

het daar vooralsnog niet mee eens. (Dit punt staat ook ambtelijk nog uit bij IenW.)

//

Advies en toelichting per agendapunt

Maatregelen gericht op personenvervoer

Advies:

- Het pakket voor stimulering elektrische personenauto's is te veel gericht op subsidiëren en kent een forse budgettaire derving (circa 7 mld. lastenkant) en circa 1 mld. uitgavenkant, cumulatief t/m 2030). De bpm-verhoging ontbreekt, maar is wel een effectieve en belangrijke maatregel.
- IenW stelt voor om de aanschafsubsidie en de bijtellingskorting voor elektrische auto's te verlengen na 2025. Wij zien deze maatregelen niet als een doelmatige toevoeging om de klimaatdoelen te halen, waarbij ze bovendien leiden tot een additionele dervingsopgave. Wij adviseren daarom dat deze maatregelen enkel onderdeel van een pakket zouden vormen als eerst is gezorgd voor deugdelijke dekking van het mobiliteitspakket als geheel.
- Het beperken van de aftrekbaarheid van de kosten van fossiele auto's in de winstbelasting is geen alternatief voor de zakelijke normering (als die vanwege EU-recht geen doorgang kan vinden). Is complex in de uitvoering en bovendien zijn reeds effectievere knoppen beschikbaar (o.a. de bpm).
- Van de dekkingsmaatregelen heeft u in het eerdere BWO aangegeven de reiskostenvergoeding juist te willen verhogen. Dit kon toen ook op instemming van MienW rekenen. Het progressiever maken van de mrb of het verhogen van de vliegbelasting kunnen geschikte alternatieve dekkingsopties zijn.
- U kunt voorstellen om de komende week samen meerdere varianten voor EV-pakketten uit te werken, waarbij i.i.g. wordt gekeken naar combi verbod zakelijke markt – bpm verhoging en de pakketten worden gedekt (met i.i.g. 1 variant met dekking binnen mobiliteitsdomein).

Toelichting:

- IenW stelt ter stimulering van elektrische personenauto's de volgende combinatie van maatregelen voor:
 - Verbod op nieuwe zakelijke fossiele auto's per 2025
 - Korting in de bijtelling voor elektrische auto's verlengen na 2025
 - Gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's
 - Verlenging van de aanschafsubsidie voor nieuwe en tweedehands elektrische auto's na 2024
 - Invoeren mogelijkheid zero-emissiezones alle modaliteiten voor middelgrote steden vanaf 2030
- Het verbod op nieuwe zakelijke fossiele auto's kan worden ontweken door niet meer zakelijk een auto te leasen, maar een auto privé te gaan rijden. IenW verwacht dat dit uitwijkeffect substantieel kan zijn en stelt dat daarom flankerend beleid nodig is om de elektrische auto aantrekkelijk genoeg te maken. Ze stellen daarom voor om de korting in de bijtelling te verlengen.
- Als terugvaloptie voor de zakelijke norm stelt IenW voor om de aftrekbaarheid van de kosten te beperken in de winstbelasting (Belgisch model). Deze optie is ingewikkeld in de uitvoering en bovendien kan met o.a. de reeds bestaande bpm veel effectiever worden gestuurd op de samenstelling van het wagenpark.
- De afgelopen paar jaar is er veel kritiek geweest op de stimuleringskosten van elektrische auto's. De stimuleringskosten waren hoog en het voordeel kwam

bovendien terecht bij de zakelijke rijder, die bovengemiddeld bedeed is. We vinden het daarom onverstandig om opnieuw zo stevig in te zetten op het subsidie-instrumentarium en het accent in het pakket te leggen op normeren en beprizen.

- In het IBO-rapport is aanbevolen om de bpm voor nieuwe fossiele personenauto's fors te verhogen. Dit biedt namelijk een stevige prikkel om bij de aanschaf te kiezen voor een emissievrije variant. Een bpm verhoging versterkt bovendien de norm voor het zakelijk wagenpark, waardoor een bijtellingskorting ook niet nodig is.
- In de bijlage is een groslijst aan dekkingsopties opgenomen. De voornaamste dekkingsopties zien op de vliegbelasting of de motorrijtuigenbelasting.
- De budgettaire derving van het IenW voorstel loopt op tot ruim 7 miljard cumulatief t/m 2030. Deze derving moet worden gedekt.
- We stellen voor om de komende week samen met IenW en EZK verschillende varianten (inclusief dekking) uit te werken. In ieder geval het verbod op nieuwe zakelijke auto's, de bpm verhoging en de mogelijkheid om lokale zero-emissies zones in te stellen, zouden onderdeel moeten zijn van een pakket. Om de dekkingsopgave te verkleinen stellen wij voor de verlenging van de aanschafsubsidie en de bijtellingskorting voor elektrische voertuigen te schrappen. ! ! !
- De dekking moet zowel cumulatief tot en met 2030 als structureel rondlopen.
- Als geschikte dekkingsopties denken we in ieder geval aan het progressiever maken van de motorrijtuigenbelasting (alleen lastenstijging voor grotere auto's) en een verhoging van de vliegbelasting (met differentiatie naar afstand).
 - NB 1. Parameteraanpassingen (zoals verhoging van het bpm-tarief) kunnen in beginsel ieder jaar worden doorgevoerd. Grotere aanpassingen (o.a. afschaffen kwarttarief kampeerauto's) zullen IV capaciteit vragen. Binnen de keten Auto van de Belastingdienst zijn de mogelijkheden om IV-capaciteit vrij te maken voor nieuwe wijzigingen voor de korte termijn beperkt. Ook met het oog op de modernisering van het MRB systeem en het op termijn invoeren van Betalen naar gebruik. De precieze mogelijke invoeringstermijn zijn we nu aan het uitzoeken.
 - NB 2. Parallel aan de klimaatbesluitvorming wordt momenteel BNG nader uitgewerkt. Er moet nog een politiëk besluit worden genomen over de tariefstructuur en hoeveel CO2-reductie met BNG moet worden gereduceerd. Aanvullende maatregelen die de EV-ingroei versnellen, beperken het reductiepotentieel van BNG. Daarnaast vergroot dit de grondslagerosie. In het CA is afgesproken dat vanaf invoering met BNG de grondslagerosie wordt gedekt. Dit betekent dat naar verwachting hogere tarieven in 2030 nodig zullen zijn (om de grondslagerosie te dekken). De keuzes rondom de tariefstructuur van BNG moeten in samenhang met de keuzes rondom een aanvullend klimaatpakket worden bekeken.
- Tot slot stelt IenW voor om duurzaam inkopen voor (mede) overheden te verplichten, extra geld te geven aan gemeenten voor het voeren van lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid, de aanleg van laadinfra te stimuleren en de onbelaste reiskostenvergoeding te beperken.
- Het verplichten van duurzaam inkopen is een IBO-voorstel en een no-regret maatregel. Middelen voor aanleg van laadinfra zijn positief beoordeeld onder het Klimaatfonds. Opletpunt is het stopcontact op land: deze maatregel is

negatief beoordeeld onder het Klimaatfonds, omdat onderbouwing onvoldoende was uitgewerkt en er mogelijk alternatieven zijn (bv. via normeren/beprijzen). Hier zouden we aan vast houden. Een ander opletpunt is het extra geld voor gemeenten: lokale overheden krijgen reeds circa 700 mln. voor lokaal klimaatbeleid, dus het is zeer de vraag of nog meer geld nodig en wenselijk is.

