



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Kilometerprijs

Anders Betalen voor Mobiliteit

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Verkeer
en Waterstaat**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.verkeerenwaterstaat.nl

November 2009

Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat.

De kilometerprijs

Rekeningrijden, tolpoorten, spitsvignet. Over deze initiatieven heeft u vast de afgelopen jaren gehoord. Meestal kwamen ze neer op extra betalen voor automobilititeit, waardoor ze de eindstreep nooit hebben gehaald. Met de komst van de kilometerprijs is dat anders. Daarmee gaan alle automobilisten gezamenlijk anders betalen voor mobiliteit, niet extra. Met de invoering van de kilometerprijs wordt het milieu minder belast, verbetert de bereikbaarheid in Nederland, wordt de reistijd korter en zijn de reistijdverwachtingen betrouwbaarder. Dat gebeurt natuurlijk niet door beprijzing alleen, maar ook door meer wegen aan te leggen, bestaande wegen efficiënter te gebruiken en te investeren in openbaar vervoer.

Invoering kilometerprijs

Voordat de kilometerprijs wordt ingevoerd moeten de Tweede en de Eerste Kamer de Wet kilometerprijs goedkeuren. De voorbereidingen van de invoering zijn al gestart. Het vrachtverkeer vanaf 3,5 ton gaat als eerste de kilometerprijs betalen. Gezien de overzichtelijke omvang van deze groep, ongeveer 200.000 voertuigen, gebeurt dat in een keer. Daarna gaan stapsgewijs alle personenauto's en bestelauto's over. De invoering van de kilometerprijs duurt voor deze groep zo'n vijf jaar omdat ongeveer 8 miljoen kastjes moeten worden ingebouwd. Om elke schijn van rechtsongelijkheid tijdens de overgang te vermijden kunt u niet zelf bepalen wanneer uw personenauto(s) of (bestel)bus of wagenpark de kilometerprijs gaat betalen.

Via een selectie op basis van de eerste twee nummers van het kenteken gaat steeds een nieuwe groep van ongeveer 100.000 automobilisten de kilometerprijs betalen. Deze selectie gebeurt in willekeurige volgorde. Voor de voertuigen die nog niet overgaan op de kilometerprijs geldt dat u voor deze voertuigen gewoon de vaste autobelastingen blijft betalen. Naar verwachting is de kilometerprijs in 2018 helemaal ingevoerd.

Betalen per kilometer

Binnen de kilometerprijs krijgt u te maken met twee tarieven: het basistarief en het spitstarief. Net als in de huidige autobelastingen komen er aparte basistarieven voor personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's. De opbrengsten van de kilometerprijs gaan naar het Infrastructuurfonds. Uit dit fonds wordt onder andere het aanleggen en onderhouden van wegen en het vernieuwen van de infrastructuur voor het openbaar vervoer gefinancierd.

De kilometerprijs is niet van toepassing op kilometers die in het buitenland gereden worden. Uiteraard betaalt u in het buitenland wel de daar geldende tolbedragen en vignetten zoals u dat nu ook doet.

Basistarief

Er komt een basistarief voor elke kilometer die u in Nederland rijdt. Dit tarief verschilt per voertuig. Voertuigen met een lage CO₂-uitstoot krijgen een lager tarief. Wat straks uw basistarief wordt voor uw voertuig(en), kunnen we op dit moment nog

niet exact bepalen. De tarieven staan pas vast na goedkeuring van de Tweede en de Eerste Kamer. Daarnaast maakt het uit hoe uw wagenpark er straks uitziet of met welk voertuig u straks rijdt. Het tarief verschilt immers per voertuig. Op onze website krijgt u meer inzicht in de effecten van de kilometerprijs.

Spitstarief

Om de files extra te verminderen, kan in de spits op drukke trajecten een toeslag gelden. Dit spitstarief is voor alle weggebruikers hetzelfde. Wel kunnen op verschillende wegen, verschillende tarieven worden ingezet. Waar en wanneer het spitstarief precies gaat gelden, wordt nog bepaald.

Veranderingen door kilometerprijs

De kilometerprijs komt in de plaats van de huidige vaste autobelastingen. Nu betaalt u motorrijtuigenbelasting (mrb), aanschafbelasting (bpm) en belasting zware motorvoertuigen (bzm) voor uw voertuig of wagenpark. Straks betaalt u per gereden kilometer, maar daarvoor moeten de huidige belastingen worden afgebouwd.

