

Effecten op de koopkracht variant A en variant B Anders Betalen voor Mobiliteit/ ABvM

Samenvatting belangrijkste resultaten

Op verzoek van V&W heeft SZW een eerste inschatting gemaakt van de koopkrachteffecten van twee varianten van Anders betalen voor Mobiliteit (ABvM), te weten een combinatie van een basisheffing en een congestieheffing (variant A) en alleen een congestieheffing (variant B). Deze varianten gaan gepaard met een terugsluis via verlaging van de Motorrijtuigenbelasting.

Belangrijkste resultaten zijn:

- De koopkrachteffecten lijken mee te vallen. In beide varianten is - onder de gemaakte aannamen over spreiding van effecten - voor 90%-95% van de huishoudens de koopkrachtverschuiving kleiner dan plus of minus 200 euro op jaarbasis.
- Er treedt een beperkte lastenverschuiving op van burgers naar bedrijven in beide onderzochte varianten. Hierbij speelt een rol dat zakelijke auto's relatief veel kilometers maken, waardoor de kilometerheffing zwaarder weegt dan de terugsluis via de Motorrijtuigenbelasting. Het gemiddelde licht positieve beeld voor burgers kan echter verschuiven als rekening wordt gehouden met de kosten van aanschaf van apparatuur.
- Bij congestieheffing is er een relatief kleine groep (met veelal een bovengemiddeld inkomen) die de rekening betaalt omdat zij veel in de spits in congestiezones rijden. De meeste andere burgers hebben licht profijt, omdat zij nauwelijks kilometers rijden in congestiezones, maar wel profiteren van de verlaging van Motorrijtuigenbelasting.
- Bij de gecombineerde heffing zijn de effecten meer verspreid. Praktisch alle autorijders krijgen te maken met heffingen over snelwegkilometers, en het is maar net afhankelijk van de afgelegde kilometers en het soort auto (gewicht/brandstof) of het saldo van kilometerheffing en verlaging van Motorrijtuigenbelasting positief dan wel negatief is.
- Inactieven en minima hebben, voor zover zij een auto bezitten, in beide varianten gemiddeld een beperkt (0,1%-0,2%) koopkrachtvoordeel omdat zij relatief weinig in de spits rijden. Bij andere huishoudtypen waarvoor koopkrachteffecten zijn gepresenteerd, vallen de gemiddelde koopkrachteffecten veelal weg in de afronding. Binnen deze groepen is uiteraard wel spreiding, afhankelijk van individueel mobiliteitsgedrag.
- In de berekeningen is verondersteld dat werkgevers alleen de kilometerheffing op woon-werk-verkeer van leasewagens vergoeden. Op het moment dat werkgevers vaker heffingen op woon-werkverkeer gaan compenseren, komt dit de koopkracht van burgers ten goede.

Kaders voor berekening

Het Ministerie van V&W wenst inzicht te krijgen in de koopkrachteffecten van twee varianten van ABvM die mogelijk per 2011 worden ingevoerd. Bij variant A gaat het – wat betreft personenvervoer – om een basisheffing op hoofdwegennet van gemiddeld 1,4 cent per kilometer plus een congestieheffing ad 11 cent per kilometer. Deze congestieheffing hoeft alleen betaald te worden op bepaalde (drukke) wegen en tijdstippen. Automobilisten betalen in variant A op drukke plaatsen 11 + (gemiddeld) 1,4 cent per kilometer.

In variant B gaat het wat betreft personenvervoer alleen om de congestieheffing. Beide varianten gelden onder gelijktijdige verlaging van de Motorrijtuigenbelasting (MRB). Het gaat bij dit laatste in principe om een gelijke procentuele verlaging van de MRB voor alle auto's.