Maatregelen gericht op goederenvervoer

Advies:

- U kunt uw steun uitspreken voor de maatregelen "aanscherpen CO2-prestaties goederenvervoer". Wel belangrijk dat deze maatregel wordt geïmplementeerd als een wettelijke norm en niet als een vrijwillige afspraak.
- U kunt vragen wat de introductie van een emissielabel voor de binnenvaart precies betekent.
- U kunt aangeven begrip te hebben voor standpunt IenW dat intensivering van de vrachtwagenheffing de invoering kan bemoeilijken. Tegelijkertijd raken we hierdoor ook belangrijke dekkingsbron kwijt. Belangrijk daarom om nog niet van tafel te laten vallen en te onderzoeken of een verbreding van de vrachtwagenheffing naar meer/alle wegen mogelijk wel een optie zou kunnen zijn.
- U kunt tot slot aangeven vooralsnog niet akkoord te gaan met extra middelen voor waterstof in wegvervoer, waterstof in binnenvaart en laadinfra in de bouw. Deze middelen zijn als negatief beoordeeld onder het Klimaatfonds, omdat het nog onvoldoende is uitgewerkt.

Toelichting:

- IenW stelt de volgende maatregelen gericht op goederenvervoer voor:
 - Verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer
 - Invoeren CO2-grondslag in VWH met korting 75% voor emissievrije vrachtwagens
 - Sturen op emissielabel binnenvaart (minimaal label B)
 - Middelen KF voor laadinfra wegvervoer
 - Middelen KF voor waterstof wegvervoer
 - Middelen KF voor waterstof binnenvaart
 - Middelen KF voor laadinfra in de bouw
- De belangrijkste wijziging van het IBO-pakket is dat IenW de verhoging van het tarief (en verbreding van de grondslag naar meer wegen) van de vrachtwagenheffing heeft geschrapt. In het IBO-pakket leverde de verhoging van de vrachtwagenheffing circa 750 mln. per jaar. De vrachtwagenheffing moet nog worden ingevoerd en een intensivering kan invoering ingewikkelder maken. We begrijpen daarom het standpunt van IenW, maar tegelijkertijd maakt dit ook het dekkingsvraagstuk moeilijker. Het advies is daarom om verhoging van de vrachtwagenheffing nog niet van tafel te laten vallen.
- In de herziene beoordeling van Klimaatfondsvoorstellen wordt 315 mln. beschikbaar gesteld 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)
- De middelen voor waterstof wegvervoer worden niet toegekend. De subsidieregeling waar het onder zal vallen is nog in ontwikkeling. Advies om bij het volgende Meerjarenprogramma in te dienen.

- Het voorstel voor waterstof binnenvaart 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.
- Voor laadinfra in de bouw wordt voorgesteld om 120 mln. (van de gevraagde 320 mln.) op te nemen. Voorwaarde is dat nadere onderbouwing volgt over de noodzaak van overheidsingrijpen.

Maatregelen gericht op internationale lucht- en zeevaart

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.
- U kunt inbrengen dat de gevraagde middelen voor subsidies ter stimulering van lucht- en zeevaart niet akkoord zijn; deze voorstellen zijn negatief beoordeeld onder het Klimaatfonds (vanwege de scope van het perceel) en bovendien bevat het IenW -pakket geen extra normerende en beprijsende maatregelen.

Toelichting:

- De maatregelen in het IenW-voorstel voor lucht- en zeevaart bestaan volledig uit subsidies. De voorstellen zijn grotendeels negatief beoordeeld onder het klimaatfonds (vanwege de scope van het perceel):
 - Stimulering airlines hogere bijmenging vliegtuigbrandstoffen om van 6% (EU verplichting) naar 14% (nationaal doel) te komen (410 mln.)
 - Ontwikkeling productietechnologieën duurzame vliegtuigbrandstoffen (inclusief synthetische brandstof submandaat EU-verplichting) en versterken nationaal verdienvermogen (600 mln.)
 - Laadinfra luchtvaart (20 mln.)
 - Walstroom (300 mln)
 - Duurzame (aandrijf)technieken zeevaart (360 mln.)
- 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 beprijsd, want de emissies zijn op een lange vlucht hoger dan op een korte vlucht. Daarnaast wordt het Europese ETS systeem 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.
- Voor duurzame (aandrijf)technieken zeevaart wordt 360 mln. gevraagd. Dit voorstel past echter niet onder de scope van dit perceel. Advies om bij het volgende Meerjarenprogramma integraal te wegen of hier middelen voor moeten worden vrijgemaakt.
- De gevraagde middelen voor duurzame luchtvaartbrandstoffen worden nu niet toegewezen. Advies is om bij het volgende Meerjarenprogramma integraal te wegen of hier middelen voor moeten worden vrijgemaakt. De genoemde

hoe realis-
listisch

technieken in dit fiche kunnen ook meedingen voor subsidie onder het voorstel voor vergassing: stimulering projecten vergassing eerste en tweede fasen. Stimulering hernieuwbare vliegtuigbrandstoffen waren onderdeel van het centrale pakket van het IBO klimaat, maar enkel in combinatie met de hogere vliegbelasting. Wat ons betreft is de subsidie voor hernieuwbare vliegtuigbrandstoffen geen onderdeel van het pakket, zeker als de verhoging van de vliegbelasting geschrapt zou worden.

- Er wordt 40 mln. (van de gevraagde 300 mln.) beschikbaar gesteld voor laadinfra walstroom om te kunnen voldoen aan verplichting AFIR-regels.
- De maatregelen voor laadinfra luchtvaart zijn nog niet voldoende uitgewerkt. Na verdere uitwerking wordt dit samen gezien met de vliegbelasting en het CO2-plafond voor de luchtvaart.

Maatregelen gericht op hernieuwbare energiedragers

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 maatvoeringsopties uit te werken. IenW heeft deze opties opgenomen in de tabel.
- Deze maatregel ligt gevoelig bij milieuorganisaties, omdat bijmenging van biograndstoffen grotendeels alleen op papier tot emissiereductie leidt. Bij de verbranding komt nog steeds CO2 vrij, alleen telt deze niet mee in de emissiestatistieken (want: kort cyclisch – de CO2 is pas kort geleden uit de lucht gehaald door gewassen).
- We verwachten dat extra bijmenging van biograndstoffen 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 biograndstoffen.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Voorjaarspakket aanvullend klimaatbeleid mobiliteitssector

Ter bespreking op BWO Mobiliteit van 28 maart 2023

"Nederland wil koploper in Europa zijn bij het tegengaan van de opwarming van de aarde. Om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn, scherpen we het doel voor 2030 in de Klimaatwet aan tot tenminste 55% CO₂ reductie. We committeren ons hard aan dit doel en zullen indien nodig extra stappen zetten om dit te realiseren. Om dit doel ook zeker te halen, spreken we af om ons in het beleid te richten op een hogere opgave, wat neerkomt op circa 60% in 2030."

Deze passage uit het coalitieakkoord vormt de aanleiding voor onderzoek naar aanvullend klimaatbeleid in het kader van IBO Klimaat. Uit dit onderzoek blijkt dat om 55% CO₂-reductie te halen in 2030 er bovenop het bestaande/voorgenomen en geagendeerde beleid (zoals betalen naar gebruik en afschaffing BPM-vrijstelling bestelauto's) aanvullende klimaatmaatregelen getroffen moeten worden die in alle sectoren tezamen optellen tot 10 Mton. Wanneer het beleid zich richt op de hogere opgave van 60% CO₂-reductie om eventuele tegenvallers op te kunnen vangen en zijn daarbovenop extra aanvullende maatregelen nodig die optellen tot 12 Mton. Het IBO-advies gaat om extra aanvullende maatregelen die optellen tot 22 Mton.

Het is uiteindelijk een politieke keuze over welk pakket aan maatregelen komend voorjaar al een definitief besluit genomen moet worden en over welke maatregelen op een later moment besloten kan worden. Over bijvoorbeeld de inzet van biobrandstoffen in het wegverkeer kan op een later moment worden besloten om toch een bepaalde CO₂-reductie in 2030 te kunnen garanderen. Ook wanneer een bepaalde voorkeursmaatregel juridisch niet haalbaar blijkt, kan op een later moment worden besloten om een vergelijkbaar alternatief in te zetten.