Motorrijtuigenbelasting

Het omzetten van de motorrijtuigenbelasting is eenvoudig. Die wordt stopgezet zodra uw voertuig mee gaat doen aan het kilometerprijsstelsel.

Aanschafbelasting

De aanschafbelasting wordt stukje bij beetje afgeschaft. In één keer schrappen is niet verstandig, nieuwe auto's zouden dan

weliswaar direct goedkoper worden, maar het huidige wagenpark zou ook in één keer een stuk minder waard zijn. En dat is niet handig, niet voor uw portemonnee, niet voor de autobranche en niet voor de Nederlandse economie. Om ook de aanschafbelasting op termijn te laten verdwijnen zet het Ministerie van Financiën sinds 2008 de aanschafbelasting om in de motorrijtuigenbelasting, de eerste jaren met 5% per jaar, daarna met grotere stappen. Als u in die periode met uw auto overgaat naar de kilometerprijs, betaalt u in het begin dan ook een lager bedrag per kilometer dan aan het eind. Naar verwachting is de kilometerprijs in 2018 volledig opgebouwd en zijn de vaste autobelastingen verleden tijd.

Belasting zware motorvoertuigen

De “Belasting Zware Motorrijtuigen” (bzm) staat ook wel bekend als het Eurovignet. Dit vignet geldt voor vrachtwagens vanaf 12 ton en is gebaseerd op het Eurovignetverdrag dat Nederland heeft met België, Denemarken, Luxemburg en Zweden. Met de invoering van de kilometerprijs wordt het Eurovignetverdrag opgezegd en vervalt deze belasting.

Verwachte effecten

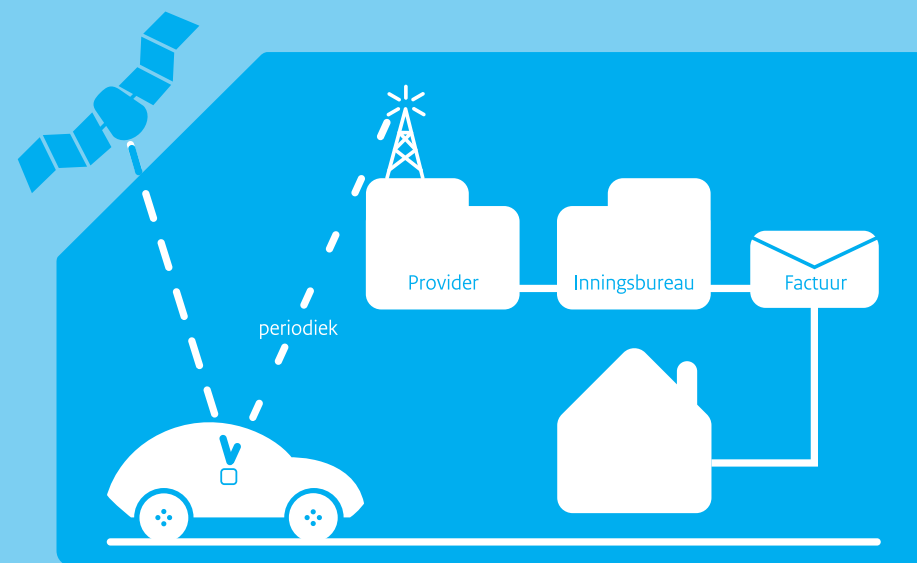
Of de kilometerprijs gunstig uitpakt voor u als ondernemer is afhankelijk van diverse factoren: uw reisgedrag en dat van eventuele medewerkers, het feit of u over een wagenpark beschikt en het aantal kilometers dat daarmee wordt afgelegd. Voor u als ondernemer geldt dat u beperkte

mogelijkheden hebt om de spits te gaan mijden. Dat kan een hogere kostenpost opleveren. Maar over het algemeen geldt dat het aantal kilometers dat u als ondernemer in de spits maakt maar een klein percentage is van het totale aantal gereden kilometers. Tegenover de kosten van de kilometerprijs, staan de reistijdwinsten en het daarmee samenhangende financiële voordeel voor u als ondernemer. Uit onderzoek blijkt dat het financiële voordeel door de reistijdwinsten groter is dan de lastenverzwaring. Ook de betrouwbaarheid van de reistijd verbetert. Omdat bedrijven profiteren van kortere reistijden neemt het zakelijke verkeer licht toe, is de verwachting.

