

KILOMETERHEFFING PERSONENAUTO'S, BESTELAUTO'S EN MOTORFIETSEN (C1.1)

Doelstof / Prioritair thema	CO ₂
Sector	Verkeer
Categorie	Finale besparing verkeer, Volume- en structureffecten verkeer

		2020			
Kosteneffectiviteit		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
Nationaal	€/ton	-220			
Eindgebruiker	€/ton	0,0			
Totale kosten		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
Nationaal	mln €	-328			
Eindgebruiker	mln €	0,0			
Nationale emissiereductie		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
CO ₂	Mt CO ₂	1,5			
CH ₄	Mt CO ₂ -eq				
N ₂ O	Mt CO ₂ -eq				
F-gassen	Mt CO ₂ -eq				
SO ₂	kt	0,0			
NO _x	kt	1,2			
NH ₃	kt				
NMVOS	kt	2,4			
Fijn stof	kt PM ₁₀	0,2			
Fijn stof	kt PM _{2,5}	0,2			
Direct effect energiegebruik		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
Benzine	PJ	-7,0			
Diesel	PJ	-12,0			
LPG	PJ	-1,6			
Nationaal effect energiegebruik		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
Benzine	PJ	-7,0			
Diesel	PJ	-12,0			
LPG	PJ	-1,6			
Opbouw kosten		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
Investering bouwtechnisch	mln €	-455			
Investering elektro/mechanisch	mln €				
Overige operationele kosten/baten	mln €/a				
Uitvoeringskosten overheid	mln €/a	480			
Investeringssubsidies	mln €				
Operationele steun/heffing	mln €/a				
Energie kosten/baten nationaal	mln €/a	101			
Energie kosten/baten eindgebruiker	mln €/a	417			

Kilometerheffing personenauto's, bestelauto's en motorfietsen (C1.1)

Korte omschrijving

Met ingang van 1 januari 2008 wordt in Nederland een kilometerheffing ingevoerd voor personenauto's, bestelauto's en motorfietsen. De MRB en ¼-deel van de BPM m.u.v. de dieseltoeslag (personenauto's) worden omgezet naar een heffing per gereden kilometer. Het km-tarief is afhankelijk van de brandstofsoort, het gewicht en het type voertuig.

Deze optie is identiek aan optie C1.1 uit het Optiedocument Verkeersemisssies.

Overige effecten (kwalitatief)

-

Haalbaarheid (kwalitatief)

Instrumentering

-

Samenhang met bestaand beleid

-

Maatschappelijk draagvlak

-

Draagvlak bij doelgroep

Maatschappelijk draagvlak lijkt aanwezig. Het politieke draagvlak is echter onzeker. Het invoeren van een systeem van kilometerheffing betekent namelijk enigszins een politieke gok: aan de ene kant is het zeker dat automobilisten, bestelautogebruikers en motorrijders meer moeten gaan betalen; aan de andere kant is het onzeker of zij de voordelen hiervan (minder files oftewel tijdwinst) 'ervaren'. Immers, de filedruk zal afnemen maar niet verdwijnen. Hierdoor lopen politici het risico dat de kiezer al vrij snel de maatregel als mislukt zien.

Barrières/randvoorwaarden

Inbouw van 6 mln mobimeters vergt tijd.

Transitie-aspecten (kwalitatief)

Ontwikkelingspotentieel

3. Het lange-termijn ontwikkelingspotentieel van deze optie is klein.

Robuustheid

2. De robuustheid van deze optie wordt als middelmatig beoordeeld.

Rijpheid techniek

2. Deze optie is beschikbaar, maar kan nog een verdere ontwikkeling doormaken.

Innovatieve werking

1. Van de optie gaat een grote innovatieve werking uit.

Onzekerheden

Kort

Effecten op brandstofmix zijn onzeker, een grotere verschuiving naar meer diesel leidt tot een stijging van de NO_x- en PM₁₀-emissies ondanks de afname van het autogebruik.

Uitgebreid

-

Interactie/overlap met andere opties

-

Beschrijving intensiteiten en varianten

-

Marktomvang optie

Toelichting

-

2010

2020

Referentieraming

Intensiteit / Variant 1

Intensiteit / Variant 2

Kilometerheffing personenauto's, bestelauto's en motorfietsen (C1.1)

Intensiteit / Variant 3

Intensiteit / Variant 4

Toelichting effecten energiegebruik

CO₂-emissie reductie is evenredig verdeeld over het brandstofverbruik. Dit is niet geheel overeenkomstig de werkelijk verwachte effecten, maar de afwijkingen hebben geen invloed op de berekende emissiereducties en kosten.

Toelichting opbouw kosten

Dit is moeilijk te berekenen. Kilometerheffing is aanvankelijk budgetneutraal voor de overheid, maar zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot een afname in autokilometrage, en lagere heffingsopbrengsten. De kosten voor een mobimeter bedragen excl. inbouwkosten € 100 tot 150 per personenauto.

Het CPB heeft in 2000 een variant berekend waarbij de volledige BPM en MRB worden omgezet in kilometerheffing. De kilometerprijs verschilt in deze variant van de prijs in de studie van Muconsult. In de CPB-variant levert de kilometerheffing maatschappelijke baten (afname congestie en milieubelasting) op van € 1,3 mld per jaar (nog te verminderen met onbekende uitvoeringskosten).

De maatregelkosten voor consumenten zijn € 145 en € 496 mln in 2010 en 2020. Congestie zal aanzienlijk afnemen, ter waarde van € 280 en € 575 mln in 2010 en 2020 respectievelijk. De baten door de afname in externe effecten bedragen in 2010 en 2020 respectievelijk € 110 en 380 miljoen.

Voor de kosten-effectiviteit (nationale kosten) wordt -330 €/ton berekend voor 2010 en -220 €/ton voor 2020. Op basis hiervan zijn de totale (negatieve) kosten ingevuld van 200 en 328 mln €/jaar. De eindverbruikerskosten zijn niet bekend, en worden voorlopig (arbitrair) op 0 €/ton gesteld.

Overig (toelichting)

Nadere beschrijving

De optie houdt in dat de MRB en ¼ van de BPM budgetneutraal worden omgevormd in een kilometerheffing, waarbij wordt gedifferentieerd naar voertuiggewicht en brandstofsoort (zoals bij MRB). Effecten zijn berekend door middel van interpolatie van effecten van een variant waarbij MRB en ½ van MRB zijn gevariabiliseerd en een variant waarbij alleen de MRB is gevariabiliseerd (MuConsult, 2002). De variant leidt op korte termijn tot een afname van het personenautokilometrage met 3% en op lange termijn met 8%. De kilometerheffing leidt naar verwachting tot een toename van het aandeel LPG. Het aandeel diesel blijft nagenoeg gelijk als in de situatie zonder kilometerheffing.

Het effect van budgetneutrale kilometerheffing voor bestelauto's is verwaarloosbaar aangezien voor bestelauto's geen BPM wordt geheven en de hoogte van de MRB zeer veel lager is dan de MRB voor (diesel) personenauto's. Het effect van de kilometerheffing voor motorfietsen is niet significant.

Introductiejaar

2008.

Haalbaarheid

-

Interactie / overlap

-

Literatuurverwijzingen

Brink, R.M.M. van den, A. Hoen, et al. (2004). Optiedocument Verkeersemissies; effecten van maatregelen op verzuring en klimaatverandering. Bilthoven, Milieu- en Natuurplanbureau RIVM.

Auteurs

Hoen, A. (MNP)

Kilometerheffing personenauto's, bestelauto's en motorfietsen (C1.1)					
		2010			
Kosteneffectiviteit		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
Nationaal	€/ton	-332			
Eindgebruiker	€/ton	0,0			
Totale kosten		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
Nationaal	mln €	-200			
Eindgebruiker	mln €	0,0			
Nationale emissiereductie		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
CO ₂	Mt CO ₂	0,6			
CH ₄	Mt CO ₂ -eq				
N ₂ O	Mt CO ₂ -eq				
F-gassen	Mt CO ₂ -eq				
SO ₂	kt	0,0			
NO _x	kt	0,1			
NH ₃	kt				
NMVOS	kt	2,1			
Fijn stof	kt PM ₁₀	0,1			
Fijn stof	kt PM _{2,5}	0,1			
Direct effect energiegebruik		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
Benzine	PJ	-3,7			
Diesel	PJ	-4,1			
LPG	PJ	-0,5			
Nationaal effect energiegebruik		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
Benzine	PJ	-3,7			
Diesel	PJ	-4,1			
LPG	PJ	-0,5			
Opbouw kosten		<i>Int. / Var. 1</i>	<i>Int. / Var. 2</i>	<i>Int. / Var. 3</i>	<i>Int. / Var. 4</i>
Investering bouwtechnisch	mln €	-252			
Investering elektro/mechanisch	mln €				
Overig operationele kosten/baten	mln €/a				
Uitvoeringskosten overheid	mln €/a	405			
Investeringsubsidies	mln €				
Operationele steun/heffing	mln €/a				
Energie kosten/baten nationaal	mln €/a	39,2			
Energie kosten/baten eindgebruiker	mln €/a	176			