Tabel: Gemiddelde tarieven voor de onderzoeksvarianten en componenten, in cent/km [prijspeil 2007]

Variant	Reikwijdte	Gemiddeld basistarief personenauto's (a)	Congestietarief in spits als I/C > 0,8
Variant A	Hoofdwegennet	1,4	11
Variant B	Hoofdwegennet	0	11

(a) Dit zijn gemiddelde tarieven die worden gedifferentieerd naar milieukeurmerken

Deze notitie beschrijft de berekeningen die SZW heeft gemaakt om de koopkrachteffecten van genoemde varianten in kaart te brengen. De berekeningen van SZW richten zich op:

- de effecten van beprijzing van personenvervoer; niet meegenomen wordt dat beprijzing van vrachtverkeer mogelijk wordt afgewenteld op de prijzen van consumentengoederen;
- de effecten van lagere MRB en de betaalde heffingen per kilometer. De tijdbesparingen worden niet meegenomen;
- het aandeel kilometers dat naar verwachting wordt belast als de heffing(en) actief zijn; de simulatie houdt dus rekening met gedragseffecten;
- de situatie bij de Eerste stap Anders Betalen voor Mobiliteit, zoals die in genoemde varianten beoogd is voor 2011. Hierbij wordt uitgegaan van o.a. ook de (geraamde) huishoudsamenstelling en inkomensverdeling 2011. Wat betreft autobezit en afgelegde kilometers is geïkt op beschikbare cijfers voor 2012, onder veronderstelling dat er zich geen grote mobiliteitverschuivingen tussen 2011 en 2012 voordoen;
- voertuigkilometers afgelegd voor woon-werkbestemmingen en overige bestemmingen. Aangenomen is dat burgers kilometerheffingen voor zakelijke bestemmingen volledig vergoed krijgen, waardoor deze niet relevant zijn voor koopkrachtberekeningen. Bij leaserijders is additioneel nog verondersteld dat kilometerheffing voor woon-werkverkeer wordt vergoed door werkgevers;
- geen rekening is gehouden met de aanschafkosten voor apparatuur.

Aandachtspunt is dat uitgegaan is van MRB-cijfers (verdeling auto's naar MRB-klasse en tarieven) aangeleverd door V&W afkomstig uit 2003. Geen rekening is gehouden met maatregelen voor vergroening van de MRB en/of de schuif van BPM naar MRB.

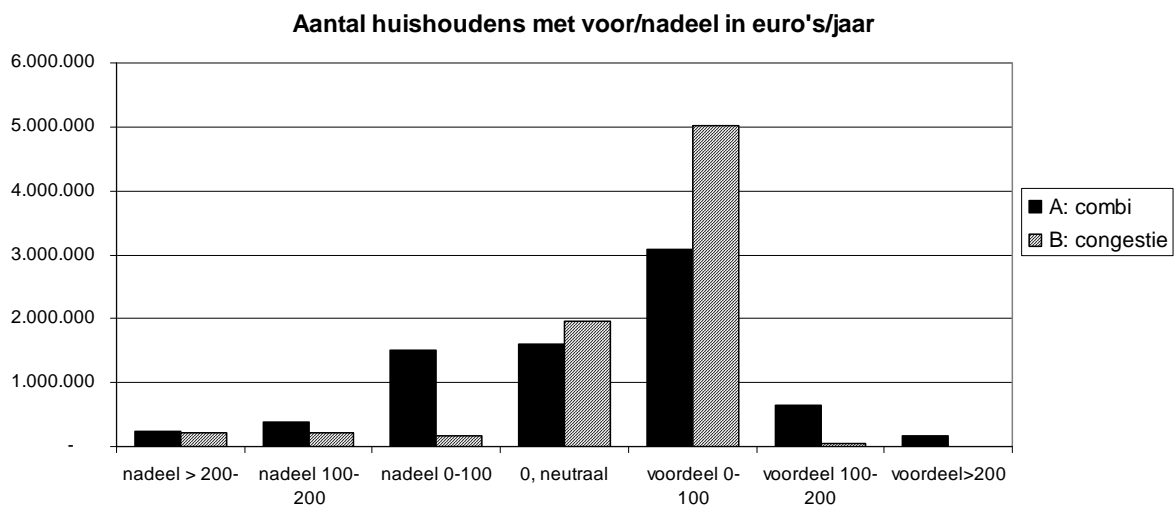
Belangrijke kanttekening is verder dat de uitkomsten afhankelijk zijn van gemaakte aannamen over welke burgers precies de heffingen gaan betalen. Er is getracht gebruik te maken van alle beschikbare informatie op dit terrein. Echter, dit neemt niet weg dat op bepaalde punten teruggevallen is op 'educated guesses'. De meest cruciale aannamen zitten op het punt van welke huishoudens precies de heffingen betalen, omdat alleen de gemiddelde kans op kilometerheffing op groepsniveau (regio, inkomensniveau, 60-/60+) bekend is.

Overzicht eerste resultaten

Algemeen beeld

In deze paragraaf worden de uitkomsten gepresenteerd van de uitgevoerde simulaties. Per saldo hebben huishoudens baat bij de invoering van ABvM. Het gaat hierbij bij de basisheffing in combinatie met de congestieheffing om een gemiddeld voordeel van €8 per huishouden, en bij congestieheffing om een gemiddeld voordeel van €5 per huishouden (op prijspeil 2011). Omdat met bedrijfsauto's relatief veel kilometers worden afgelegd, betalen bedrijven per saldo meer aan kilometerheffing dan zij voordeel hebben van verlaging van de MRB, terwijl dit voor burgers juist andersom geldt.

Figuur 1: Verdeling inkomenseffecten twee varianten ABvM, 2011



Overall beeld is dat door een congestieheffing (variant B) de meeste huishoudens een licht voordeel (veelal < €100 per jaar) hebben. Relatief weinig huishoudens hoeven congestieheffing te betalen, terwijl alle huishoudens die een auto/auto's bezitten baat hebben bij de verlaging van de MRB. Er zijn – bij de gemaakte veronderstellingen over spreiding van belaste kilometers – ca. 215.000 huishoudens die een nadeel hebben van meer dan €200 op jaarbasis. Hierbij komen verdere uitschieters voor tot rond de €1000 op jaarbasis. Omdat de aanpassing van de MRB in variant B maar beperkt is (6%) wordt de groep die met grote regelmaat congestieheffing betaalt maar in beperkte mate gecompenseerd door de MRB-terugsluis.

Bij congestieheffing in combinatie met een basisheffing (variant A) is er meer spreiding in de uitkomsten. De groep die naar verwachting netto meer dan €200 op jaarbasis moet betalen, is iets omvangrijker (ca. 245.000 in plaats van 215.000). Hiernaast zijn er ook grotere positieve uitschieters van meer dan €200 bij ca. 180.000 huishoudens. Dat we nu ook grotere positieve uitschieters zien komt doordat de MRB-terugsluis in variant A 28% is. Huishoudens die weinig (belaste) kilometers afleggen, incasseren dus een relatief grote meevaller bij de MRB terwijl zij weinig kilometerheffing hoeven te betalen. Ondanks dat de spreiding in variant A wat groter is dan bij variant B, blijft ook bij variant A naar verwachting voor 90%-95% van de huishoudens het koopkrachteffect binnen een bandbreedte van ca. €200 op jaarbasis.

Effecten voor huishouden/inkomensgroepen

Om te illustreren bij welke inkomensgroepen zich met name koopkrachteffecten voordoen, toont tabel 1 de effecten voor de verschillende huishoudcategorieën die in reguliere koopkrachtoverzichten worden gehanteerd.

Tabel 1: Gemiddelde koopkrachteffecten bij combinatie basisheffing en congestieheffing (A) dan wel alleen congestieheffing (B) naar huishoudtype