De effecten van de kilometerprijs op een rij

- Het aantal gereden kilometers daalt met ongeveer 15 procent
- Het tijdverlies door files daalt met 40 tot 60 procent
- Het milieu verbetert vanwege de afname van
 - CO₂-uitstoot
 - Uitstoot van fijnstof (PM₁₀)
 - Uitstoot van stikstofoxiden (NO_x)
- Het aantal verkeersdoden neemt af met zo'n 7 procent
- Projecten als spitsmijden laten zien dat een prijsprikkel mensen stimuleert te zoeken naar alternatieven. Uit deze proeven blijkt ook dat de spits mijden voor sommigen ook daadwerkelijk een optie is.

Alle effecten zijn berekend ten opzichte van een situatie zonder kilometerprijs.



Wie betaalt de kilometerprijs

Voertuigen die in het huidige systeem geen motorrijtuigenbelasting betalen, doen ook niet mee met de kilometerprijs. Dus hier verandert eigenlijk weinig. Dit zijn bijvoorbeeld brandweerauto's, ambulances, politieauto's en voertuigen zonder kenteken, zoals een gehandicapt voertuig, landbouwtrekker en shovels. Hetzelfde geldt voor taxi's en OV-bussen, zij betalen geen kilometerprijs. Wat wel verandert, is de regeling voor oldtimers: auto's van ná 1 januari 1987 gaan wel meedoen met de kilometerprijs. Bij motor- en is het te moeilijk om het kastje op een goede en veilige manier in te bouwen. Zij blijven daarom de vaste autobelastingen betalen, in plaats van de kilometerprijs.

Buitenlands personenverkeer

Voor buitenlandse automobilisten die af en toe in Nederland rijden worden de mogelijkheden voor een alternatief systeem onderzocht.

Buitenlands vrachtverkeer

Voor buitenlandse vrachtauto's geldt dat zij net als Nederlandse vrachtauto's de kilometerprijs gaan betalen. Zij hebben de keuze tussen meedoen met het systeem en een kastje laten inbouwen of betalen aan de grens. Voor vrachtverkeer gelden in het buitenland al verschillende regelingen. Om ervoor te zorgen dat vrachtauto's geen dashboard vol verschillende kastjes krijgen, werkt Europa aan een internationale service waarmee vrachtauto's in heel Europa elektronisch tol kunnen betalen. Het buitenland volgt de ontwikkelingen in Nederland overigens op de voet.



Internationaal overleg vindt plaats met landen waar al ervaring is opgedaan met wegbeprijzing, zoals Zweden, Oostenrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Daarnaast wordt de invoering afgestemd met landen die ook een kilometerprijs willen invoeren, zoals Frankrijk en België.

Werking van het systeem

De kilometerprijs geldt overal in Nederland, dus niet alleen op de snelwegen. Om de kilometerprijs te kunnen innen krijgt ieder voertuig een kastje. Dit kastje registreert hoeveel kilometers het voertuig in Nederland heeft gereden en tegen welk tarief. Op basis van die gegevens wordt de factuur gemaakt en opgestuurd naar de kentekenhouder.

De overheid wil de uitvoering van de kilometerprijs zoveel mogelijk aan de markt

overlaten, zodat marktwerking ontstaat, met extra diensten voor gebruikersgemak. Daardoor krijgt u de mogelijkheid te kiezen. Een basiskastje is mogelijk, maar een combinatie met bijvoorbeeld navigatieapparatuur waarschijnlijk ook. Veel bedrijven zijn geïnteresseerd om de kastjes te ontwikkelen en te leveren. Aan de ontwikkeling en levering van de kastjes stelt de overheid strikte eisen. Alleen bedrijven die straks voldoen aan alle eisen, en dus een certificaat van de overheid hebben gekregen, mogen meedoen. Welke certificeringeisen worden gesteld en hoe het kastje er precies gaat uitzien, wordt samen met het bedrijfsleven uitgewerkt. Het inbouwen van kastjes vindt plaats bij een APK-garage of een ander gecertificeerd bedrijf. Voor de aanschaf en de installatie van het eerste kastje krijgt u van de overheid een vergoeding.

Providers

Een kastje kopen kan straks bij verschillende providers, net als nu bij de aanschaf van een mobiele telefoon. De providers bieden uiteenlopende kastjes aan, met of zonder aanvullende diensten zoals navigatie.

Facturering en betaling

Op basis van de gegevens krijgt u van het inningsbureau maandelijks een factuur. Deze rekening moet binnen een maand betaald worden. De overheid vindt het belangrijk dat de rekening klopt. Daarom worden er hoge technische eisen aan het kastje gesteld. Mocht de rekening desondanks niet kloppen dan kunt u als kentekenhouder bezwaar maken.