- *Daarnaast zetten we in op het verder verduurzamen van vliegtuigbrandstoffen. Om de lucht- en scheepvaart te vergroenen, investeren we in de ontwikkeling en productie in Nederland van o.a. synthetische kerosine. Nederland kan daarin een voorloper zijn (p.9).*
- *We ondersteunen de voorstellen van de Europese Commissie voor een belasting op kerosine op EU-niveau. Eveneens ondersteunen we de voorstellen over de vergroening van de scheepvaart. De Nederlandse inzet is daarbij om weglekeffecten zoveel mogelijk te voorkomen (p.10).*
- *De beschikbaarheid van walstroom voor schepen wordt verder uitgebreid (p.10).*
- *We zetten de voorstellen voor verduurzaming uit de Luchtvaartnota 2020-2050 "Verantwoord vliegen naar 2050" (2020) door, waaronder emissie plafonds per luchthaven. We verhogen de vliegticketbelasting waarbij de opbrengst deels gebruikt wordt voor de verduurzaming van de luchtvaart en vermindering van leefomgevingseffecten (p. 10).*

In deze passages uit het coalitieakkoord is ook een stevige ambitie uitgesproken om de internationale lucht- en scheepvaart te verduurzamen. Op die manier dragen ze bij aan het Klimaatakkoord van Parijs via ICAO/IMO en de EU, ondanks dat ze geen onderdeel zijn van de klimaatwet. Dat betekent niet dat er geen ambitieuze klimaatdoelen voor de zee- en luchtvaart zijn: in de Luchtvaartnota heeft het kabinet zich gecommitteerd aan nationale CO₂-reductiedoelen voor de luchtvaartsector: in 2030 op het niveau van 2005, in 2050 op de helft van het niveau van

2005, in 2070 nul uitstoot. Deze doelen worden vastgelegd via een CO₂-plafond. Voor de zeevaart heeft het kabinet als doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn.

Door investeringen in walstroom worden CO₂-emissies in Nederland voorkomen, ondanks dat deze emissies van schepen niet nationaal worden toegerekend. Verder draagt het beperken van deze emissies ook bij aan de reductie van stikstofemissies. Dat geldt overigens ook voor de snellere ingroei van emissievrije (elektrische) voertuigen.

De grootste brokken met aanvullende beleid voor de mobiliteitssector zijn:

1. Versnellen ingroei emissievrije personenauto's in zowel zakelijke als particuliere markt door invoeren verbod nieuwe fossiele zakelijke auto vanaf 2025 en het beperkt voortzetten van het subsidiëren van de elektrische auto voor particulieren (1,7 Mton).
2. Verduurzamen goederenvervoer door invoeren CO₂-grondslag in vrachtwagenheffing en afspraken maken met de transportsector over meten en verbeteren CO₂-prestatie en op termijn invoeren CO₂-normering (0,9 Mton).
3. Bovenop de Europese verplichtingen meer duurzame biobrandstoffen (hernieuwbare energiedragers) inzetten in het wegverkeer door ophogen van de jaarverplichting. (Er zijn meerdere varianten denkbaar omtrent de hoeveelheid en moment van invoeren.)
4. Verduurzamen lucht- en zeevaart door middel van bijmengen extra duurzame brandstoffen luchtvaart, (aandrijf-) technieken zeevaart en walstroom (3,4 Mton).

Voor een totaaloverzicht van alle maatregelen wordt verwezen naar de tabel op de volgende bladzijde.

De maatregelen en op basis waarvan dit pakket tot stand is gekomen wordt hierna verder toegelicht. Van belang om hierbij op te merken dat de CO₂-reducties indicatief zijn op basis van meeste recente inzichten. Daarom kunnen daaraan geen rechten worden ontleend en zal doorrekening van PBL uit moeten wijzen welke reductie hiermee kan worden behaald. De afspraak richt zich in deze fase van het proces dus uitsluitend op het commitment van de uitvoering van de maatregelen en niet op het behalen van de indicatieve restemissie.

Overzicht maatregelen IBO-Klimaat en Klimaatfonds

Legenda:

- IBO, waarbij de ~~rood doorgestreepte~~ maatregelen als niet haalbaar worden geacht,
- KF, de claims uit het Klimaatfonds met **groen** > 50% gehonoreerd en **oranje** < 50% gehonoreerd
- **NIEUW**, aanvullende opties klimaatmaatregelen vanuit het ministerie van IenW
- De aanvullende opties voor financiële dekking binnen het mobiliteitsdomein van het ministerie van Financiën zijn hierin nog niet verwerkt.

THEMA	IBO / KF / NIEUW DEKKING	Maatregel	CO2-Reductie	Kosten Staat t/m 2030 (mln €)	Dekkingsopties
Personen + BNG	IBO	Invoeren verbod nieuwe fossiele zakelijke auto per 2025 (segmenten A t/m E)	1,7	-5086 Ca. -6.500	
		Gewichtscorrectie in motorrijtuigenbelasting voor emissievrije personenauto's (tariefskorting 40%)			
		Bpm fossiele personenauto's verhogen naar gemiddeld het oude niveau 2010 (tarief verdubbelen t.o.v. nu) (ANDERE DEKKINGSVARIANT UITWERKEN)			
	NIEUW	Aanscherpen CO2-reductiedoel voor werkgebonden mobiliteit van 1 Mton naar 1,5 Mton		0	
		Lagere bijtelling voor kleine elektrische auto's (segmenten A en B)		Ca. -750	
		Voortzetting subsidieregeling particulieren (SEPP).		-1000	
	KF	Laadinfra wegvervoer (incl. Logistiek) (491 mln)	Rand-voorwaarde	-315*	KF
		Stopcontact op land (450 mln.)	Rand-voorwaarde	0	KF
	IBO	Invoeren verplicht duurzaam inkopen voor (mede)overheden	0,1	-132	
		Invoeren mogelijkheid zero-emissiezones alle modaliteiten voor middelgrote steden vanaf 2030	0,4	-10	
NIEUW	Versterken regionaal beleid met opstellen regionale beleidsprogramma's (RMP)	0,2	-100		
IBO	Aanscherping Betalen naar Gebruik: Verlaagd tarief bestelauto ondernemers afschaffen, onderzoeken of BNG eerder kan worden ingevoerd (extra potentieel ten opzichte van pakket is 0,5 Mton)	0,2	+1200		
	Beperken onbelaste reiskostenvergoeding naar 12 ct/km	0,2		+6965	
Goederen + VWH	IBO	Verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer	0,8	0	
	NIEUW	Invoeren CO2-grondslag in VWH met korting 75% voor emissievrije vrachtwagens	0,9	0	

		Aanscherpen Europese CO2- emissienormen voor vrachtauto's en bussen		0	
	KF	Laadinfra wegvoervoer (logistiek) (150 mln)	Rand-voorwaarde	Onderdeel laadinfra (zie boven)	KF
		Waterstof in wegvervoer (232 mln)	Rand-voorwaarde	0	KF / SDE raffinageroute / Shell scope 3
	IBO	Verhogen tarief vrachtwagenheffing naar EUR 30 ct./km (prijspeil 2018) en uitbreiding naar alle wegen	0,4	+2250	
		Sturen op uitstoot via emissielabel binnenvaart (label B)	0,5		
	KF	Waterstof in binnenvaart (167 mln)		0	KF
		Laadinfra bouw (334 mln)	Rand-voorwaarde	-120	KF
Internationale zee- en luchtvaart	IBO	Stimulering airlines hogere bijmenging vliegtuigbrandstoffen om van 6% (EU verplichting) naar 14% (nationaal doel) te komen.	1,0	-410	
		Ontwikkeling productietechnologieën duurzame vliegtuigbrandstoffen (inclusief synthetische brandstof submandaat EU-verplichting) en versterken nationaal verdienvermogen (600 mln.)	1,7 (mondiaal effect)	0	KF
		Verhogen vliegbelasting variant B (€26,43 < 2500 km; €52,8 < 6000 km; €79,29 > 6000 km)	0,7 (mondiaal effect)	+1582	
	KF	Laadinfra luchtvaart (20 mln.)	0,1	0	KF
	KF	Walstroom (300 mln)	-	-40	KF
Duurzame (aandrijf)technieken zeevaart (360 mln.)		-	0	KF	
Hernieuwbare energiedragers	IBO	Verhogen jaarverplichting brandstof met 50PJ additioneel voor wegverkeer	3,7	0	
	NIEUW	Vasthouden aan huidige inzet biobrandstoffen in het wegverkeer in 2030 conforme KEV2022, namelijk 40 PJ	0	0	
		25% hogere inzet biobrandstoffen (+10 PJ) in 2030 t.o.v. KEV2022 door verhoging jaarverplichting brandstof in het wegverkeer	0,7	0	
		50% hogere inzet biobrandstoffen (+20 PJ) in 2030 t.o.v. KEV2022 door verhoging jaarverplichting brandstof in het wegverkeer	1,5	0	
		Verdubbelen inzet biobrandstoffen (+40 PJ) in 2030 t.o.v. KEV2022 door verhoging jaarverplichting brandstof in het wegverkeer	3,0	0	
Sector overstijgend	IBO	Alle brandstoffen onder het EU ETS2 brengen (opt-in) Invoeren ESR-plafond			

* kosten t/m 2025, stimulering vanaf 2026 wordt gezien in KF MJP 2025

Toelichting:

1. Vertrekpunt basispad KEV2022

Ongeveer 35 jaar geleden bedroeg de (nationale) CO₂-uitstoot in de mobiliteitssector 32,2 Mton. Met het huidige en voorgenomen beleid (peildatum 1 mei 2022) verwacht PBL dat deze uitstoot in 2030 is gedaald naar 28,2 Mton. De daling is vooral toe te schrijven aan de snelle autonome toename van het aantal elektrische auto's en de steeds grotere inzet van biobrandstoffen als gevolg van Europees beleid. Daarnaast houdt PBL rekening met een bandbreedte van 26 tot 31 Mton. De emissies kunnen naar huidig inzicht dus zowel lager als hoger uitvallen dan 28,2 Mton in 2030.

Het kabinet heeft op basis van de maatregelen uit het Coalitieakkoord een indicatief restemissiedoel per sector vastgesteld. Voor de mobiliteitssector is de indicatieve restemissie in 2030 maximaal 23,7 Mton. Dat betekent dat er nog een reductieopgave van 4,5 Mton resteert om het huidige indicatieve doel te bereiken. Hiervoor zijn diverse beleidsmaatregelen in voorbereiding, het zogenaamde geagendeerde beleid. In het kader van IBO Klimaat is op basis van gegevens van PBL en het kennisconsortium een inschatting gemaakt van het reductiepotentieel. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel.

TABEL 1: Inschatting CO₂-reducties van geagendeerd beleid op 1 mei 2022)

Geagendeerde beleidsmaatregel (peildatum 1 mei 2022)	Inschatting CO ₂ -reductie IBO Klimaat	Toelichting
Afschaffen BPM-vrijstelling bestelauto's	0,5	Geen opmerkingen. Maatregel is inmiddels vastgesteld in het Belastingplan 2023.
Verhoging onbelaste reiskostenvergoeding	-0,1	Geen opmerkingen.
Routekaart en convenant schoon en emissieloos bouwen (SEB)	0,3	Kan mogelijk iets hoger uitvallen, afhankelijk van de hoeveelheid publieke opdrachtgevers die zich aansluiten bij het convenant.
Invoeren betalen naar gebruik per 2030	1,7	Voor IBO Klimaat is gerekend met basispad KEV2021. Omdat in basispad 2022 een hogere ingroei elektrische auto's zit en afschaffing BPM bestelauto's als aparte maatregel is opgenomen, zal de CO ₂ -reductie van BNG lager uitvallen.
Uitbreiden jaarverplichting hernieuwbare energie binnenvaart	0,3	Op 1 juli 2022 is gemeld aan de Kamer dat wordt afgezien van invoering per 1 januari 2023. Is afhankelijk medewerking België en Duitsland
Extra middelen CA vergroenen personenvervoer en reisgedrag	0	Het plan is nu verder uitgewerkt, waardoor een reductie realistisch is. Uitgangspunt is de reductie uit het coalitieakkoord van 0,3 tot 0,5 Mton. Middelen moeten nog worden overgeboekt naar Hst XII
Effect Fit For 55*	0,5	Onduidelijk hoe RED III hierin is meegenomen.
TOTAAL	3,2	

* In tabel 100 van Annex 4 IBO Klimaat (onderzoeksrapport kennisconsortium) is een overzicht gegeven van de maatregelen die onderdeel uitmaken van FF55. Het gaat daarbij voor nationale emissies o.a. om invoering ETSII, ESR, REDIII, EED en CO₂-emissiestandaarden voor personen- en bestelauto's.

Vanuit IBO Klimaat wordt de inschatting gemaakt dat na vaststelling van het geagendeerde beleid de restemissie in 2030 ongeveer 25 Mton bedraagt. Dit is gebaseerd op de verwachting van PBL in de KEV2022 rekening houdende met het vastgesteld en voorgenomen beleid (restemissie 28,2 Mton in 2030) en de potentieelinschatting van geagendeerde maatregelen in bovenstaande tabel (3,2 Mton).

Kenmerkend voor geagendeerd beleid is dat er veel onzekerheden zijn. Daarom wordt in deze notitie uitgegaan van het basispad KEV2022 voor het reeds afgesproken geagendeerde beleid dat de komende tijd nader wordt ingevuld en het nieuwe aanvullende klimaatbeleid waarover in het voorjaar een besluit wordt genomen.

2. Narratief

Zonder goede bereikbaarheid zijn mensen letterlijk en figuurlijk nergens. Tegelijkertijd lopen we met onze infrastructuur tegen grenzen aan. Met de groei van de bevolking en de economie, groeit ook de behoefte aan mobiliteit. En waar we goede bereikbaarheid willen en een schone en gezonde omgeving om in te leven moeten we heldere keuzes maken.

De opwarming van de aarde vraagt om een ambitieus klimaatbeleid. Dit 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, met als stip aan de horizon een klimaatneutrale mobiliteitssector in 2050. Dat betekent dat we tijdig moeten investeren in emissievrije vervoerstechnieken. Want de meeste verplaatsingen van personen en goederen binnen Nederland zullen naar verwachting ook in de toekomst plaatsvinden met de personen-, bestel- en vrachtauto.

Personenauto's hebben een steeds langere levensduur. De gemiddelde leeftijd loopt op richting 20 jaar. Daarom belangrijk om vroegtijdig te investeren, aangezien het anders straks niet rendabel om in 2050 klimaatneutraal te zijn doordat fossiele voertuigen nog niet afgeschreven zijn. Ook komt de opschaling dan te laat op gang, waardoor klimaatneutraal in 2050 simpelweg niet meer haalbaar is. Daarom is het noodzakelijk om vroegtijdig te investeren in verduurzaming.

Om die reden ligt de focus bij het behalen van doelen in 2030 op het sneller verduurzamen van de voertuigvloot in Nederland. Dit sluit aan bij de ambitie naar 2050. Het is belangrijk dat de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en de tankinfrastructuur voor waterstofvoertuigen op orde is. Daar waar we nog onvoldoende tempo kunnen maken met de ingroei van emissievrije voertuigen is de inzet van biobrandstoffen een goed alternatief tijdens de transitiefase.

Zee- en luchtvaart:

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 niet wordt vergeten. De uitstoot van Nederlands gevlagde zeeschepen bedraagt naar schatting ca. 6,8 Mton per jaar. De uitstoot van de vanuit Nederland vertrekkende vliegtuigen was pre-corona in 2019 circa 12 Mton, als gevolg van de corona pandemie is dit in 2021 gedaald tot 7,3 Mton, maar stijgt snel weer richting het oude niveau. In deze sectoren ligt dus nog een grote reductieopgave om in te vullen en kunnen investeringen in omvangrijke CO₂-reductie resulteren.

Waar rekening gehouden mee dient te worden is dat schepen en vliegtuigen een lange levensduur hebben. Indien verduurzaming wordt uitgesteld is het straks niet rendabel om de doelen van 2050 te halen doordat fossiele schepen en luchtvaartuigen nog niet afgeschreven zijn. Ook komt de opschaling dan te laat op gang, waardoor klimaatneutraal in 2050 in de zeevaart en 50% reductie in de luchtvaart simpelweg niet meer haalbaar is. Daarom is het noodzakelijk om vroegtijdig te investeren in verduurzaming.

In de zeevaart zijn de afspraken over Europese normering en beprijzing zo goed als rond, en worden in de zomer van 2023 afspraken gemaakt over mondiale normering en beprijzing. Op basis

van de Europese afspraken, aangevuld met de nog komende mondiale afspraken, zullen marktinvesteringen naar verwachting na 2030 zelfstandig op gang kunnen gaan komen.¹ Op dit moment is dat nog niet het geval: er is een onrendabele top van ca. 40%. Zonder publieke steun zullen marktinvesteringen daardoor in de komende jaren uitblijven. Er wordt daarom via het Klimaatfonds ingezet op stimulering om de verduurzaming verder aan te jagen.

Op het gebied van duurzame brandstoffen heeft Nederland zich voor de luchtvaart tot doel gesteld om 14% bij te mengen in 2030 naar 100% in 2050. Als gevolg van ReFuelEU geldt er straks op EU-niveau een bijmengverplichting van 6% in 2030. De EU staat een hogere bijmengverplichting op nationaal niveau niet toe. Om het nationale 14%-doel alsnog te bereiken zijn dus stimuleringsmaatregelen nodig uit het IBO en Klimaatfonds. Daarbij geldt dat de inzet van duurzame brandstoffen op de korte termijn (in ieder geval tot 2035) de enige maatregel om de CO₂-uitstoot substantieel binnen de luchtvaartsector zelf te reduceren. Op de middellange tot lange termijn is technologische innovatie noodzakelijk voor het verder realiseren van CO₂-reductie. Op dit moment ligt er een belangrijke maatregel voor proeftuinen op luchthavens, waarmee met weinig middelen eerste stappen kunnen worden gezet.

3. Potentiële aanvullende maatregelen mobiliteitssector

Het narratief ligt aan de basis van het pakket aanvullend klimaatbeleid in de mobiliteitssector. Daarbij is rekening gehouden met de voorlopige inschatting van draagvlak en haalbaarheid van de verschillende maatregelen uit het centrale pakket van IBO Klimaat. Die maatregelen (met name op het gebied van beprijzen) leggen een zware extra lastverzwaring bij burger en bedrijfsleven. Stapeling van maatregelen leidt tot flink hogere lasten voor burgers en bedrijven met een serieus risico voor zowel de bereikbaarheid als concurrentiepositie, omdat de prijs van mobiliteit sterk toeneemt. Extra risico is het effect op de meest kwetsbare groepen (vervoersongelijkheid). Vanuit het perspectief van de kwetsbare groepen is beprijzen minder aantrekkelijk en kan op minder draagvlak rekenen dan een combinatie van normeren en stimuleren. Daarom kan het IBO-advies niet één-op-één worden overgenomen en wordt waar mogelijk vooral gekozen voor de combinatie van normeren en stimuleren. In de volgende tabel is een overzicht van de maatregelen en financiële gevolgen weergegeven.

Op basis van dit overzicht is er perspectief om in 2030 tot een lagere maximale restemissie te komen dan de huidige indicatieve restemissie van 23,7 Mton. Hieraan hangt wel een fors prijskaartje voor de rijksbegroting om dit te realiseren. Echter een indicatieve restemissie van 19,4 Mton lijkt (vooralsnog) te hoog gegrepen. Uiteindelijk zal een doorrekening van PBL uit moeten wijzen welke indicatieve restemissie realistisch is wanneer alle maatregelen uit de tabel zijn ingevoerd.

¹ Randvoorwaarde is een ketenbrede aanpak, waarbij ook verladers een aandeel van de kosten op zich nemen.

4. Overzicht geagendeerde en VOORSTEL aanvullende maatregelen mobiliteitssector

TABEL 2: Voorstel aanvullende maatregelen in de mobiliteitssector in combinatie met reeds geagendeerd beleid.

	THEMA	MAATREGEL (In cursief en rood weergegeven het reeds geagendeerde beleid op peildatum 1 MEI 2022)	CO ₂ -REDUCTIE	GEVOLGEN BEGROTING T/M 2030 [IN MLN. €]		
				UITGAVEN HST. XII	INKOMSTEN	DERVING
NATIONALE EMISSIES	Personen- vervoer + BNG Ca. 3,4 Mton	<i>Invoeren betalen naar gebruik per 2030</i>	1,1 - 1,7*		n.v.t.	
		<i>Verhogen onbelaste reiskostenvergoeding per 2024</i>	-0,1		n.v.t.	
		<i>Vergroenen personenvervoer en reisgedrag</i>	0,3 - 0,5	(nog € 265 mln overboeken hst XII)		
		Versnellen ingroei emissievrije personenauto's:				
		a. Aanscherpen CO ₂ -reductiedoel voor werkgebonden personenmobiliteit van 1 naar 1,5 Mton		0		Ca. 6.500
		b. Invoeren verbod nieuwe fossiele zakelijke auto per 2025		0		
		c. Indexeren MRB door invoeren gewichtscorrectie voor elektrische voertuigen	Ca. 1,7	0		Ca. 1.500
		d. Lagere zakelijke bijtelling voor kleine elektrische auto's (segmenten A en B)		0		Ca. 750
		e. Voortzetten Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulier van 2025 tot 2030		1.000		In bovenstaande posten
	Laadinfrastructuur voor wegvervoer (onderdeel personen)	Randvoorwaarde	341	0	0	
	Stopcontact op land	Randvoorwaarde	450	0	0	
	Goederen- vervoer + VWH Ca. 2,2 Mton	<i>Afschaffen BPM-vrijstelling voor bestelauto's per 1 januari 2025</i>	0,5		n.v.t.	
		Afspraken transportsector over meten en verbeteren CO ₂ -prestatie en op termijn invoeren CO ₂ -normering		0	0	0
		Invoeren CO ₂ -grondslag in VWH met korting van 75% voor emissievrije vrachtwagens	0,9	0	0	0
		Aanscherpen Europese emissienorm voor vrachtwagens en bussen		0	0	0
Voorfinanciering terugsluis VWH (2024 en 2025 (€ 170 mln.) [lenen uit MF]			Lenen MF	0	0	
Waterstof in wegvervoer (Heavy Duty) en waterstoftankstations			232	0	0	
Laadinfrastructuur voor wegverkeer (onderdeel logistiek)		Randvoorwaarde	150	0	0	
<i>Uitbreiden jaarverplichting hernieuwbare energie binnenvaart</i>			0	0	0	
Sturen op uitstoot via emissielabel binnenvaart (label B)	0,3 - 0,6	PM	0	0		
Waterstof in binnenvaart		167	0	0		

