

ECORYS

Answering tomorrow's challenges today

Quickscan grenseffecten van Betalen naar Gebruik

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Rotterdam, 1 september 2023

Quickscan grenseffecten van Betalen naar Gebruik

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Rotterdam, 1 september 2023

Auteurs:
Marten van den Bossche
Lars Jansen

Project: 1004491

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5
Achtergrond 5
Scope 5

2 Wet BnG 6
Stand van zaken buitenlandse kentekens 6

3 Literatuur grenseffecten 8

4 Grenseffecten particulier autogebruik 9
Vergelijking tussen mrb en BnG voor verschillende kilometerklassen 10
4.1 Risico op verandering van woonplaats naar over de grens 11
4.2 Risico op structureel rijden op buitenlands kenteken 11

5 Grenseffecten bedrijfsauto's 13
5.1 ZZP-vaklieden 13
Vergelijking tussen mrb en BnG voor verschillende kilometerklassen 14
5.1.1 Risico op verandering van vestigingsplaats naar over de grens 15
5.2 (Internationale) koeriersbedrijven 15
5.2.1 Risico op verandering van vestigingsplaats naar over de grens 16

6 Conclusies 18

1 Inleiding

Achtergrond

Het huidige, inmiddels demissionaire, kabinet werkt aan de omvorming van betalen voor autobezit, naar betalen voor autogebruik.[1] Hiermee wordt de motorrijtuigenbelasting (mrb) vervangen door een systeem waardoor bezitters van personenauto's en bestelauto's (tot 3,5 ton) gaan betalen voor het aantal kilometers dat zij rijden. Volgens planning moet dit systeem in 2030 in werking treden. Deze wet zal dan gelden voor alle kilometers die Nederlandse ingezetenen particulier en zakelijk rijden, dus ook voor alle kilometers over de grens, en ook voor kilometers op een buitenlands kenteken. Aan de exacte invulling van de wet wordt nog gewerkt. In sectie 2 wordt de stand van zaken hiervan besproken.

De exacte invulling van de wet en het überhaupt invoeren van een BnG-systeem is tevens afhankelijk van, ten eerste, het wel of niet controversieel verklaren van het dossier voor de resterende looptijd van het huidige kabinet, en ten tweede van de plannen van een nieuw te vormen kabinet na de verkiezingen.

Scope

In deze notitie is uitgegaan van het volgen van wettelijke kaders. Er wordt dus niet ingegaan op mogelijkheden omtrent fraude met BnG.[2] Verder wordt in deze notitie gefocust op groepen die naar verwachting het hardste geraakt zullen worden door de invoering van BnG. Dit zijn immers de groepen waarbij mogelijk grenseffecten kunnen optreden. Voor groepen waarvoor geldt dat BnG een -financiële- verbetering is, is verondersteld dat daar geen gedragsreactie voor wat betreft mogelijke grenseffecten zal optreden.

De grenseffecten die worden behandeld zijn het risico op 1) de verandering van vestigingsplaats naar over de grens, en 2) het structureel rijden op buitenlands kenteken. Deze risico's worden beoordeeld op een vijfpuntsschaal: zeer klein, klein, reëel, groot, zeer groot.

---

1 VVD, D66, CDA en ChristenUnie (2021). Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst. Link.

2 Voor onderzoek over mogelijke fraude zie: Dialogic, TwynstraGudde, Decisio (2022). ONDERZOEK KILOMETERREGISTRATIESYSTEEM VOOR BETALEN NAAR GEBRUIK. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Financiën. Link.

2 Wet BnG

Het conceptwetsvoorstel voor Betalen naar Gebruik bevindt zich onder het demissionaire kabinet in een vergevorderd stadium. De verdere invulling en het doorgaan van deze wet is echter, zoals aangegeven in vorig hoofdstuk, nog onzeker.

Indien de wet verder wordt ingevuld moet met name de hoogte van, en differentiatie tussen de kilometertarieven definitief worden vastgesteld. Naast dat de hoogte van de tarieven van invloed is op mogelijke grenseffecten geldt dit ook voor de kaders voor het gebruik van buitenlandse kentekens in Nederland.