Fraude

Omdat de kilometerprijs in plaats komt van de vaste autobelastingen, moet iedereen meedoen. De overheid doet er alles aan om fraude te voorkomen en te ontmoedigen. Daarom krijgt het kastje in uw voertuig(en) een 'trusted element'. Dat is een chip vergelijkbaar met een simkaart van een mobiele telefoon, die ervoor zorgt dat de gegevens veilig worden verzonden.

Toezicht en handhaving

De belangrijkste toezichthouder is het kastje zelf. Vandaar dat het ook aan strenge eisen moet voldoen. In het kastje zit een zogenoemd logboek dat onverwachte gebeurtenissen registreert zoals stroomonderbrekingen, plotselinge sprongen in coördinaten en het wegvallen van het satelliet signaal. Daarnaast registreren

handhavingsportalen langs de weg deze afwijkingen. Tot slot voert de politie controles uit met apparatuur langs de weg en kan zij overtreeders aanhouden.

Privacy

Uw voertuig of wagenpark wordt voorzien van een kastje(s) om te registreren hoeveel kilometers tegen welk tarief gereden zijn. Het gaat dan om het aantal kilometers x het basistarief en het aantal kilometers x het spitstarief. Waar de berijder van het voertuig heeft gereden en wanneer precies, daar kan niemand over beschikken zonder toestemming van de kentekenhouder.

Met het College Bescherming Persoonsgegevens wordt regelmatig besproken hoe we de privacy kunnen blijven garanderen. Daarbij wordt uiteraard ook rekening gehouden met de Europese richtlijnen die op het gebied van privacybescherming gelden.

Lease

Sommige zaken zijn voor leaserijders net iets anders geregeld. Zo geldt voor leaserijders dat de leasemaatschappij de kentekenhouder is en daarmee de factuur krijgt. Tenzij is geregeld dat de belastingplicht is overgezet naar de berijder, dan krijgt de leaserijder de factuur. Hoe dat geregeld wordt, is afhankelijk van de afspraken die gemaakt worden tussen werkgevers, de leasemaatschappij en de leaserijders.

Waarom de kilometerprijs

Het beprijzen van het gebruik van voertuigen als (bestel)auto's, vrachtauto's en touringcars komt niet zomaar uit de lucht vallen. In de afgelopen jaren passeerden vele plannen de revue, die mislukten vanwege een gebrek aan maatschappelijk draagvlak. Daarom is in 2005 het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit ingesteld om te adviseren over een andere manier van betalen voor mobiliteit in Nederland die kan rekenen op maatschappelijk draagvlak.

Zestien bestuurders van bedrijven, overheden en maatschappelijke organisaties, zoals VNO-NCW, BOVAG, RAI Vereniging, TLN, EVO, SNM, ANWB en de wetenschappelijke wereld, hebben onder leiding van wijlen oud ANWB-directeur Paul Nouwen geadviseerd de kilometerprijs in te voeren in plaats van de vaste autobelastingen: motorrijtuigenbelasting, aanschafbelasting en belasting zware motorvoertuigen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft dit advies overgenomen en uitgewerkt. Er is veel onderzoek gedaan naar de effecten van de kilometerprijs ten opzichte van andere vormen van beprijzing, bijvoorbeeld een verhoging van de brandstofaccijnzen, een passageheffing, een verblijfsheffing of een wegenvignet. Het kabinet heeft gekozen voor de kilometerprijs omdat blijkt dat de kilometerprijs de meest effectieve vorm van beprijzen is voor het behalen van de bereikbaarheidsdoelstellingen.

Verhoging brandstofaccijnzen

Veel mensen vragen of we niet beter de brandstofaccijnzen kunnen verhogen dan een meer ingewikkelde kilometerprijs in te voeren. Groot nadeel is dat een accijnsverhoging geen invloed heeft op het tijdstip en de plaats waar mensen rijden; de kilometerprijs door het spitstarief wel. Daarnaast gaan mensen over de grens tanken. Het effect op de files blijft dan uit en onze economie lijdt onder dit 'lek'. Ondanks de kosten van de kilometerprijs, is die wél goed voor de economie, zo blijkt uit onderzoek door onder meer het Centraal Planbureau.

Passageheffing

Bij een passageheffing betalen automobilisten bij een betaalpunt om een gebied in te mogen. Hiervoor is niet gekozen omdat de landelijke effecten onvoldoende zijn. Onderzocht is wat het effect is rond de vier grote steden. De bereikbaarheid in de Randstad verbetert, maar het effect op nationaal niveau is aanzienlijk kleiner. Bovendien is het systeem minder logisch, omdat een passageheffing boven op de vaste autobelastingen komt en niet door iedereen wordt betaald.