		<i>Routekaart en convenant schoon en emissieloos bouwen (SEB)</i>	0,3	n.v.t.			
		Laadinfrastructuur voor de bouw	Rand-voorwaarde	334			
	Hernieuwbare energie	<i>Effect fit for 55</i>	2,5	PM Uitvoering**	0	0	
	2,5 Mton	Europese verhoging jaarverplichting hernieuwbare energiedragers (RED III)			0	0	
			Ophogen jaarverplichting met X PJ in het wegvervoer tot beoogde extra CO ₂ -reductie van 2,5 Mton CO ₂ in 2030			0	0
	Overig		0,3	PM Uitvoering overheden	0	0	
	0,3 Mton				Aanscherpen normen voor duurzaam inkopen van voertuigen door overheden	0	0
		Invoeren mogelijkheid zero-emissiezones voor alle voertuigcategorieën vanaf 2030			10	0	0
		Versterken regionaal beleid met opstellen Regionale Milieuprogramma's (RMP)	100	0	0		
TOTALE REDUCTIE TEN OPZICHTE VAN KEV 2022 (28,2 Mton in 2030)			PM	2.792 + PM	0	0	
INTER- NATIONAAL	Luchtvaart	Laadinfra luchtvaart (proeftuinen)	0,1	20	0	0	
		Stimulering duurzame biobrandstoffen (voor hogere afname) (IBO)	1,7	412			
		Duurzame brandstoffen luchtvaart (gericht op productie)		600	0	0	
	Zeevaart	Duurzame (aandrijf-)technieken zeevaart	1,2	360	0	0	
		Walstroom	0,4	300	0	0	
TOTAAL INTERNATIONALE ZEE- EN LUCHTVAART			3,4	1.692	0	0	

* Uitgaande van gewichtscorrectie voor elektrische voertuigen in de MRB in de periode 2026-2030.

** Het betreft hier de uitvoeringskosten uit FF55-pakket voor ETS-BRT, ETS-luchtvaart, ETS-zeevaart, ReFuel Aviation, FuelEU Maritime, RED en AFIR. Een deel van de kosten worden gedragen van de beleidsbegroting van EZK en de kosten voor de uitrol van alternatieve laad- en tankinfrastructuur zijn als aparte claim ingediend in het Klimaatfonds en opgenomen in bovenstaande tabel.

5. Handelingsperspectief aanvullende maatregelen bij tegenvallers

Bij de uitwerking van de maatregelen uit het pakket kunnen we geconfronteerd worden met tegenvallers, waardoor de beoogde CO₂-reductie niet wordt behaald. Een voorbeeld hiervan kan zijn wanneer de Europese Commissie niet instemt met het invoeren van een nationaal verbod op fossiele zakelijke auto's. Of wanneer bij de Kamerbehandeling van het voorstel een andere uitkomst is. Ook kunnen exogene factoren van invloed zijn. Denk aan de plotselinge verhoging van energieprijzen of leveringsproblemen van nieuwe voertuigen door chiptekort. Daarom wordt hier een eerste doorkijk gegeven van mogelijke terugvalopties naar de toekomst. Van de meeste terugvalopties zijn de financiële gevolgen voor de Rijksbegroting beperkt. Uiteraard kunnen in de toekomst ook nieuwe inzichten of ideeën zich aandienen.

Terugvaloptie fase 1 (2025):

- Indien het verbod op een fossiele zakelijke auto vanaf 2025 juridisch niet haalbaar is, kan worden overwogen om de BPM op fossiele auto's te verhogen, korting op bijtelling zakelijke rijders voor elektrische auto's of de kostenafrek van zakelijke auto's te beperken.

Terugvaloptie fase 2 (2027)

- Wanneer in de logistieke sector onvoldoende vooruitgang wordt geboekt, kan besloten worden om het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing per 2030 uit te breiden naar alle wegen, waarbij extra opbrengsten terecht komen op de beleidsbegroting hst. XII voor terugsluis naar de sector.
- Indien de CO₂-reductie achterblijft bij de verwachtingen, dan kan de jaarverplichting hernieuwbare energiedragers in wegtransport (nationale emissies) worden verhoogd.
- Indien de reductie van CO₂-emissies in het personenvervoer minder sterk afneemt dan verwacht, kan onderzocht worden of Betalen naar gebruik eerder ingevoerd kan worden of de tarieven verder kunnen worden gedifferentieerd.
- Een andere optie om CO₂-reducties de onbelaste reiskostenvergoeding te wijzigen. Daarbij kan gedacht worden aan: (1) het verlagen van de vergoeding per kilometer of (2) de hoogte van de vergoeding niet wijzigen maar wel een 'cap' zetten op een bepaalde maximale afstand (bijv. vergoeden tot max 30 km).
- Indien de CO₂-reductie in de logistieke sector achterblijft, zou de opt-in voor brandstoffen in ETS2 overwogen kunnen worden. Daarmee komen ook brandstoffen die voor mobiele machines of binnenvaart worden ingezet onder ETS. Hiervoor zal te zijner tijd nog wel een nadere impactanalyse uitgevoerd moeten worden.

Overigens wordt het emissieplafond ESR op dit moment niet ondersteund en niet gezien als terugvaloptie. Er kleven nog te veel onduidelijkheden aan dit voorstel en er is op dit moment geen instrumentarium om automobilisten te compenseren voor extreme prijsstijgingen.

6. Toelichting invulling en maatvoering aanvullende maatregelen

Personenauto's en mobiliteitsgedrag

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bijtelling + cap EV	17% 30.000	17% 25.000	18% 25.000	19% 20.000	20% 20.000	22% n.v.t.
Normering zakelijk nieuwverkopende Grens bedrijfsgrootte (# wn-ers)*	75% >0 wn-ers*	100% >0 wn-ers*	100% >0 wn-ers*	100% >0 wn-ers*	100% >0 wn-ers*	100% >0 wn-ers*
MRB tarief EV** Gewichtscorrectie EV MRB tov benzine tarief	25% 43%	45% 77%	60% (=100%-400 kg) 100%	60% (=100%-400 kg) 100%	60% (=100%-400 kg) 100%	60% (=100%-400 kg) 100%
Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren	2.500 45.000	2.250 45.000	2.000 45.000	1.750 45.000	1.500 45.000	n.v.t.
Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands EV particulieren	2.000 45.000	1.750 nvt	1.500 nvt	1.250 nvt	1.000 nvt	n.v.t.

** Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke MRB belastingdruk voor EV en benzine betekent circa 40% tariefkorting of 400 kg correctie.

Extra ambitie Besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit

Op 1 januari 2024 zal het Besluit van kracht moeten worden dat conform de afspraken in het Klimaatakkoord in 2030 moet leiden tot een reductie van de CO₂ uitstoot in werkgebonden personenmobiliteit met 1 Mton. Bij het afronden van de voorhangprocedure in de Tweede Kamer is in december 2022 de motie Van Ginneken door een grote meerderheid aangenomen. De motie verzoekt om voor dit besluit tot een hogere ambitie te komen. Daarbij heeft Van Ginneken zelf een ophoging tot 1,5 Mton genoemd. Een verhoging tot 1,5 Mton is voor werkgevers haalbaar. De hogere ambitie zal door werkgevers deels worden ingevuld met maatregelen die onderdeel uitmaken van dit pakket, zoals de normering van de auto van de zaak. Werkgevers zijn daar geheel vrij in. Het Besluit maakt het doel afdwingbaar door de mogelijkheid om een norm voor individuele werkgevers (met 100 of meer werknemers) te introduceren. Dat werkt als stok achter de deur en maakt het behalen van het reductiedoel afdwingbaar.

