

Daaropvolgend zijn verschillende denkrichtingen verkend met het toepassen van een passende definitie voor WKK's, of door aan te sluiten bij een vermogensgrens, in navolging van het ETS 1. Energie-Nederland heeft aangegeven dat beide denkrichtingen werkbaar kunnen zijn als daar ook een uitzondering wordt opgenomen voor de installaties die aan stadswarmte leveren. Hierbij is toen nog niet gesproken over de methodiek.

Het Ministerie van Financiën heeft vervolgens een methodiek bedacht welke zij voorstellen om ook als scope te gebruiken. Dit is het *referentierendement* waarbij toch alle installaties (WKK, STEG en gascentrales) binnen scope vallen en energiebelasting op de gas input betalen indien zij een lager elektrisch rendement hebben dan de referentie.

Omdat er geen perfecte grens op basis van rendement te trekken is tussen de verschillende installaties vervalft hiermee het eerder gestelde uitgangspunt dat de gascentrales buiten scope vallen. Het is niet wenselijk om de scopebepaling te laten vervallen en te vervangen door een methodiek bepaling. Onzes inziens dient eerst de scope te worden bepaald en daarna een passende methodiek te worden gevonden.

Referentierendement is niet wenselijk

De denkrichting van een referentierendement heeft als belangrijkste bezwaar dat alle gasgestookte elektriciteitscentrales een bredere beperking krijgen. Ook centrales met een zeer hoog rendement kunnen beperkt worden, aangezien deze steeds minder hoge rendementen zullen halen doordat ze vaker moeten starten en stoppen als gevolg van het groeiende aandeel weersafhankelijke elektriciteitsbronnen in het energiesysteem. Ook deze systematiek zorgt voor een ontmoediging voor gecombineerde opwek van elektriciteit en warmte en verstoort het level playing field tussen verschillende technieken voor elektriciteitsopwekking en met omliggende landen.

Het level playing field kan gewaarborgd worden door de inputvrijstelling voor alle gasgestookte centrales te behouden door aan te sluiten bij het ETS en alleen voor WKK's die hier nu nog niet onder vallen de inputvrijstelling te beperken.

De winst van het aanpassen van de outputvrijstelling voor WKK's

Het aanpassen van de outputvrijstelling (artikel 50 lid 6d) zal het Nederlands energiesysteem beter maken om verschillende redenen:

- 1 Eerlijke belasting: Het aanpassen van de outputvrijstelling zorgt voor een eerlijkere belasting van verschillende technieken voor elektriciteitsopwekking. In plaats van dubbele belastingen te heffen, wordt

- een energiestroom die momenteel onbelast is, nu wel belast. Dit draagt bij aan een gelijk speelveld voor alle energieproducenten.
- 2 Verbeterde merit order: WKK-installaties profiteren momenteel van een voordeel ten opzichte van het referentiepark, omdat zij geen energiebelasting hoeven te betalen op hun verbruik (output) (en tevens veelal niet onder het huidige ETS vallen). Dit voordeel zorgt ervoor dat WKK's eerder in de merit order komen dan optimaal is voor het Nederlandse energiesysteem. Door de outputvrijstelling te beperken, worden WKK's energetisch en economisch beter ingezet in samenhang met andere productietechnieken. Dit leidt tot een meer efficiënte en effectieve energieproductie.
 - 3 Stimulering van energie-efficiëntie: Door de outputvrijstelling aan te passen, wordt er een prikkel gecreëerd voor WKK's exploitanten om efficiënter met hun energie om te gaan en te investeren in meer duurzame technieken. Dit draagt bij aan de verduurzaming van het Nederlandse energiesysteem en helpt bij het behalen van klimaatdoelstellingen.

Bovendien sluiten de beoogde opbrengsten volgens de schattingen van het Ministerie van Financiën met rond de €100 miljoen aan bij het Coalitieakkoord.

Conclusie: laten vervallen van artikel 50 lid 6d van de Wbm

Energie-Nederland concludeert dat het laten vervallen van artikel 50 lid 6d van de Wbm de meest passende oplossing is om de milieu- en budgettaire doelstellingen uit het Coalitieakkoord te halen. Deze aanpassing zorgt ervoor dat WKK-installaties efficiënt meedraaien in het energiesysteem en geen onnodige voordelen hebben ten opzichte van andere technieken voor elektriciteitsopwekking.

Het beperken van de inputvrijstelling zorgt voor inefficiënties in het systeem en kan zelfs leiden tot negatieve milieuwinsten. Het verbreden van de afspraken in het Coalitieakkoord leidt onzes inziens tot een hoge belastingdruk voor elektriciteit- en warmteproductie (stadswarmte) wat een rem zet op de energietransitie en de leveringszekerheid onder druk zet. Daarnaast is het beperken van de inputvrijstelling in strijd met EU richtlijnen doordat er dubbele belasting wordt geheven op energie.

Het is cruciaal om te focussen op maatregelen die het Nederlandse energiesysteem versterken en in lijn zijn met de Europese richtlijnen en doelstellingen. Energie-Nederland roept daarom op tot het aanpassen van artikel 50 lid 6d van de Wbm en artikel 64 van de Wbm ongemoeid te laten, om zo een positieve impact op het Nederlandse energiesysteem en het milieu te waarborgen.



TER ADVISERING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst
de minister

Directie Algemene
Fiscale Politiek

Persoonsgegevens

nota

Adviesnotitie BWO mobiliteit 13 april

Datum

12 april 2023

Notanummer

2023-0000096068

Bijlagen

geen

Aanleiding

Op donderdag 13 april heeft u (staatssecretaris) een BWO over mogelijke aanvullende maatregelen in de mobiliteit met MKE, MIenW en SIenW. Het BWO is onderdeel van de reeks BWO's die zijn ingepland over de klimaatbesluitvorming en een vervolg op de vorige BWO's mobiliteit. U sluit aan vanuit uw beleidsmatige rol met betrekking tot de fiscaliteit en als vervanger van de minister.

N.B. U ontvangt separaat en als bijlage op deze nota een beslisnotitie over de scheiding inkomsten/uitgaven. De begrotingsregels schrijven een scheiding tussen inkomsten en uitgaven voor. Wij vragen uw (minister en stas) akkoord op het loslaten van deze scheiding (mits voldaan wordt aan een aantal randvoorwaarden) wanneer dit nodig is in het eindspel. Voor dit BWO adviseren wij u om nog vast te houden aan de scheiding inkomsten/uitgaven, en pas los te laten wanneer het nodig is in het eindspel volgende week.

Algemeen advies en belangrijkste punten

- We adviseren om te proberen om zoveel mogelijk concluderende afspraken te maken over maatregelen waarover al overeenstemming zou kunnen worden bereikt. We denken i.i.g. aan de volgende maatregelen:
 - Invoering mogelijkheid voor gemeenten om zero emissie zones in te voeren (zonder extra middelen);
 - Verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer;
 - Invoeren CO2-grondslag emissievrije vrachtwagens in VWH;
 - Ophogen jaarverplichting voor biobrandstoffen (maatvoering nog onderdeel van de discussie);
- Er zijn naar verwachting drie grote discussiepunten. Gelet op de positie van MIenW in de eerdere BWO's is het zeer de vraag in hoeverre tijdens dit BWO een stap verder wordt gekomen:
 - **Pakket voor elektrische personenauto's:**
 - Normering zakelijk wagenpark en bpm verdubbeling (terug naar gemiddeld het oude niveau van 2010) zijn wat ons betreft essentiële onderdelen van het pakket. Deze maatregelen zorgen gezamenlijk voor een stevige en noodzakelijke prikkel om de verkoop van elektrische auto's te versnellen. Aandachtspunt bij de bpm verdubbeling is dat de

//



parallelimport zal toenemen en daarmee ook het aantal bezwaar en beroepzaken door no-cure-no-pay bedrijven.

