. Deze keuzes zijn vastgelegd in de Wet kilometerprijs.

De variant die is gekozen wordt *de kabinetsvariant* genoemd en geeft weer op welke manier de basistarieven van de kilometerprijs zijn vormgegeven. Hierbij wordt uitgegaan van een differentiatie op CO<sub>2</sub>, een opslag voor fijnstof uitstoot voor bepaalde dieselauto's, een spreiding conform de BPM en de MRB.

#### *Overwegingen*

De volgende overwegingen, gebaseerd op de uitkomsten van het onderzoek, liggen ten grondslag aan deze keuze:

- De invoering van kilometerbeprijzing leidt in alle onderzochte beleidsvarianten tot een verdere CO<sub>2</sub>-reductie en tot een verdere reductie van CO, VOS, NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub>. De verschillen tussen de onderzochte beleidsvarianten zijn beperkt. De milieuwinst wordt met name bereikt doordat mensen als gevolg van de kilometerprijs minder kilometers gaan rijden en, door de afbouw van de BPM, dit met nieuwere auto's kunnen doen. Dit effect doet zich voor in alle varianten. De keuze voor CO<sub>2</sub> als grondslag (conform de BPM) sluit aan bij de breed gedragen wens om de basistarieven van de kilometerprijs te relateren aan de milieuprestaties van auto's. Zuinige auto's krijgen hiermee een «bonus» ten opzichte van het gemiddelde tarief, onzuinige auto's een «malus». Op deze manier worden de milieudoelstellingen van de kilometerprijs expliciet gemaakt. Daarnaast is differentiatie op basis van CO<sub>2</sub>-uitstoot stimulerend voor innovatieve ontwikkelingen binnen de auto-industrie.
- Uit het onderzoek blijkt dat de gemiddelde hoogte van het tarief belangrijker is voor de milieueffecten dan de spreiding van het tarief. Door de differentiatie op basis van de spreiding in de MRB en de BPM vorm te geven wordt zo dicht mogelijk aangesloten bij de huidige fiscaliteit en wordt de automarkt zo min mogelijk verstoord.
- Het aandeel personenauto's zonder affabriek roetfilter zal de komende jaren geleidelijk afnemen. Door een opslag in te voeren voor dieselauto's zonder affabriek roetfilter wordt beoogd dit proces te versnellen. Deze opslag is tijdelijk, omdat dieselauto's zonder roetfilter op termijn uit het wagenpark verdwijnen.

#### *Omvang van het wagenpark*

De voorgestelde variant leidt tot een stijging van de omvang van het wagenpark en een daling van de gemiddelde leeftijd. Daarnaast is er sprake van een stijging van het aandeel diesel en een verzwaring van het wagenpark. Dit laatste wordt met name veroorzaakt door de afschaffing van de aanschafbelasting die bij grote, onzuinige, auto's niet volledig gecompenseerd wordt door een kilometertarief indien met deze auto's niet relatief veel gereden wordt.

### *Effecten op autogebruik en emissies*

Het gemiddelde en totale autogebruik nemen bij invoering van een kilometerprijs af, ondanks de groei van het wagenpark. Per saldo is er een daling van de verschillende emissies van het personenautopark, ook al wordt het wagenpark gemiddeld zwaarder. Met andere woorden, de reductie van het aantal kilometers zorgt voor een grotere afname van emissies dan de veranderingen in de omvang en samenstelling van het wagenpark.

Bij het doorrekenen van de scenario's zijn twee referenties gebruikt: het SE-scenario en het SE-scenario plus het belastingplan 2009. Voor het SE-scenario geldt dat dit scenario ook is gebruikt voor de onderzoeken die te grondslag hebben gelezen aan het kabinetsbesluit van november 2007. (kamerstukken 2007–2008, 31 305, nr. 1). In mei 2008 is besloten tot vergroening van het huidige belastingstelsel en daarom is een tweede referentie opgenomen op grond van het SE-scenario plus het belastingplan 2009 (kamerstukken 2007–2008, 31 305, nr. 35). Deze referentie gaat uit van de eerste vier stappen van de afbouw van de BPM, wat leidt tot een afbouw van 25% van de BPM in 2012.

De kabinetsvariant levert de kilometerprijs in vergelijking met het SE-scenario 14% CO<sub>2</sub>, 19% stikstof en 14% fijnstof winst op. In vergelijking met het SE scenario plus belastingplan is dat 11% CO<sub>2</sub>, 18,5% stikstof en 14% fijnstof winst door de invoer van de kilometerprijs.

Ten opzichte van het SE scenario plus belastingplan daalt de totale uitstoot aan CO<sub>2</sub> bij kilometerbeprijzing in 2020 met 2,2 Megaton. Omdat uiteindelijk de BPM wordt afgebouwd tot 0, zal de CO<sub>2</sub> winst die tijdelijk aan de BPM kan worden toegeschreven overgaan op CO<sub>2</sub> winst van de kilometerprijs.

Voor meer informatie verwijst ik u naar het rapport, de Wet kilometerprijs en de Memorie van Toelichting bij de Wet Kilometerprijs.

## **2. Communicatie**

De communicatie rondom het openbaar worden van de wet zal gericht zijn op het verkleinen van de kennisachterstand in de maatschappij en op het inzichtelijk maken van de effecten van de Kilometerprijs. Hiervoor is een ruim assortiment communicatiemiddelen gemaakt met als basis een zeer uitgebreide website met een Q&A database. Voor het inzichtelijk maken van de effecten is er de rekentool, die het mogelijk maakt «gevoel voor de bal» te krijgen. Het callcenter van Postbus 51 staat standby voor het beantwoorden van vragen en het toesturen van informatie.

De meeste middelen zijn getest in focusgroepen en ook de Communicatie Expert Commissie heeft over de middelen geadviseerd. U vindt deze communicatie-middelen in de informatiemap die bijgesloten is. Aangezien het om nog niet vastgesteld beleid gaat, wordt er geen grote campagne ingezet.

## **3. De kilometerprijs in vogelvlucht**

In het document: «De kilometerprijs: organisatie en werking in vogelvlucht» wordt de werking van het systeem toegelicht. Deze beschrijving is een samenvatting van hetgeen reeds in het Partieel uitvoeringsbesluit is beschreven, aangevuld met de beschrijving uit het voorstel van Wet kilometerprijs.

Dit document beschrijft kort wat de aanleiding is om de kilometerprijs in te voeren en wat het doel van de kilometerprijs is. Ook de essentie van het betalen per kilometer wordt uiteengezet.

Vervolgens wordt er dieper op het systeem ingegaan. Eerst worden de verschillen tussen het hoofdsspoor en het garantiespoor beschreven, om vervolgens alle componenten van de kilometerprijs te beschrijven. Deze componenten zijn:

- Installatie, onderhoud en beheer
- On-Board Equipment (OBE)
- Heffing en inning
- Handhaving
- Tariefbeheer
- Supervisie
- Front-office

Uiteindelijk wordt aan de hand van deze zeven componenten beschreven hoe het kilometerprijs systeem werkt en wat de uitgangspunten zijn voor de huidige gesprekken met marktpartijen.

Ik vertrouw erop u hiermee van voldoende informatie te hebben voorzien.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings