

Standpunt KNV Betalen naar Gebruik

Betalen naar Gebruik (BnG) heeft een drietal doelen: minder congestie, minder uitstoot en meer verkeersveiligheid. Collectief personenvervoer draagt direct bij aan de eerste twee doelen, ook zonder BnG al. Daarnaast leidt BnG waarschijnlijk tot een toename van collectief personenvervoer omdat inzichtelijk wordt dat de kosten van individueel vervoer stelselmatig hoger liggen dan bij collectief vervoer. Door de afname van individueel vervoer kan ook een grotere bijdrage aan verkeersveiligheid worden verwacht (minder individuele verkeersbewegingen per auto). KNV staat dus achter de invoering van BnG.

Voor KNV is het belangrijk om bij het uitdragen van dit standpunt de randvoorwaarden van BnG in kaart te hebben. Op deze manier kunnen we zelfstandig of in breder verband (bijv. via de MA of VNO-NCW) bijdragen aan een breed draagvlak voor de invoering van een BnG-systeem. Daarnaast dient ons standpunt (inclusief standpuntbepaling over de randvoorwaarden) om te kunnen bijdragen aan een werkbare invoering en als input voor onze eigen lobby.

KNV heeft geen voorkeur voor een variant, maar enkele algemene opmerkingen bij de diverse genoemde varianten (zie verderop in dit document welke varianten overwogen worden). Voor KNV is het vooral belangrijk dat de gekozen variant collectief personenvervoer – ov, zorgvervoer, taxivervoer en besloten busvervoer - stimuleert. Collectief personenvervoer levert namelijk een positieve bijdrage aan de te bereiken doelen en zou dus via een BnG-systeem gestimuleerd moeten worden (tegen aantrekkelijke voorwaarden gebruik kunnen blijven maken van de spaarzame wegcapaciteit). Collectief personenvervoer zou door een BnG-systeem niet door kostenverhogende maatregelen moeten worden tegengewerkt.

Bovenstaande leidt tot de volgende opmerkingen bij BnG:

- 1) Een BnG-tarief voor voertuigen op blauwe platen zou '0' moeten zijn om op die manier collectief personenvervoer te stimuleren en zorgvervoer te ontzien. Omdat het wagenpark ten opzichte van de andere wagenparken (particuliere voertuigen, vrachtwagens, bestelbusjes) klein is, zorgt vrijstelling van collectief personenvervoer waarschijnlijk niet voor budgettaire problemen.
- 2) Hetzelfde geldt wanneer uitbreiding naar bussen overwogen wordt. Ook voor bussen (categorie M2 en M3) zou een '0' tarief moeten gelden.
- 3) Diverse BnG-varianten stellen dat er geen onderscheid zou moeten zijn naar soort gebruik van een voertuig (vracht/privé). Voor KNV geldt dat dit onderscheid wel moet worden gemaakt wanneer het gaat om collectief personenvervoer. Collectief vervoer moet lonen.
- 4) Een minder zichtbare invoering van BnG (bijvoorbeeld via de belasting) is in het nadeel van collectief personenvervoer. Duidelijk inzicht in waarvoor betaald moet worden is belangrijk.
- 5) Bij invoering van een BnG-systeem voor alleen elektrische voertuigen zouden voertuigen die in gebruik zijn voor collectief personenvervoer uitgesloten moeten. Reden hiervoor is dat de transitie naar elektrisch vervoer anders niet plaatsvinden kan (omdat collectief personenvervoer onbetaalbaar wordt). Voorkomen moet worden dat dezelfde fout gemaakt wordt als eerder met het afschaffen van de BPM-vrijstelling.
- 6) Een systeem dat gebaseerd is op emissieklasse mag niet ingevoerd worden zolang nog niet voor alle sectoren emissieloze alternatieven beschikbaar zijn waarmee een rendabele businesscase kan worden gerealiseerd.
- 7) Een variant die het meeste inzichtelijk maakt wat de daadwerkelijke kosten van een rit zijn, is in het voordeel is van collectief personenvervoer (bij de varianten hieronder betreft het variant 3).

Welke opties worden overwogen door het Kabinet?

Het is duidelijk dat het Kabinet een systeem van BnG wil invoeren. De keuze voor een specifiek systeem is echter nog niet gemaakt en lijkt afhankelijk van het doel dat men het meeste wil nastreven. De keuze voor een bepaald systeem bepaalt namelijk in grote mate welke van de drie doelen het meeste gestimuleerd wordt (en vice versa).

De volgende varianten liggen op tafel:

Variant 0: Een vlakke heffing voor het gehele wagenpark (personenauto's en bestelauto's).

- Er wordt een vlak kilometertarief voor alle personen- en bestelauto's ingevoerd, dat niet is

- gedifferentieerd naar tijd, plaats of emissies.
- Voor diesel- en Ipg-personen- en bestelauto's geldt een opslag op het vlakke kilometertarief om te compenseren voor de lagere accijnsdruk op deze brandstoffen.
- De heffing geldt op alle wegen in Nederland
- In het tarief wordt geen onderscheid gemaakt tussen personen- en bestelauto's.
- De mrb (rijksdeel en provinciale opcenten) wordt budgettair neutraal omgezet in een kilometertarief. De in- en uitvoeringskosten worden gedekt uit de opbrengst van de heffing.
- De bpm, de bijtelling en de accijnzen blijven ongewijzigd t.o.v. huidige systeem in alle varianten, met uitzondering van variant 1, waar ook de (vaste voet van de) bpm wordt afgeschaft voor elektrische voertuigen.

*Variant 1: Betalen naar gebruik voor alleen elektrische voertuigen (EV)**

- Het fiscale instrumentarium voor voertuigen op fossiele brandstoffen blijft gelijk.
- De mrb en vaste voet bpm voor EV's worden omgezet in een kilometertarief voor alleen EV's.
 - Variant a bevat een tijdelijke en aflopende korting van 10 jaar op het kilometertarief om de ingroei van EV te stimuleren.
 - Variant b is budgettair neutraal vormgegeven door de korting te laten vervallen.

Variant 2: Tijd en plaatsgebonden heffing voor het gehele wagenpark

- Deze variant is in de basis gelijk aan variant 0, aangevuld met:
 - een differentiatie tussen overdag versus nacht;
 - een differentiatie stedelijke gebieden versus overig.
- In deze variant is geen sprake van een spitsheffing.

Variant 3: Emissie, tijd en plaatsgebonden heffing voor het gehele wagenpark

- *Variant 3a differentiatie naar voertuigemissies*
 - Basis tarief voor alle voertuigen;
 - Brandstof toeslag voor LPG- en dieselveertuigen;
 - Stikstof toeslag voor dieselveertuigen die niet voldoen aan de euro 6d temp richtlijn;
 - CO₂-toeslag voor alle voertuigen op fossiele brandstoffen.
- *Variant 3b differentiatie naar voertuigemissie en een opslag naar plaats en tijd*
 - De emissiedifferentiatie gelijk aan 3a;
 - De opslag naar tijd en plaats is gelijk aan variant 2 (overdag versus nacht; stedelijke gebieden versus overig).
- *Variant 3c eveneens differentiatie naar voertuigemissie en opslag naar tijd en plaats*
 - De emissiedifferentiatie is gelijk aan 3a;
 - De opslag naar tijd en plaats is vormgegeven als een aanvullende heffing voor gebruik van specifieke weggedelen in de spits.