- In alle varianten zal er sprake zijn van een forse grondslagerosie in met name de brandstofaccijnzen. Deze derving moet worden gedekt, met lastenverzwaring elders. Hoewel dit deels ook buiten mobiliteitsdomein kan worden gedekt moet er in elk geval een geloofwaardige dekkingsvariant binnen het mobiliteitsdomein voorliggen. Alle

Eenheid van Kabinetsbeleid

- Wij adviseren om in te zetten op een geloofwaardige dekking door de komende jaren de MRB te verhogen, omdat in het CA is afgesproken in het tarief voor BNG voor 2030 de grondslagerosie mee te nemen (zie bijlage).
- De afstemming met IenW gaat zeer moeizaam. MienW zal waarschijnlijk weer vooral pleiten voor subsidiemiddelen
- Indien de zakelijke norm en verdubbeling bpm onderdeel zijn van het pakket, dan kunt u (op een later moment in de besluitvorming) eventueel meebewegen met voorstel van EZK/Klimaat om deze maatregelen te combineren met gewichtscorrectie voor EV in de motorrijtuigenbelasting en een (beperkte) aanschafsubsidie voor elektrische personenauto's, mits ook gedekt. Voor nu adviseren wij u om vast te houden aan de scheiding inkomsten/uitgaven.

o **Pakket voor de luchtvaart:**

- Ons advies is dat een significante verhoging van de vliegbelasting onderdeel moet zijn van het pakket. Eenheid van Kabinetsbeleid Dit ook vanwege het uitblijven van een terugsluis vanuit de maatregel in het CA waar de sector op rekende.
- Een mogelijk compromis zou kunnen zijn dat IenW extra subsidiemiddelen voor gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen krijgt. En dat in ruil hiervoor de vliegbelasting significant wordt verhoogd, zodat flinke reductie optreedt. Dit vergt wel een schending van de scheiding inkomsten - uitgaven en moet in het totaalpakket worden gewogen. Wij adviseren u om dit in dit stadium nog niet weg te geven, eerst moet IenW laten zien dat ze willen bewegen.
- Mocht een vliegbelasting politiek onbespreekbaar blijken dan dienen er wat ons betreft in elk geval ook geen extra subsidies te worden gegeven aan de luchtvaartsector.

o **Besteding middelen Klimaatfonds:**

- In het vorige BWO Mobiliteit hebben we een voorstel gedaan om 475 mln. uit het klimaatfonds te bestemmen voor mobiliteitsmaatregelen. N.a.v. het BWO is afgesproken om te kijken hoe we, in combinatie met normeren/beprijzen, of een betere balans kan worden gezocht tussen subsidiëren en normeren/beprijzen.
- Om IenW tegemoet te komen, en alleen onder voorwaarde van de voorgestelde normerende en beprijzende maatregelen echt worden genomen, kunnen we 325 mln. extra toezeggen uit het klimaatfonds (o.a. laadinfra wegvervoer/luchtvaart en

verduurzaming zeevaart). In totaal 800 mln. Dit is onderdeel van de totale 1 mld. extra mandaat uit het klimaatfonds dat afgesproken is tussen EZK en FIN.

- Wij adviseren u om te benadrukken dat we hiermee een grote stap hebben gezet als FIN. Dit betekent dat IenW ook moet leveren op het normeren en beprijzen. Wij adviseren u om geen aanvullende subsidies toe te zeggen hierboven op. IenW en EZK willen mogelijk nog 200 mln. extra budget voor waterstof voor het wegvervoer en binnenvaart. Bij dit voorstel is er ons inziens een groot risico dat deze energiedragers niet voldoende beschikbaar zijn (waterstof zal in de eerste plaats naar industrie gaan, bij biobrandstoffen geldt als dat we elders bijmengverplichtingen willen invoeren).

Voorstel KF	Claim IenW	Voorstel EZK	Voorstel FIN
Laadinfra wegvervoer	315	265	265
Waterstof in wegvervoer en binnenvaart	397	200 (dekking nog onbekend)	0
Laadinfra wegvervoer (logistiek)	150	150	150
Laadinfra bouw	334	120	120
Duurzame aandrijftechnieken	360	125	125 (reservering)
Walstroom	300	40	40
Duurzame biobrandstoffen	600	80	80
Laadinfra luchtvaart	20	20	20

Geadviseerde inbreng per agendapunt

1. Maatregelenpakket personenvervoer

Advies

- U kunt inbrengen dat het pakket gericht op personenvervoer in ieder geval uit de normering van het zakelijk wagenpark en een verdubbeling van de bpm (evt. met ingroei tussen 2024-2026) moet bestaan (dit is variant 3 in de beslisnotitie).
- Mits gedekt, kunt u daarnaast meebewegen met het voorstel van EZK/Klimaat om deze twee maatregelen te combineren met een gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting en een aanschafsubsidie voor (tweedehands) elektrische personenauto's (variant 1). Voor de aanschafsubsidie moet dan wel ordentelijke dekking aan de uitgavenkant worden gevonden. We adviseren om in deze fase de scheiding tussen inkomsten/uitgaven nog niet los te laten.
- U kunt verzoeken om de beleidseffecten van de varianten voor personenauto's precies te laten doorrekenen. Dit is nodig om de budgettaire effecten te kunnen bepalen, maar kan relatief snel (binnen enkele dagen).
- U kunt aangeven niet akkoord te gaan met het voorstel van IenW om ook middelen uit het Klimaatfonds te krijgen voor het Stopcontact op land. Het voorstel is niet duidelijk onderbouwd en investeringen kunnen mogelijk ook door private partijen worden gedaan.
- U kunt tot slot akkoord gaan met de claim uit het Klimaatfonds voor laadinfrastructuur wegvervoer (265 mln.). De maatregelen "zero-emissie

zones gemeenten" en "duurzaam inkopen rijk" kunnen wij volgen qua norm. Wat ons betreft is een subsidie hierbij niet noodzakelijk en logisch. Hier is ook geen dekking voor binnen het klimaatfonds of elders. IenW ziet een subsidie zelf ook als overbodig. Dit zijn inhoudelijk verstandige maatregelen die ook onderdeel uitmaken van het centrale pakket in het IBO Klimaat.

Toelichting

- Er zijn drie opties uitgewerkt voor de stimulering van elektrische personenauto's. Het belangrijkste verschil tussen de varianten is de mate waarin elektrische auto's subsidie krijgen:
 - *Variant 1*: normering zakelijk wagenpark (alle nieuwe zakelijke auto's verplicht emissievrij vanaf 2025), bpm verdubbelen met ingroei tussen 2024-2026, gewichtscorrectie in motorrijtuigenbelasting voor technisch meergewicht en aanschafsubsidie voor emissievrije personenauto's (met name tweedehands)
 - *Variant 2*: normering zakelijk wagenpark, bpm met circa 50% verhogen, korting in de bijtelling voor elektrische auto's, gewichtscorrectie in motorrijtuigenbelasting voor technisch meergewicht en aanschafsubsidie voor emissievrije personenauto's.
 - *Variant 3*: normering zakelijk wagenpark in combinatie met verdubbeling van de bpm voor nieuwe fossiele auto's per 2025.
- De budgettaire derving is met cumulatief circa 8,8 mld. het grootst in variant 2, gevolgd door circa 6 mld. in variant 1 en ca. 4 mld. in variant 3. Dit komt doordat in variant 2 het aantal EV's het hoogst ligt en meer wordt ingezet op fiscale voordelen. Dit zijn indicatieve bedragen, die de komende dagen nader moeten worden doorgerekend met een uitgebreider rekenmodel (om de gedragsreactie in het wagenpark goed te kunnen meenemen).
- De ambtelijke afstemming met IenW loopt vooralsnog zeer moeizaam, doordat zij door de positie van hun minister weinig ruimte voelen om mee te denken. Daarnaast heeft ambtelijk IenW onze voorkeursvariant (variant 3) niet extern laten doorrekenen terwijl zij dit wel voor hun eigen variant (2) hebben gedaan. IenW heeft een contract met de partij die de doorrekening kan uitvoeren, ~~FIN~~ niet. Wij vinden het onwenselijk dat IenW als opdrachtgever selectief is in het laten doorrekenen van varianten. Het is belangrijk dat alle varianten objectief worden doorgerekend, zodat politiek een goede weging kan worden gemaakt.
- Ons inziens moet een pakket minimaal bestaan uit een forse bpm verhoging voor nieuwe fossiele auto's (verdubbeling t.o.v. huidig niveau met eventueel ingroeipad) in combinatie met verplichting dat nieuwe zakelijke auto's vanaf 2025 volledig emissievrij moeten zijn. Beide instrumenten versterken elkaar en zorgen voor een enorme versnelling van de EV-ingroei:
 - Met de bpm verhoging wordt de aanschaf van nieuwe fossiele auto's fors duurder en veel minder aantrekkelijk. Dit geldt voor zowel de zakelijke als de particuliere markt. Daar staat tegenover dat de komende jaren veel nieuwe elektrische modellen op de markt komen en voor elektrische auto's hoeft vrijwel geen bpm te worden betaald. Kanttekening bij deze bpm-maatregel is dat het aantal no-cure-no-pay zaken zullen stijgen vanwege sterkere ingroei parallelimport.
 - Een verplichting voor het zakelijk wagenpark fungeert als een slot achter de deur voor de ingroei in de zakelijk markt en zien we daarom als belangrijk onderdeel. Door deze norm te combineren met de bpm verhoging worden evt. uitwijkeffecten (bijv. werknemers die geen zakelijke auto meer kiezen, maar een auto privé gaan rijden) geminimaliseerd en is korting in de bijtelling niet meer nodig.

- Extra subsidiemaatregelen maken het pakket al snel minder doelmatig: de additionele groei van EV is relatief beperkt t.o.v. de additionele kosten. Tegelijkertijd is een gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting (voor het technisch meergewicht van elektrische auto's) vanuit inhoudelijk perspectief te verdedigen omdat elektrische auto's gemiddeld zwaarder zijn dan fossiele auto's. Voor aanschafsubsidie voor elektrische personenauto's zien wij geen inhoudelijke toegevoegde waarde maar kan in beperkte maatvoering als smeermiddel in een pakket nodig zijn.
- Een belangrijk onderdeel van het pakket is daarom de dekking. Dit kan niet los worden gezien van de inhoudelijke maatregelen; extra subsidiemaatregelen kunnen bijvoorbeeld wel wenselijk zijn, maar dit moet worden afgewogen tegen de benodigde dekkingsmaatregelen. Zie ook punt 5.
- Ten aanzien van de middelen uit het Klimaatfonds hebben we samen met EZK/Klimaat gekeken op welke punten we IenW tegemoet kunnen komen:
 - We stellen daarom nu voor om 265 mln. beschikbaar te stellen voor laadinfrastructuur voor wegvervoer. Dit gaat om een aantal gerichte investeringen in (slimme) laadinfrastructuur in 2024 e.v. die grotendeels al in 2023 zijn toegezegd en worden doorgezet (o.a. slim laden; laden voor logistiek; laden voor bussen).
 - IenW wil ook middelen voor het Stopcontact op land. We blijven echter bij het standpunt dat deze middelen niet goed zijn onderbouwd en ook door private investeringen kunnen worden gedaan.

2. Transport/Logistiek

Advies

- U kunt akkoord gaan met de maatregelen "verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer", "invoeren CO2-grondslag emissievrije vrachtwagens in VWH", "invoeren van emissielabel B voor binnenvaart", "opt-in ETS2".
- Waarschijnlijk zal met name de opt-in voor het ETS2 op weerstand bij Eenheid van kabinetsbeleid is echter belangrijk dat ook in de binnenvaart de emissies beprijsd gaan worden. U kunt de lijn van MKE steunen.
- Ten aanzien van de Klimaatfonds middelen kunt u akkoord gaan met 120 mln. voor laadinfra voor de bouw. De claims voor waterstof in wegvervoer en binnenvaart en laadinfra voor logistiek zijn niet akkoord.

Toelichting

- Een groot deel van de voorgestelde normerende en beprijzende maatregelen zijn uitgewerkt in het IBO Klimaat:
 - Verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer - Afspraken maken met transportsector over meten en verbeteren CO2-prestatie in combinatie met ondersteuning vanuit terugsluis VWH met op termijn invoeren wettelijke norm per 01-01-2027 gericht op 30% minder CO2-uitstoot in 2030 t.o.v. 2018.
 - Verplichte invoer van emissielabel voor de binnenvaart, waarbij de schepen in 2030 minimaal moeten voldoen aan emissielabel B. Reductiepotentieel is circa 0,5 Mton. De maatregel moet op basis van onderzoek nader worden uitgewerkt.
 - Opt-in ETS2: er komt in 2027 een tweede Europees emissiehandelssysteem (ETS2) voor de brandstoffen die worden gebruikt in de gebouwde omgeving en wegvervoer. Daarnaast krijgen Europese landen de mogelijkheid om vrijwillig het fossiele brandstofverbruik in de andere (deel) sectoren ook onder het ETS2 te brengen. EZK/Klimaat stelt voor om in het geval van de binnenvaart gebruik te maken van de zogenoemde opt-in en deze

emissies onder het ETS2 te brengen. Inhoudelijk is dit een verstandige maatregel, want deze emissies worden tot nu toe niet betaald (door de ETD en andere internationale afspraken wordt er momenteel geen accijns geheven over de brandstof in de binnenvaart).

- o Vrachtwagenheffing: er wordt voorgesteld om budgetneutraal een korting van 75% op het tarief te geven voor emissievrije vrachtwagens. Ten opzichte van het IBO-pakket is een generieke verhoging van de vrachtwagenheffing verplaatst naar de dekkingsopties. In het vorige BWO heeft u reeds aangegeven begrip te hebben voor het standpunt van IenW dat de vrachtwagenheffing eerst nog moet worden ingevoerd en een forse verhoging van het tarief de invoering bemoeilijkt. Belangrijk is wel dat bij deze maatregel een onderbouwing wordt gegeven hoe deze maatregel er uit ziet en hoe wordt geborgd dat het daadwerkelijk budgettair neutraal is.
- Ten aanzien van de middelen uit het Klimaatfonds hebben we samen met EZK/Klimaat gekeken op welke punten we IenW tegemoet kunnen komen:
 - o Ten opzichte van de vorige versie zijn we bereid om IenW tegemoet te komen t.a.v. de laadinfra in de bouw (toekenning van 120 mln. – IenW heeft 320 mln. gevraagd).
 - o De middelen voor waterstof wegvervoer zijn voor nu niet akkoord. De subsidieregeling waar het onder zal vallen is nog in ontwikkeling. Advies om bij het volgende Meerjarenprogramma in te dienen.
 - o Het voorstel voor waterstof binnenvaart is eveneens niet akkoord, want het valt niet onder de primaire scope van het perceel. Advies om bij het volgende Meerjarenprogramma integraal te wegen of hier middelen voor moeten worden vrijgemaakt.

3. Internationale lucht- en scheepvaart

Advies

- U kunt inbrengen dat verhoging van de vliegbelasting een belangrijke maatregel is (zowel voor reductie mondiale emissies als voor dekking) en daarom onderdeel moet zijn van het pakket.
- Indien een significante verhoging van de vliegbelasting onderdeel is van het pakket, dan kunt u (op een later moment) eventueel akkoord gaan met beperkt extra subsidie-middelen voor gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (max. 400 mln.). Dit vergt wel een schending van de scheiding tussen inkomsten en uitgaven. Wij adviseren u om dit pas in het eindspel weg te geven. N.B. dit is geen terugsluis.
- U kunt akkoord gaan met de door EZK/Klimaat voorgestelde maatregelen voor internationale lucht- en scheepvaart die ingediend zijn t.b.v. het Klimaatfonds. Het gaat om de maatregelen voor duurzame biobrandstoffen, laadinfra luchtvaart, duurzame aandrijftechnieken en walstroom. In totaal gaat het om 265 mln. NB. IenW heeft om een hoger bedrag verzocht, dat is ons inziens niet akkoord.

Toelichting

- In het IBO-Klimaat is voorgesteld om de vliegbelasting te verhogen en te differentiëren naar afstand. Dit telt niet mee voor het nationale klimaatdoel, maar reductie van de mondiale emissies is wel belangrijk voor het 2050-klimaatdoel. Differentiatie naar afstand zorgt ervoor dat de emissies beter worden betaald, want de emissies zijn op een lange vlucht hoger dan op een korte vlucht. Daarnaast wordt het Europese ETS

stelsel reeds uitgebreid naar vluchten binnen Europa. Tot slot is verhoging van de vliegbelasting nodig voor de dekking van het totale mobiliteitspakket.

- Verhoging van de vliegbelasting ligt gevoelig bij IenW. Naast de gebruikelijke zorgen over Schiphol is er onvrede dat de opbrengst van de huidige verhoging van de vliegbelasting niet wordt teruggesluisd naar stimuleringsmiddelen voor verduurzaming van de sector. Dit was in de tekst van het coalitieakkoord opgenomen, maar niet verwerkt in de budgettaire tabel. De budgettaire tabel is echter leidend, deze discussie is wat FIN betreft dan ook afgesloten.
- Uit het Klimaatfonds worden middelen beschikbaar gesteld voor de internationale lucht- en scheepvaart. Het gaat om duurzame biobrandstoffen (80 mln.), laadinfra luchtvaart (20 mln.), duurzame aandrijftechnieken (125 mln.) en walstroom (40 mln.)

Persoonsgegevens

letter

4. Biobrandstoffen

Advies

- U kunt voorstellen om de bijmenging van biograndstoffen als sluitpost te gebruiken en focus van het pakket te leggen op extra ingroei emissievrije auto's. Maatvoering bijmenging biograndstoffen kan dan gebaseerd worden op hoeveel extra CO2-reductie nog nodig is om de klimaatdoelen te halen.

Toelichting

- In het IBO-pakket is voorgesteld om de jaarverplichting voor brandstof te verhogen met 50 PJ. Dit betekent dat extra biograndstoffen worden bijgemengd bij diesel en benzine. Deze maatregel leidt tot een prijsstijging aan de pomp van circa 15 tot 30 cent per liter. In het vorige BWO is afgesproken om meerdere maatvoeropties uit te werken. EZK heeft deze opties opgenomen in de tabel.
- Deze maatregel ligt gevoelig bij milieuorganisaties, omdat bijmenging van biobrandstoffen grotendeels alleen op papier tot emissiereductie leidt. Bij de verbranding komt nog steeds CO2 vrij, alleen telt deze niet mee in de emissiestatistiek (want: kort cyclisch – de CO2 is pas kort geleden uit de lucht gehaald door gewassen).
- We verwachten dat extra bijmenging van biobrandstoffen nodig zal zijn om de klimaatdoelen van 2030 te halen (zowel 60% als 58% emissiereductie in 2030). Wel adviseren we om de extra bijmenging en de maatvoering als sluitpost voor het pakket te gebruiken. Dus: eerst maximaal inzetten op ingroei emissievrije auto's (levert bijdrage aan transitie) en daarna bezien hoeveel extra bijmenging van biograndstoffen nodig en wenselijk is om de klimaatdoelen te halen.
- Belangrijk is wel dat duidelijk wordt afgesproken dat we deze jaarverplichting nationaal gaan verhogen en niet eerst wachten op de Europese plannen op dit gebied, anders verwachten wij dat PBL het reductie effect van deze maatregel niet meeneemt. Wel kan worden afgesproken dat aan de hand van de uitkomst van de Europese plannen gekeken kan worden naar de maatvoering van de nationale jaarverplichting biobrandstoffen.

5. Dekkingsopties

Advies

- U kunt akkoord gaan met het voorstel van EZK/Klimaat om meerdere varianten voor de dekking uit te werken en hierbij de volgende punten benadrukken:
 - De begrotingsregels schrijven een scheiding tussen inkomsten en uitgaven voor. In uitzonderlijke gevallen kan hier van worden afgeweken, maar dan moet er wel een goed normerend en beprijzend pakket tegenover staan. Dit vergt weging in het totale pakket.
 - De begrotingsregels schrijven niet voor dat de derving volledig binnen het mobiliteitsdomein moet worden gedekt. Echter liggen dekkingsmaatregelen buiten het mobiliteitsdomein ook ingewikkeld.
 - U kunt tot slot ten aanzien van de dekkingsopties uw voorkeur uitspreken voor ophoging van de vliegbelasting en het verhogen van de motorrijtuigenbelasting voor bestelauto ondernemers en zwaardere personenauto's.

Toelichting

- EZK/Klimaat stelt voor dat de derving van de directe uitgaven en fiscale subsidies moet worden gedekt binnen het mobiliteitsdomein. Voor dekking van de grondslagerosie stelt EZK voor om verschillende varianten uit te werken, waarbij de grondslagerosie wel of niet volledig binnen het mobiliteitsdomein wordt gedekt.
- Voorstel in nota van EZK is dat in elk geval alle extra derving/uitgaven die niet het gevolg zijn van grondslagerosie binnen het mobiliteitsdomein gedekt worden, een lijn die u kunt steunen. Dit gaat om twee wensen voor subsidies die niet binnen het uitgavenkader kunnen worden gedekt: de aanschafsubsidie voor elektrische personenauto's en een subsidie voor gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen). De derving van het mobiliteitspakket komt echter voornamelijk door de grondslagerosie. Dit gaat om een groot bedrag van meerdere miljarden. Zie ook de bijlage voor een uitgebreidere toelichting.
- In een aparte nota bent u geadviseerd over de begrotingsregels en scheiding tussen inkomsten/uitgaven. Indien er een goed pakket met normerende en beprijzende maatregelen ligt, dan kunt u ons inziens onder strenge voorwaarden akkoord gaan dat een deel van de subsidie-uitgaven wordt gedekt met lastenverhogende maatregelen. Wij adviseren u om dit pas op een later moment te doen, en nog niet in het BWO. Eerst moet IenW serieuze stappen onze kant op zetten qua normeren/beprijzen + grondslagerosie.
- In de bijlage heeft EZK/Klimaat tot slot een groslijst met dekkingsopties opgenomen. Deze lijst is gebaseerd op de lijst die wij eerder hebben gemaakt:
 - Tarief mrb voor zware personenauto's verhogen
 - Verhoging dieselaccijns
 - Verhoging tarief VWH
 - Verlagen tarief onbelaste reiskostenvergoeding
 - Verhogen verlaagd tarief mrb bestelauto ondernemers
- Wij zien met name de verhoging van de mrb voor zware personenauto's als een mogelijk kansrijke optie. Uit data van het CBS blijkt dat vooral huishoudens met een hoger inkomen in zwaardere auto's rijden, vanuit draagvlak bezien kan het daarom ook aantrekkelijk zijn om de kosten van stimulering van elektrische voertuigen (die eerder bij hoge inkomens terecht komen) ook te dekken uit een maatregel die meer gericht is op de hoge inkomens. Bovendien zorgt een verhoging van de mrb er voor dat het verschil in verhogen van de betalen naar gebruik tarieven in 2030 minder groot zullen

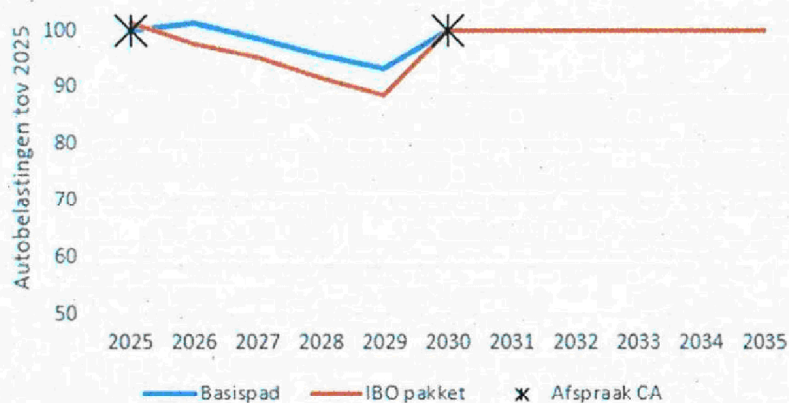
zien (zie bijlage 1), zeker als deze tariefsverhoging voor zwaardere auto's wordt meegenomen in de betalen naar gebruik systematiek. .

- NB: uitgangspunt is dat vanaf 2030 de tarieven in betalen naar gebruik dusdanig worden aangepast dat het belastingniveau weer op het niveau van 2025. Dit betekent dat de derving van grondslagerosie door het aanvullende klimaatpakket alleen incidenteel zou zijn. Hiervoor is het wel belangrijk dat expliciet duidelijk is dat een extra klimaatpakket ook leidt tot de noodzaak tot verdere tariefsverhoging bij betalen naar gebruik.

Bijlage – toelichting grondslagerosie mobiliteit

- U heeft dinsdagochtend gesproken met MKE bij het BWO Klimaatbesluitvorming. Hierbij is het ook gegaan over het thema grondslagerosie en de dekking hiervan. MKE en MIenW hebben dit herhaaldelijk als knelpunt aangedragen.
- Grondslagerosie door beleid in de mobiliteitssector is conform de begrotingsregels relevant voor het inkomstenkader. Dit is de praktijk sinds het Klimaatakkoord. Deze praktijk schrijft voor dat bij het beleidsmatig stimuleren van EV de financiële kosten in alle autogerelateerde heffingen meegenomen worden. Deze kosten treden daadwerkelijk in de realiteit en raken daarmee de overheidsfinanciën. Dit is ook vastgelegd in de begrotingsregels. Wij adviseren niet van deze praktijk af te wijken.
- Het gesprek kan wel gaan over waar de dekking gevonden moet worden. Dit gebeurt normaal gesproken binnen het eigen domein (mobiliteit), maar dit is geen wetmatigheid. Gekozen kan worden om breder in het klimaatdomein of zelfs overige lasten te dekken.
- Wij adviseren in de huidige casus echter wél zoveel mogelijk vast te houden aan dekking binnen het autodomein:
 - Enerzijds omdat hier opties voor beschikbaar zijn (zoals progressievere MRB).
 - Anderzijds vanwege de invoering van Betalen naar Gebruik in 2030. Hierbij is afgesproken dat het voor grondslagerosie gecorrigeerde niveau aan belastingontvangsten uit 2025 als ijkpunt geldt. Indien tussentijdse grondslagerosie *niet* binnen dit domein wordt opgevangen, ontstaat bij invoeren in 2030 van BNG een grote lastenverzwaring. Dit komt doordat de lasten eerste teruglopen vanaf 2025 tot 2029 en dan per 2030 weer moeten stijgen.
- Onderstaande figuur illustreert dit. De oranje 'IBO-lijn' maakt een grote sprong in 2030, wat grote druk legt op de invoering hiervan. Deze problematiek wordt nog groter wanneer gekozen wordt voor een minder doelmatig pakket (zoals optie 2).

Figuur: ontwikkeling ontvangsten autobelastingen (geïndexeerd, 2025 basispad = 100)



- NB: wij herkennen dat het thema grondslagerosie breder speelt dan in alleen het mobiliteitsdomein en dat hier bij mobiliteit anders naar gekeken wordt dan elders (bijv. verduurzaming gebouwde omgeving). Dit heeft te maken met het grote budgettaire belang in de sector mobiliteit. Wij zijn voornemens de Studiegroep Begrotingsruimte hierover advies te vragen

Voorstel maatregelenpakket mobiliteit Voorjaarsnota Klimaat

Inleiding

Hieronder is een voorstel opgenomen voor invulling van het maatregelenpakket op het mobiliteitsdomein. Voor sommige maatregelen worden verschillende varianten voorgelegd. In deze notitie worden de maatregelenpakketten voorgesteld voor 1) Personenvervoer 2) Logistiek, 3) Internationale lucht en zeevaart, 4) Inzet duurzame brandstoffen. Onder 5) worden de verschillende dekkingsopties gepresenteerd, waarvoor verschillende dekkingvarianten worden uitgewerkt (variërend 0 – 100% dekking van grondslagerosie binnen het mobiliteitsdomein). Tot slot is een narratief opgenomen wat kan worden gehanteerd als toelichting op het maatregelenpakket in kamerbrief. Voor elk van bovenstaande onderwerpen is een beslispunt opgenomen.

A. Overzicht aanvullende maatregelen mobiliteit

1. Maatregelenpakket Personenvervoer

Er zijn drie opties uitgewerkt gericht op het personenvervoer:

In **optie 1** wordt naast de normering van de zakelijke auto, de aanschaf van een nieuwe fossiele auto in 2030 beprijsd door BPM met 100% te verhogen. En worden subsidies beschikbaar gesteld voor particuliere gebruikers, met name voor tweedehands EV. De totale kosten (stimulering en grondslagerosie) in deze optie zijn in totaal ca. €6 miljard.

In **optie 2** ligt meer nadruk op stimulering: de BPM voor fossiele auto's wordt minder verhoogd t.o.v. optie 1 (54% ipv 100%). Er is meer subsidie voor particuliere gebruikers (zowel voor nieuwe als tweedehands EV) en krijgen lease-rijders een korting in de bijtelling voor lichte voertuigen (A en B). De totale kosten (stimulering en grondslagerosie) in deze optie zijn in totaal ca. €8,8 miljard. Het CO2-effect van beide varianten is nagenoeg gelijk.

In **optie 3** ligt meer nadruk op normering/beprijzing: Er worden geen subsidies beschikbaar gesteld, geen korting voor de lease-markt en in de MRB wordt geen gewichtscorrectie doorgevoerd voor (zwaardere) EV-voertuigen. De totale derving door deze maatregelen is ca. €4 miljard.

Maatregel	CO2-reductie	Mln € t/m 2030	Mln € / jaar 2024-2030	CO2-reductie	Mln € t/m 2030	Mln € / jaar 2024-2030	CO2-reductie	Mln € t/m 2030	Mln € / jaar 2024-2030
	<i>Optie 1</i>			<i>Optie 2</i>			<i>Optie 3</i>		
1	Invoeren verbod nieuwe fossiele zakelijke auto 2025 en aanscherping CO2-doel van 1 naar 1,5 Mton	1,7 Mton	Ca. -5 miljard	-729	1,7	Ca. -7 miljard	-1 miljard	1,5	Ca. -4 miljard
2	Bpm fossiele personenauto's verhogen met 100% vanaf 2026								
3	Gewichtscorrectie in motorrijtuigenbelasting							X	X
4a	Aanschafsubsidie voor emissievrije personenauto's		-800	-114	-1,1 miljard	-157		X	X
4b	Tijdelijke lagere zakelijke bijtelling voor lichte EV		X	X	-0,7 mld.	-100		X	X
Totaal			Ca. -6 miljard			Ca. -8,8 miljard		Ca. -4 miljard	

intern gebruik

gw. Hengeli

	Maatregel	CO2-reductie	Mln € t/m 2030	Mln € / jaar 2024-2030
	<i>Overige maatregelen</i>			
5	<u>Zero-emissiezones gemeenten</u>	0,4	7,5	-1
6	<u>Aanscherpen normen voor duurzaam inkopen mede-overheden</u>	0,1	-34*/**	-19
	<u>Klimaatfonds</u>			
7a	- Laadinfrastructuur voor wegvervoer (excl logistiek) (claim 315)		-265 *	-59
7b	- Stopcontact op land		0	

* Extra stimulering onder voorbehoud van totale ambitie pakket.

** Deze maatregelen zijn ongedekt en moeten gedekt worden aan de uitgavenkant volgens de begrotingsregels.

Toelichting

- Er wordt een verbod ingevoerd voor de fossiele zakelijke auto (segment A t/m E). Personenauto's die worden geleased, gehuurd of beschikbaar worden gesteld door werkgever dienen vanaf 2025 nulmissie te zijn. Het CO2-reductiedoel voor werkgebonden personenmobiliteit wordt aangescherpt van 1 naar 1,5 Mton.
- Optie 1 - Aanschaf van nieuwe fossiele personenauto's wordt t/m 2026 geleidelijk duurder door ophoging BPM met 200%.
Optie 2 - Aanschaf van nieuwe fossiele personenauto's wordt duurder door ophoging BPM met 154%
Optie 3 - Aanschaf van nieuwe fossiele personenauto wordt vanaf 2025 duurder door ophoging van de BPM met 200%
- Er wordt een gewichtscorrectie doorgevoerd in de MRB voor emissievrije personenauto's (tariefskorting van 40%).
- a) Optie 1 - Via de SEPP wordt aanschaf van *tweedehands* EV gestimuleerd
Optie 2 - Via de SEPP wordt aanschaf van nieuwe en tweedehands EV gestimuleerd
b) Tijdelijke lagere zakelijke bijtelling met afbouw naar 2030 kleine elektrische auto's (segmenten A en B)
- Er wordt een wettelijke mogelijkheid gecreëerd voor gemeenten voor uitbreiding van zero-emissiezones - voor personenauto's, taxi's, bussen, particuliere bestelauto's, brom- en snorfietsen en motoren.
- Vanaf 2025 wordt regelgeving aangescherpt voor het aandeel ingekochte en schone emissievoertuigen voor voertuigen en diensten door medeoverheden en aanbestedende diensten en -instanties.
 - In het Klimaatfonds wordt in totaal 265 miljoen subsidie beschikbaar gesteld voor laadinfrastructuur wegvervoer, mits doelbereik pakket gericht op personenvervoer en onder voorwaarde dat aangetoond wordt dat het geen private investeringen verdringt.
 - In het klimaatfonds worden voor het MJP 2024 geen middelen toegekend voor Stopcontact op Land - omdat niet duidelijk onderbouwd is en investeringen mogelijk door private partijen kunnen worden gedaan. Dit is in lijn met advies PBL. *Verzoek IenW om hier 65 miljoen voor toe te kennen, zodat volgend jaar gestart kan worden en tegelijkertijd kan worden onderzocht of het niet private investeringen verdringt.*

Gevraagd besluit:

- Keuze te maken tussen optie 1, en 2 en 3 en deze variant verder uit te werken en door te rekenen ten behoeve van definitieve besluitvorming
- Instemmen met overige maatregelen als onderdeel van maatregelenpakket personenvervoer

2. Transport / logistiek

	Maatregel	CO2-reductie	€ t/m 2030	Mln € / jaar 2024-2030
8	Verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer	0,9	Budgetneutraal	
9	Invoeren CO ₂ -grondslag emissievrije vrachtwagens in VWH			
10a 10b	Verduurzaming binnenvaart - Emissielabel (B) - Opt-in ETS2	0,5		
11	Klimaatfonds - Subsidie gericht op waterstof in wegvervoer en binnenvaart (claim wegvervoer: 232, claim binnenvaart: 167)		-200* (reservering)	-29
12	- laadinfra wegvervoer (onderdeel logistiek) (claim 150)	Randvoorwaarde	- 150*	
13	- laadinfra voor de bouw (claim 334)	Randvoorwaarde	-120	

* Extra stimulering onder voorbehoud van totale ambitie pakket.

Toelichting

8. Verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer - Afspraken maken met transportsector over meten en verbeteren CO2-prestatie in combinatie met ondersteuning vanuit terugsluis VWH met op termijn invoeren wettelijke norm per 01-01-2027 gericht op 30% minder CO2-uitstoot in 2030 t.o.v. 2018.
9. In de vrachtwagenheffing wordt een CO2-grondslag ingevoerd met korting van 75% voor emissievrije vrachtwagens.
10. a) Verplichting van minimaal emissielabel B in 2030 – onder voorbehoud van uitkomsten studie (conform toelichting fiche IBO-Klimaat)
b) Beprijzing brandstofgebruik binnenvaart door opt-in het ETS2.
11. Er worden subsidies gereserveerd voor het MJP2025 voor toepassing van waterstof in transport (wegvervoer/binnenvaart) als alternatief op compensatie van de raffinageroute SDE++. N.B. middelen zijn onder voorbehoud van opt-in ETS2, verplichting emissielabel binnenvaart en CO2-prestatie goederenvervoer. De middelen uit het klimaatfonds zijn gereserveerd voor MJP 2025. IenW kan voorafgaand aan de besluitvorming beginnen aan het opstellen van een regeling, zodat niet hoeft worden gewacht op toekenning van de middelen in MJP 2025.
12. In het Klimaatfonds wordt in totaal 150 miljoen subsidie beschikbaar gesteld voor laadinfrastructuur wegvervoer (onderdeel logistiek).
13. In het Klimaatfonds wordt 120 miljoen beschikbaar gesteld voor laadinfrastructuur in de bouw.

Gevraagd besluit:

- Instemmen met bovenstaande maatregelen als onderdeel van maatregelenpakket.

3. Internationale lucht- en scheepvaart

	Pakket verduurzaming transport/logistiek	CO2-reductie	€ t/m 2030	Mln € / jaar 2024-2030
14a	Verhoging vliegbelasting variant IBO	0,7 Mton Mondiaal	+1582	+226
14b	Verhoging vliegbelasting privéjets			
	<u>Stimulering vliegtuigbrandstoffen door</u>			
15a	- Stimulering afname duurzame biobrandstoffen (alternatieve dekking)		-412*/**	-57
15b	- Stimulering productie duurzame biobrandstoffen (Klimaatfonds) (<i>claim 600</i>)		-80*	-11
15c	- Stimulering laadinfra luchtvaart (Klimaatfonds) (<i>claim 20</i>)		-20*	-3
	<u>Stimulering zeevaart</u>	Mondiaal effect	-125 (reservering)*	18
16	- Duurzame aandrijftechnieken (<i>claim 360</i>)			
17	- Walstroom (<i>claim: 300</i>)			

* Extra stimulering onder voorbehoud van totale ambitie pakket.

** Deze maatregelen zijn ongedekt en moeten gedekt worden aan de uitgavenkant volgens de begrotingsregels.

Toelichting

14. a) Vliegbelasting wordt verhoogd en gedifferentieerd naar afstand conform IBO-variant
b) Vliegbelasting voor privéjets wordt verhoogd.
15. a) De afname van biobrandstoffen wordt gestimuleerd (alternatieve financiering).
b) Uit het Klimaatfonds worden middelen beschikbaar gesteld voor de laadinfrastructuur en
c) productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen onder voorwaarde dat de vliegticketbelasting minimaal hetzelfde opbrengt. N.B. Dit is geen terugsluis van de vliegbelasting.
16. In het klimaatfonds wordt €125 miljoen gereserveerd voor duurzame aandrijftechnieken (zeevaart) onder voorbehoud van een positieve beoordeling op uitwerking onder het MJP 2025. In de tussentijd kan er worden gewerkt aan het opzetten van een subsidieregeling. *IenW geeft aan dat 210 mln hier moet worden overwogen, zodat helft van aantal schepen wordt bereikt.*
17. In het klimaatfonds wordt €40 miljoen beschikbaar gesteld voor walstroom om o.a. te voldoen aan Europese verplichting.

Gevraagd besluit:

Instemmen met bovenstaande maatregelen als onderdeel van maatregelenpakket.

4. Biobrandstoffen

	Pakket inzet biobrandstoffen	CO2-reductie	€ t/m 2030	Mln € / jaar 2024-2030
18	Verhoging jaarverplichting met x PJ Variant 1 - 10 PJ Variant 2 - 20 PJ Variant 3 - 30 PJ Variant 4 - 40 PJ	0,7 1,5 2,2 3		

Toelichting

18. De jaarverplichting wordt opgehoogd met als doel een reductie van [0,7 - 3] Mton te realiseren. Variant 3 en 4 zijn nodig voor maatregelenpakket gericht op 58-60%

Gevraagd besluit:

- Een keuze maken met hoeveel PJ de inzet van biobrandstoffen in 2030 wordt verhoogd als onderdeel van maatregelenpakket, waarbij variant 3 en 4 benodigd zijn voor invulling van een klimaatpakket gericht op 58 - 60%.

5. Dekkingsopties

Bovenstaande maatregelen leiden zowel aan de uitgavenkant (door subsidies) als aan de inkomstenkant (door fiscale voordelen en grondslagerosie) tot een forse budgettaire derving. Conform de begrotingsregels is uitgangspunt dat dekking binnen respectievelijk de uitgavenkant (met verlaging van de uitgaven elders) en de lastenkant (met lastenverhogende maatregelen) moet worden gedekt. Als dekking voor dit maatregelenpakket worden daarnaast volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Dekking van de uitgaven en fiscale regelingen moeten plaatsvinden binnen het mobiliteitsdomein (maatregel 4, 5, 6 en 15a)
- Dekking van grondslagerosie kan binnen mobiliteitsdomein worden gedekt, maar is geen uitgangspunt. Er worden drie varianten uitgewerkt:
 - o Variant A – Dekking 100% grondslagerosie binnen mobiliteitsdomein
 - o Variant B – Dekking 50% grondslagerosie binnen mobiliteitsdomein
 - o Variant C – Dekking 0% grondslagerosie binnen mobiliteitsdomein
- Daarbij worden verschillende varianten uitgewerkt met volgende dekkingsmaatregelen, die op volgorde van wenselijkheid worden ingezet:
 - Ophoging vliegbelasting
 - Verlagen tarief reiskostenvergoeding
 - MRB voor zwaardere auto's progressiever maken (gericht op voertuigen boven [X] kg)
 - Dieselaccijns verhogen met X ct vanaf 2026
 - Vrachtwagenheffing verhogen
 - Verlaagd tarief bestelauto's ondernemers in MRB verhogen

NB: voor de structurele grondslagerosie vanaf 2030 is aangenomen dat deze conform de afspraken in het Coalitieakkoord worden gedekt binnen Betalen naar Gebruik

Gevraagd besluit:

- Instemmen met bovenstaande uitgangspunten ter dekking van mobiliteitsmaatregelen, waarbij varianten worden meegewogen in integraal beeld VJN.
- Instemmen met uitwerking van verschillende varianten o.b.v. de bovenstaande dekkingsopties

N.B. Zie hieronder een rekenvoorbeeld met verschillende dekkingsopties die een indicatie geven.

Rekenvoorbeeld dekkingsopties

Totale derving van mobiliteitspakket door grondslagerosie OPTIE 1 = 5,1 miljard

Totale korting en uitgaven (maatregel 3, 4, 5, 6 en 15a) = 1,4 miljard (932 +500)

Variant A – Dekking 0% grondslagerosie in mobiliteitsdomein = 6,5 miljard

Variant B – Dekking 50% grondslagerosie in mobiliteitsdomein = 3,9 miljard

Variant C – Dekking 100% grondslagerosie in mobiliteitsdomein = 1,4 miljard

Dekkingsopties	<i>Opbrengst cumulatief t/m 2030 mln</i>	<i>Opbrengst / jaar 2024- 2030 mln</i>
Verhogen vliegbelasting (€26,43 < 2500 km; €52,8 6000 km; €79,29 6000 km) <i>Onderdeel Variant A, B en C</i>	+1582	+226
MRB progressiever maken verhogen (effectief verdubbelen gewichtstoeslag vanaf 1300 kg) <i>Onderdeel variant A en B</i>	+2450	+350
Idem, maar verdere verhoging gewichtstoeslag (effectieve verhoging met 150% vanaf 1300kg) <i>Onderdeel variant C</i>	+1050	+150
Verlagen reiskostenvergoeding <i>Onderdeel variant C</i>	+PM	+ PM
Dieselaccijns met 5 cent verhogen vanaf 2026 <i>Onderdeel variant C</i>	+1250	+179
Verbreden vrachtwagenheffing naar alle wegen of verdubbelen tarief <i>Onderdeel variant C</i>	+2250	+321
Verlaagd tarief bestelauto ondernemers in mrb met 20% verhogen	+700	+100
Totaal	+7700	+1100

B. Narratief mobiliteit [eerste concept – wordt nog aangevuld/gewijzigd]

Een klimaatneutrale mobiliteitssector vereist dat we mobiliteitsgedrag moeten aanpassen en bewustere keuzes maken hoe we ons duurzamer gaan verplaatsen over de weg, het water en via de lucht. Dat betekent dat we op een andere manier moeten omgaan met reizen, en ons reisgedrag aanpassen – en tegelijkertijd een overstap maken richting schone modaliteiten. Om die reden ligt de focus bij het behalen van doelen in 2030 op het sneller verduurzamen van de voertuigvloot in Nederland – en levert daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van de klimaatambities van dit kabinet. Daarnaast zorgt verduurzaming van de mobiliteitsector ook voor een schonere lucht door minder fijnstof en minder stikstof uitstoot.