Hernieuwbare energiedragers

De impact van de ophoging van hernieuwbare brandstoffen op de brandstofprijzen is sterk afhankelijk van vroege opschaling van productie, ETS en ETD ontwikkelingen. Met een ambitieuze doelstelling zullen er meer investeringen in productiefaciliteiten gedaan worden waardoor de prijs aan de pomp gedrukt zal worden.

Met het voorstel om 2,5 Mton additioneel in wegtransport te realiseren met hernieuwbare energiedragers wordt in het fiche een ophoging van 10ct-19ct per liter verwacht (14ct-28ct voor 3,7 Mton CO₂ reductie). Hierbij is gerekend met een HBE prijs van 40-80€ per GJ/HBE. Hierbij moet aangemerkt worden dat de huidige HBE prijs €11 is en een HBE prijs van €40 als hoog geacht wordt. Het is dus realistischer om aan te nemen dat de benzine/diesel prijs met maximaal 10ct per liter stijgt richting 2030. Daarnaast is de verwachting dat hernieuwbare brandstoffen via de Energie Tax Directive (ETD) lager belast zullen worden dan fossiele brandstoffen. Hierdoor wordt de financiële impact van extra hernieuwbare brandstoffen gedrukt. Ook de ETS-2 zal een impact hebben op de brandstofprijzen. De verwachte ophoging van het ETS op fossiele brandstofprijzen is 12ct-14ct per liter. Deze ophoging zal niet voor hernieuwbare brandstoffen gelden.

Afhankelijk van de implementatie komt er nog een ophoging voor de REDIII bij. De REDIII-verplichting wordt voor alle sectoren geïmplementeerd. Het is sterk afhankelijk van de implementatie waar de exacte verplichting en de bijhorende kosten komen te vallen. Indien de kosten volledig bij wegtransport komen te liggen kan er nog 25ct bij komen. Het is echter aannemelijker dat de luchtvaart, binnenvaart en de zeevaart ook gaan bijdragen aan deze verplichting waardoor de prijsstijging aan de pomp niet zo hoog zal zijn.

Internationale zeevaart

Door inzet van middelen vanuit het klimaatfonds kan de fase tot 2030 overbrugd worden middels investering in verduurzaming van in totaal 160 NL gevlagde zeeschepen. Cumulatief levert dit tot 2030 1,2 Mton CO₂ besparing op, na 2030 loopt deze besparing zeer sterk verder op tot cumulatief 12,85 Mton CO₂ tot 2050.

Overzicht dekkingsopties mobiliteitsdomein (lastenkant)

In onderstaande tabellen zijn mogelijke dekkingsopties binnen het mobiliteitsdomein aan de lastenkant opgenomen. De eerste tabel bevat maatregelopties die onderdeel zijn van het IBO-pakket, maar niet door IenW worden voorgesteld. Met name de bpm-verhoging kent naast een budgettaire opbrengst ook een belangrijk CO2 reductie-effect. De tweede tabel bevat een groslijst met mogelijke aanvullende dekkingsopties. De maatvoering is nadrukkelijk illustratief en kan worden aangepast. Naast dekkingsopties binnen het mobiliteitsdomein, kan ook breder binnen het klimaatdomein worden gekeken voor dekking aan de lastenkant.

Maatregelen uit IBO-pakket – geen onderdeel van voorstel IenW									
Maatregel	CO2-reductie (2030)	Budgettaire opbrengst (in mln. euro)							
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Cum.
BPM fossiele personenauto's verdubbelen (gemiddeld naar oude niveau van 2010) *	1 Mton	-	396	364	58	-81	-251	-426	60
Verlaagd mrb-tarief voor bestelauto ondernemers afschaffen bij invoering BNG	0,2 Mton	-	-	-	-	-	-	1200	1200
Verhoging tarief vrachtwagenheffing (taakstellend bedrag: combi uitbreiding aantal wegen en verhoging tarief)	0,4 Mton	-	-	-	-	750	750	750	2250
Verhogen vliegbelasting variant B (€26,43 < 2500 km; €52,8 < 6000 km; €79,29 > 6000 km)	0,7 Mton (mondiaal)	220	222	224	226	228	230	232	1582
* Verdubbeling van de bpm geeft een budgettaire opbrengst, maar versnelt ook de EV-ingroei. Dit leidt tot o.a. derving van de brandstofaccijnzen, waardoor de totale budgettaire reeks richting 2030 negatief wordt. De opbrengst in 2025/2026 valt naar verwachting nog wat lager uit, doordat nog geen rekening is gehouden met anticipatie-effecten in 2024. Deze cijfers zijn alleen van toepassing wanneer de maatregel in isolatie wordt genomen. Het reductie-effect kent een belangrijke overlap met de normering van het zakelijk wagenpark (en vice versa).									

Groslijst – aanvullende dekkingsopties binnen mobiliteitsdomein (lastenkant) *								
Maatregel	Budgettaire opbrengst (in mln. euro)							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Cum.
Brandstofaccijnzen diesel en benzine met 5 cent verhogen	486	486	486	486	486	486	486	3402
Rijksdeel motorrijtuigenbelasting generiek met 10% verhogen	450	450	450	450	450	450	450	3150
Rijksdeel motorrijtuigenbelasting progressiever maken boven de 900 kg (basistarief boven 900 kg stijgt met circa 28%)	500	500	500	500	500	500	500	3500
Beëindigen kwarttarief motorrijtuigenbelasting voor kampeerauto's **	-	-	99	99	99	99	99	495
Beëindigen vrijstelling motorrijtuigenbelasting voor taxi's **	-	-	50	50	50	50	50	250
Verlaagd tarief bestelauto ondernemers in motorrijtuigenbelasting met circa 20% verhogen	100	100	100	100	100	100	100	700
Vliegbelasting verhogen met €18 per vertrekkende passagier (zelfde maatvoering als verhoging CA)	365	375	386	396	407	417	428	2774
Vliegbelasting verhogen met €55 per vertrekkende passagier	989	1017	1046	1074	1103	1131	1160	7520
Vliegbelasting verhogen en differentiëren naar afstand (€26,43 < 2500 km; €75 < 6000 km; €150 > 6000 km)	266	269	272	275	278	280	283	1923
Gewichtsgrens vliegbelasting verlagen (groter deel privévliegtuigen onder heffing laten vallen)	2	2	2	2	2	2	2	14
Transferpassagiers onder grondslag vliegbelasting brengen	326	331	336	341	347	352	357	2390
Vrachtvliegtuigen onder grondslag vliegbelasting brengen met een tarief van € 4,30 of € 2,15 per ton van het maximale startgewicht van het vliegtuig, afhankelijk van de geluidsklasse van het toestel.	10	10	10	10	10	10	10	70
Verhoging tarief vrachtwagenheffing naar 30ct per km	-	-	-	-	750	750	750	2250
Uitbreiding vrachtwagenheffing naar alle wegen	-	-	-	-	750	750	750	2250
Onbelaste reiskostenvergoeding geheel afschaffen	1806	1806	1806	1806	1806	1806	1806	12.642
* Maatvoering is ter illustratie en kan worden aangepast.								
** De exacte mogelijke invoeringstermijn moet nog nader worden bekeken.								



Agenda

Bewindspersonenoverleg Mobiliteit 28 maart 2023

Aanleiding

Ter voorbereiding van de Voorjaarsbesluitvorming 2023 voert de minister voor Klimaat en Energie met de vakdepartementen gesprekken om tot een aanvullend klimaatpakket te komen om te kunnen voldoen aan de reductieopgave van 55% in 2030.

Het vorige overleg vond plaats op 15 maart 2023. Dit overleg diende als een eerste aanzet voor het bespreken van de maatregelen voor de mobiliteit. Het gespreksverslag is bijgevoegd als bijlage. Het huidige overleg is hierop een vervolg. Naast de minister voor Klimaat en Energie als initiatiefnemer voor dit overleg, zijn de minister van IenW, de staatssecretaris van IenW en de staatssecretaris van Financiën aanwezig.