	Aandeel huishoudens met auto*	Gem. aantal km per huish met minstens 1 auto*	Effecten bij huish met auto	
			A: Combi	B: Congestie
Actieven				
alleenverdiener met kinderen, modaal	97%	18.600	0,0%	0,0%
alleenverdiener met kinderen, 2*modaal	99%	20.000	0,0%	0,0%
tweeverdiener met kinderen, 1+0,5*modaal	98%	21.100	0,0%	0,0%
tweeverdiener met kinderen, 2+1*modaal	98%	23.300	0,0%	0,0%
tweeverdiener zonder kinderen, 1+0,5*modaal	97%	20.200	0,0%	0,0%
tweeverdiener zonder kinderen, 2+1*modaal	98%	21.800	0,0%	0,0%
alleenst, minimum	61%	12.300	0,0%	0,1%
alleenst, modaal	69%	13.300	0,0%	0,0%
alleenst, 2*modaal	79%	13.900	0,0%	0,0%
alleenst ouder, minimum	85%	14.100	0,1%	0,1%
alleenst ouder, modaal	91%	15.600	0,0%	0,0%
Inactieven				
minima, paar met kinderen	85%	15.100	0,2%	0,3%
Minima, alleen	45%	9.500	0,1%	0,2%
Minima, alleenst. Ouder	73%	11.800	0,1%	0,2%
AOW, alleenst, sociaal minimum	47%	7.200	0,1%	0,2%
AOW, alleenst, +5.000	50%	7.500	0,1%	0,2%
AOW, paar, sociaal minimum	85%	8.800	0,1%	0,2%
AOW, paar, +10.000	83%	8.900	0,1%	0,1%
Overige groepen	84%	16.300	0,0%	0,1%
Totaal	79%	15.800	0,0%	0,1%

* Het gaat hierbij om gesimuleerde aantallen auto's en kilometers, 2011

Voor beide varianten geldt dat inactieven, voor zover zij een auto hebben, financieel voordeel hebben omdat de MRB-terugsluis groter is dan het bedrag dat zij kwijt zijn aan kilometerheffing. Dit hangt samen met het lage kilometertal dat inactieven gemiddeld afleggen, waarbij bovendien relatief weinig kilometers onder de congestieheffing vallen. Bij actieven zien we op groepsniveau vrijwel geen koopkrachteffecten. Er zijn wel groepen die er op achteruit gaan (tweeverdieners zonder kinderen, alleenstaanden met een inkomen van 2* modaal), maar de effecten vallen weg in de afronding. Opgemerkt wordt dat het in deze tabel om gemiddelde effecten gaat: binnen de onderscheiden groepen gaan sommigen er wel significant op achteruit of vooruit.

De gepresenteerde resultaten zijn overigens sterk afhankelijk van de aanname dat alleen lease-rijders hun woon-werkverkeer vergoed krijgen. Op het moment dat we bijvoorbeeld veronderstellen dat alle kilometerheffingen voor woon-werkverkeer worden vergoed door de werkgever, is er bij alle groepen actieven een licht positief koopkrachteffect door ABvM. Kanttekening hierbij is dat een ruimhartige werkgeversvergoeding van kilometerheffing ook weer een doorwerking heeft op de beschikbare loonruimte.

Effecten naar regio

Vergelijkbare koopkrachtoverzichten kunnen ook gepresenteerd worden voor andere dwarsdoorsneden van de bevolking, bijvoorbeeld naar regio. Ook hier komt weer het beeld naar voren dat de verschuivingen op groepsniveau beperkt zijn. Bij variant A is alleen in het Noordoosten het koopkrachteffect afwijkend van 0,0%; bij variant B is er een minimaal koopkrachteffect in alle regio's. Kijken we naar de afwijkingen in euro's, dan is in de Regio Randstad (exclusief G4) is het gemiddelde koopkrachtverlies bij een congestieheffing maar €1, tegen een gemiddelde koopkrachtwinst onder autobezitters in het Noordoosten van €17. Bij de gecombineerde heffing zijn de verschillen nog kleiner.

Tabel 2: Gemiddelde koopkrachteffecten bij combinatie basisheffing en congestieheffing (A) dan wel alleen congestieheffing (B) naar regio

	Aandeel huishoudens met auto*	Gem. aantal km per huish met minstens 1 auto*	Effecten bij huish met auto	
			A: Combi	B: Congestie
G4	60%	14.400	0,0%	0,1%
Rest randstad	82%	15.951	0,0%	0,1%
Noord-Oost Nederland	82%	16.432	0,1%	0,1%
Zuid-Oost Nederland	83%	15.800	0,0%	0,1%
Overall	79%	15.801	0,0%	0,1%

* Het gaat hierbij om gesimuleerde aantallen auto's en kilometers, 2011

SZW, directie ASEA, 3 december 2007