Het kabinet versneld de ingroei van elektrische personenauto's, en wil het aanbod van tweedehands auto's vergroten zodat meer mensen deze stap kunnen maken. Daarom zijn werkgevers vanaf 2025 verplicht een emissie-vrije zakelijke auto aan te schaffen – waardoor op termijn ook het aanbod van tweede hands EV-auto's wordt vergroot. De aanschaf van nieuwe en zware fossiele auto's (SUV's) wordt duurder – terwijl de aanschaf van met name tweedehands elektrische voertuigen juist wordt gestimuleerd. Op die manier worden lusten en lasten rechtvaardig verdeeld. Tegelijkertijd investeert het kabinet in extra laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, zodat de randvoorwaarden hiervoor op orde zijn. Omdat de komende jaren nog een groot deel van de huidige auto's op fossiele brandstoffen rijdt wordt de inzet van biobrandstoffen verhoogd als tijdelijk alternatief. EU-bronbeleid borgt de uitfasering van verbrandingsmotoren, zodat de biobrandstoffen daarna kunnen worden ingezet bij toepassingen waar de overstap op elektriciteit of waterstof moeilijker is.

In de overstap naar duurzame alternatieven is elektrificatie het uitgangspunt. Voor het zwaar transport en vervoer van goederen worden prestatieafspraken gemaakt met de transportsector over hun CO2-reductie en wordt tegelijkertijd middelen beschikbaar gesteld voor aanschaf van zware voertuigen (via terugsluis vrachtwagenheffing). Bij moeilijk te elektrificeren toepassingen kan de overstap worden gemaakt naar waterstof. Bij de stimulering van waterstoftoepassingen moet het risico op verdringing van elektrificatie worden geminimaliseerd, met het oog op de overkoepelende belasting op het energiesysteem. Daarom reserveert het kabinet middelen voor demonstratie van waterstofgebruik transporttoepassingen op lange afstand zoals zwaar wegtransport en binnenvaart.

Ondanks dat de zee- en luchtvaart internationale sectoren zijn en niet meetellen voor het nationale emissiedoel is het wel van belang dat ook verduurzaming in deze sectoren op gang wordt gebracht. Daarom investeert het kabinet in opschaling van duurzame brandstoffen en technieken voor de lucht- en scheepvaart. Tegelijkertijd gaan de kosten voor vliegtickets omhoog en worden deze gedifferentieerd naar afstand – zodat milieueffecten beter worden meegenomen in de prijzen van vliegtickets. Ook gaan privéjets vallen onder de vliegtuigbelasting.

Bijlage - Totaaloverzicht maatregelenpakket

		Maatregel	CO2-reductie	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	€ t/m 2030
Personen- vervoer	1	Invoeren verbod nieuwe fossiele zakelijke auto 2025 (segmenten A t/m E) Aanscherping CO2-reductiedoel voor werkgebonden personenmobiliteit van 1 naar 1,5 Mton	1,7 Mton	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	-5,1 miljard
	2	Bpm fossiele personenauto's verhogen		PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	
	3	Gewichtscorrectie in motorrijtuigenbelasting voor emissievrije personenauto's		PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	
	4a	Aanschafsubsidie voor emissievrije personenauto's		-114	-114	-114	-114	-114	-114	-114	
	4b	Tijdelijke lagere zakelijke bijtelling voor lichte EV		PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	
	5	Zero-emissiezones - Er wordt een wettelijke mogelijkheid gecreëerd voor gemeenten voor uitbreiding van zero-emissiezones	0,4	1	1	1	1	1	1	1	7,5
	6	Aanscherpen normen voor duurzaam inkopen van voertuigen door mede-overheden	0,1			-9	-8	-7	-6	-4	- 34
	7a	Klimaatfonds laadinfrastructuur voor wegvervoer		PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	-265
	7b	Klimaatfonds stopcontact op land									0
	Transport / logistiek	8	Verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer	0,9							
9		Invoeren CO2-grondslag in VWH met korting van 75% voor emissievrije vrachtwagens									
10a 10b		Verduurzaming binnenvaart - Emissielabel B in 2030 - Opt-in ETS2	0,5								
11		Klimaatfonds Subsidie gericht op waterstof in transport (wegvervoer, binnenvaart)		PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	-200 (reservering)

	12	Klimaatfonds laadinfrastructuur voor wegvervoer (onderdeel logistiek)		PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	-150
	13	Klimaatfonds laadinfrastructuur voor bouw		PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	-120
Internationale lucht- en scheepvaart	14	Verhoging vliegbelasting (IBO-variant)	Mondiaal	+220	+222	+224	+226	+228	+230	+232		+1582
	15a	Stimulering vliegtuigbrandstoffen - Afname	Mondiaal 0,7	0	0	0	-16	-48	-98	-116		-412
	15b	- Productie		PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	-80
	15c	- Transport		PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	-20
	16	Klimaatfonds zeevaart aandrijftechnologieën	Mondiaal	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	-125 (reservering)
17	Walstroom	Mondiaal	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	-40	
Biobrandstoffen	18	Verhoging jaarverplichting met [X] PJ voor wegverkeer	0,7 - 3	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	
TOTAAL		INCL 30% OVERLAPCORRECTIE	Ca. 4,5									
Dekkingsopties		Ophoging vliegbelasting (IBO-variant en privéjets))		+220	+222	+224	+226	+228	+230	+232		+1582
Variant A		Onbelaste reiskostenvergoeding verlagen met X ct		PM								
Variant B		MRB (effectief verdubbelen gewichtstoeslag vanaf 1300 kg)		+0	+350	+350	+350	+350	+350	+350	+350	+2100
Variant C		MRB (150% gewichtstoeslag vanaf 1300 kg)		0	+150	+150	+150	+150	+150	+150	+150	+1050
		Dieselaccijns verhogen met X ct vanaf 2026		0	0	250	250	250	250	250	250	1250
		Vrachtwagenheffing verhogen		0	0	0	0	750	750	750	750	2250
		Verlaagd tarief bestelauto's ondernemers in MRB verhogen										PM

Agendapunt 1. Maatregelenpakket mobiliteit

In de beslisnotitie (bijlage 1) is een voorstel opgenomen voor invulling van een maatregelenpakket voor de mobiliteitssector. Per thema zijn beslispunten opgenomen – deze worden hieronder weergegeven.

A. Personenvervoer

Gevraagd besluit:

- Keuze te maken tussen optie 1, en 2 en 3 en deze variant verder uit te werken en door te rekenen ten behoeve van definitieve besluitvorming
- Instemmen met overige maatregelen als onderdeel van maatregelenpakket personenvervoer

B. Transport/logistiek

Gevraagd besluit:

- Instemmen met de in de notitie voorgestelde maatregelen als onderdeel van maatregelenpakket.

C. Internationale lucht- en scheepvaart

Gevraagd besluit:

- Instemmen met de in de notitie voorgestelde maatregelen als onderdeel van maatregelenpakket.

D. Biobrandstoffen

Gevraagd besluit:

- Een keuze maken met hoeveel PJ de inzet van biobrandstoffen in 2030 wordt verhoogd als onderdeel van maatregelenpakket, waarbij variant 3 en 4 benodigd zijn voor invulling van een klimaatpakket gericht op 58 - 60%.

E. Dekkingsopties

Gevraagd besluit:

- Instemmen met bovenstaande uitgangspunten ter dekking van mobiliteitsmaatregelen, waarbij varianten worden meegewogen in integraal beeld VJN.
- Instemmen met uitwerking van verschillende varianten o.b.v. de bovenstaande dekkingsopties

Agendapunt 2 . Narratief

Er is een concept narratief opgenomen dat de belangrijkste inzet voor de mobiliteitssector schetst en die benut kan worden voor toepassing in de Kamerbrief.

Gevraagd besluit:

Aandachtspunten meegeven voor verdere uitwerking van narratief ten behoeve van Kamerbrief.

BPM.
2023
MRS. → 2030

→
✓
↑
✓

✓

✓