Verblijfsheffing

Een verblijfsheffing betekent dat je een bedrag per dag betaalt voor het rijden of verblijven in een stad. In Londen is in 2003 zo'n heffing ingevoerd. Het Platform Nouwen heeft de effecten van deze maatregel voor de Nederlandse situatie onderzocht: ook hiervoor geldt dat de landelijke effecten onvoldoende zijn.



Tot die tijd

Vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs vinden mobiliteitsprojecten plaats om belangrijke knelpunten aan te pakken. Het gaat om de regio's Amsterdam, Arnhem-Nijmegen, Den Haag, Den Bosch-Eindhoven, Rotterdam en Utrecht. Provincies, gemeenten, ruim 150 grote werkgevers, vakbonden en Werkgeversorganisaties werken met elkaar samen om de projecten te realiseren.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat levert een financiële bijdrage aan de projecten en ondersteunt de regio's bij de uitvoering. Ook zorgt het ministerie ervoor dat de resultaten worden gemeten en geëvalueerd.

De projecten zijn daarnaast bedoeld om weggebruikers en werkgevers vertrouwd te maken met de keuzes die zij hebben

(thuiswerken, vroeger of later beginnen en OV). Ook bieden de projecten inzicht in het gedrag van de automobilisten bij prijsprikkels. Die bewustwording en extra kennis helpen bij een effectieve invoering van de kilometerprijs. Tot slot bieden de projecten het bedrijfsleven de kans om praktijkervaring met de nieuwe technologie en aanvullende diensten op te doen.

Mobiliteitsprojecten op weg naar de kilometerprijs

Metropoolregio Amsterdam

- Pilot betaald rijden: start met 1.000 deelnemers in 2010, het aantal deelnemers wordt geleidelijk uitgebreid

Rotterdam

- Spitscoren A15: 2.500 deelnemers, start in oktober 2009
- RITS (reisinformatie transportsector): start in september 2009

Den Bosch - Eindhoven

- Beprijzingspilot/VAS (extra aanvullende diensten) Den Bosch: 3.000 deelnemers, start in 2010
- Proeftuin in-car projecten

Utrecht

- Filemijden: 1.000 deelnemers, start in 2009
- Beprijzingspilot Utrecht Oost: enkele duizenden deelnemers, start in 2010
- Beprijzingspilot A12: start eind 2010

Regio Haaglanden

- Spitsmijden 2a: 800 deelnemers van september 2008 - juni 2009
- Spitsmijden 2d: 4.000 deelnemers start in december 2009
- Beprijzingspilot: 2.000 deelnemers, start in 2010

Arnhem - Nijmegen

- SLIM prijzen Waalbrug: 6.000 deelnemers, van september - december 2009
- SLIM prijzen 2: 5.500 deelnemers, start in 2010



Meer weten?

De laatste stand van zaken en nog veel meer over de kilometerprijs vindt u op www.kilometerprijs.nl

Wat kunt u doen

U kunt nu al nadenken over mogelijkheden voor thuiswerken, e-werken of flexwerken. Of u kunt stimuleren om wanneer dat mogelijk is, te kiezen voor andere vormen van vervoer. Via de Taskforce Mobiliteitsmanagement kunt u leren van ervaringen die opgedaan zijn met mobiliteitsmanagement. Deze Taskforce bestaat uit vertegenwoordigers van sociale partners, decentrale overheden, het bedrijfsleven en de (rijks)overheid. Zij zijn gezamenlijk bezig met het uitvoeren van maatregelen om de bereikbaarheid en leefbaarheid structureel te verbeteren.

Grootschalige praktijktest

Voordat het daadwerkelijke startsein voor de invoering wordt gegeven, wordt het systeem uitgebreid getest. Dat gebeurt met een grootschalige praktijktest waaraan 60.000 auto's deelnemen. Met deze test wordt onderzocht of het kastje goed functioneert en of de facturering soepel verloopt. De betrouwbaarheid, nauwkeurigheid en fraudebestendigheid van het

systeem worden getest. Daarnaast wordt bekeken of deelnemers het systeem betrouwbaar en gebruiksvriendelijk vinden. Deelnemers hoeven de rekening niet te betalen, het gaat immers niet om een test mobiliteitsgedrag. De praktijktest duurt ongeveer tien maanden. De deelnemers worden geworven in een specifiek gebied zodat het kastje bij een beperkt aantal garages kan worden ingebouwd.