Het gesprek wordt per thema gevoerd aan de hand van de uitgebreide tabel in de toelichting bij deze agenda.

In **bijlage 1** ontvangt u een uitgebreide toelichting bij aanvullende opties van aanvullende klimaatmaatregelen in de mobiliteit.

In bijlage 2 ontvangt u mogelijke dekkingsopties voor binnen het mobiliteitsdomein.

In bijlage 3 ontvangt u het verslag van het vorige BWO Mobiliteit van 15 maart.

Bespreekpunten

1. Wat zijn de algemene uitgangspunten van het mobiliteitspakket

- Welke soort afspraken verwachten we te maken: hebben die betrekking op commitment op het treffen van maatregelen in de mobiliteitssector? Of is het beeld dat in navolging van het advies van IBO Klimaat afspraken moeten worden gemaakt over een aangescherpt indicatief restemissiedoel in 2030.
- In IBO Klimaat wordt gesproken over overkoepelende instrumenten zoals invoering van een ESR-plafond en een opt-in in ETS2 voor brandstoffen binnenvaart en mobiele machines. Hoe kijken we hier tegenaan.

- Oplossen congestie op het elektriciteitsnet is een belangrijke randvoorwaarde om de huidige ingroei van elektrische te accommoderen. Welke afspraken kunnen we hierover maken?

2. Pakket personenvervoer + BNG

- Belangrijkste vraagstuk is hoe om te gaan met grondslagerosie als gevolg door de snellere ingroei van elektrische personenauto's en welke dekkingsopties binnen het mobiliteitsdomein zijn mogelijk.
- Hoe wordt aangekeken tegen het pakket voor de verduurzaming van het pakket gericht op personenvervoer en de balans tussen normering/beprijzing en subsidies? Het beleidspakket leidt tot een significante derving aan de inkomstenkant, met name als gevolg van snellere ingroei van elektrische personenauto's (grondslagerosie). Hoe wordt aangekeken tegen de verschillende dekkingsopties binnen het mobiliteitsdomein?
- Betalen naar gebruik wordt niet inhoudelijk besproken, aangezien hiervoor in andere BWO's afspraken zijn en worden gemaakt.

3. Pakket goederenvervoer + VWH

Bij dit onderdeel speelt geen financieringsvraagstuk, maar gaat het vooral om de politieke wegging van de maatregelen en de toekenning van middelen uit het Klimaatfonds.

- Hoe wordt aangekeken tegen het pakket voor de verduurzaming van de het pakket gericht op goederenvervoer en de balans tussen normering/beprijzing en subsidies?
- Hoe wordt aangekeken tegen het pakket goederenvervoer over de weg en de verschillende voorstellen uit het Klimaatfonds gericht op laadinfrastructuur en waterstof in wegvervoer?
- Hoe wordt aangekeken tegen het pakket voor de verduurzaming van de binnenvaart en voorstel uit het Klimaatfonds gericht op waterstof in de binnenvaart?

4. Pakket verduurzamen lucht- en zeevaart

- Hoe wordt aangekeken tegen het pakket voor de verduurzaming van lucht- en scheepvaart en de balans tussen normering/beprijzing en subsidies? Onderstaande subsidies zijn onderdeel van het voorstel van IenW:
 - Voor de luchtvaart is afgesproken dat de inzet van duurzame vliegtuigbrandstoffen wordt verhoogd van 6% (EU verplichting) naar 14%. Hoe kijken we aan tegen de financiering hiervan (€ 410 mln)? Aan welke dekkingsopties kan worden gedacht?
 - De Europese verplichting in de luchtvaart biedt kansen voor de Nederlandse brandstoffenindustrie. Hiervoor dienen nieuwe productietechnologieën te worden ontwikkeld. Dit kan het Nederlandse verdienvermogen versterken. Hoe kijken we aan tegen deze kansen en de investeringsbehoefte van € 600 mln. en de financiering vanuit het Klimaatfonds?
 - Hoe wordt aangekeken tegen walstroom voor de zeescheepvaart? Welke mogelijkheden zijn er om dit te financieren? Hoe wordt aangekeken tegen de ontwikkeling van duurzame aandrijftechnieken in de zeevaart?

5. Pakket duurzame energiedragers

- In IBO Klimaat wordt voorgesteld om in 2030 50 PJ extra aan biobrandstoffen in het wegvervoer in te zetten door verhoging van de jaarverplichting hernieuwbare energiedragers. Dat is meer dan een verdubbeling dan de 40 PJ die door PBL in de KEV2022 wordt geraamd. In het vorige BWO is verzocht om enkele maatvoeringsopties uit te werken. Die zijn toegevoegd in het overzicht in bijlage 1.
- Hoe wordt aangekeken tegen de verschillende maatvoeringen? Welke vragen leven er ten aanzien van de beschikbaarheid van biograndstoffen? Onder welke voorwaarden is extra inzet van biobrandstoffen in het wegverkeer bespreekbaar?

6. Wat verder ter tafel komt en vervolgspraken



Agenda

Bewindspersonenoverleg Mobiliteit 28 maart 2023

Overzicht maatregelen IBO-Klimaat en Klimaatfonds

Legenda:

- IBO, waarbij de ~~rood-doorgestreepte~~ maatregelen als niet haalbaar worden geacht,
- KF, de claims uit het Klimaatfonds met **groen** > 50% gehonoreerd en **oranje** < 50% gehonoreerd
- **NIEUW**, aanvullende opties klimaatmaatregelen vanuit het ministerie van IenW
- De aanvullende opties voor financiële dekking binnen het mobiliteitsdomein van het ministerie van Financiën zijn hierin nog niet verwerkt.

THEMA	IBO / KF / NIEUW DEKKING	Maatregel	CO2-Reductie	Kosten Staat t/m 2030 (mln €)	Dekkingsopties
Personen + BNG	IBO	Invoeren verbod nieuwe fossiele zakelijke auto per 2025 (segmenten A t/m E)	1,7	-5086 Ca. -6.500	
		Gewichtscorrectie in motorrijtuigenbelasting voor emissievrije personenauto's (tariefskorting 40%)			
		Bpm fossiele personenauto's verhogen naar gemiddeld het oude niveau 2010 (tarief verdubbelen t.o.v. nu) (ANDERE DEKKINGSVARIANT UITWERKEN)			
	NIEUW	Aanscherpen CO2-reductiedoel voor werkgebonden mobiliteit van 1 Mton naar 1,5 Mton		0	
		Lagere bijtelling voor kleine elektrische auto's (segmenten A en B)		Ca. -750	
		Voortzetting subsidieregeling particulieren (SEPP).		-1000	
	KF	Laadinfra wegvervoer (incl. Logistiek) (491 mln)	Randvoorwaarde	-315*	KF
		Stopcontact op land (450 mln.)	Randvoorwaarde	0	KF
	IBO	Invoeren verplicht duurzaam inkopen voor (mede)overheden	0,1	-132	
		Invoeren mogelijkheid zero-emissiezones alle modaliteiten voor middelgrote steden vanaf 2030	0,4	-10	
NIEUW		Versterken regionaal beleid met opstellen regionale beleidsprogramma's (RMP)	0,2	-100	
		Aanscherping Betalen naar Gebruik: Verlaagd tarief bestelauto ondernemers afschaffen, onderzoeken of BNG eerder kan worden ingevoerd (extra potentieel ten opzichte van pakket is 0,5 Mton)	0,2	+1200	
IBO	Beperken onbelaste reiskostenvergoeding naar 12 ct/km	0,2		+6965	
Goederen + VWH	IBO	Verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer	0,8	0	
	NIEUW	Invoeren CO2-grondslag in VWH met korting 75% voor emissievrije vrachtwagens	0,9	0	