In de Tweede Kamer is de afgelopen jaren meermaals aandacht gevraagd voor het niet betalen van de mrb door Nederlands ingezetenen die rijden met een buitenlands kenteken. Met de invoering van BnG zou dit aantal mogelijk kunnen stijgen. De wet probeert dit expliciet te voorkomen. In de concepttekst zijn BnG-plichtigen "Nederlands ingezetenen die langer dan 14 dagen met een voertuig met een buitenlands kenteken gebruik maken van de Nederlandse openbare weg", m.u.v. van zij die werken bij of een bedrijf hebben in het buitenland.[3] Voor BnG wordt voorgesteld dat Nederlanders maximaal 1 jaar mogen rondrijden met een buitenlands kenteken, en daarna een Nederlands kenteken moeten aanvragen. Daarbij wordt tevens geadviseerd om een wettelijke meldplicht voor het rijden met een buitenlands kenteken in te voeren. Deze meldplicht zou gelden voorafgaand aan het eerste weggebruik of na een aantal weken weggebruik.[4]

Stand van zaken buitenlandse kentekens

In Nederland waren op 1 januari 2023 8,9 miljoen personenauto's geregistreerd, en recent passeerde het aantal geregistreerde bestelauto's de grens van 1 miljoen.[5] [6] Ter indicatie is in Tabel 2.1 het aantal buitenlandse kentekens die momenteel mrb afdragen weergegeven. In Tabel 2.2 is het aantal vrijstellingen voor de mrb weergegeven. Hieruit blijkt dat het op dit moment om procentueel zeer geringe aantallen gaat van houders van auto's met een buitenlands kenteken die mrb afdragen, dan wel met vrijstellingen voor mrb. Er is echter niet bekend hoeveel procent van de voertuigen die met een buitenlands kenteken in Nederland rondrijden daadwerkelijk geregistreerd staan bij de Belastingdienst.

Tabel 2.1 Indicatieve cijfers van het aantal mrb-buitenlandse kentekens (brondata: Belastingdienst)

	2017	2018	2019	2020	2021
Personenauto's	7.025	9.076	13.342	15.836	**16.076**
Bestelauto's	99	148	165	220	**220**

[3] O.b.v. de uitgewerkte BnG-systematiek.
[4] O.b.v. de uitgewerkte BnG-systematiek.
[5] CBS (2023). Hoeveel personenauto's zijn er in Nederland? Link.
[6] M. Klerks (2023). Aantal bestelauto's passeert grens van 1 miljoen: zorgen om zzp-chauffeur achter het stuur. Algemeen Dagblad. Link.

Tabel 2.2 Indicatieve cijfers van het aantal verleende vrijstellingen voor de mrb (brondata: Belastingdienst)

	2017	2018	2019	2020
Werkgeversvrijstelling	2.111	1.960	1.918	**1.771**
Werknemersvrijstelling	475	502	373	**417**

Als BnG door zijn tariefstelling substantiële prijsverhogingen voor grote groepen autobezitters teweegbrengt, mag worden verwacht dat de cijfers in Tabel 2.2 mogelijk wel omhoog gaan. Het blijft echter de verwachting dat deze uitzonderingsgroepen uiteindelijk toch maar een zeer kleine fractie van het totale autobezit in Nederland uitmaken.

3 Literatuur grenseffecten

Afgelopen jaar publiceerde het KiM een achtergrondrapport over de verwachte effecten van betalen naar gebruik.[7] Hierbij worden ook kort mogelijke grenseffecten aangehaald. Volgens eerdere literatuur worden geen of minieme grenseffecten verwacht bij de invoering van Betalen naar Gebruik.[8] [9] In 2005 zijn reeds mogelijke grenseffecten van het vervangen van de mrb en een kwart van de bpm door een kilometerprijs onderzocht. Hierbij werden nauwelijks grenseffecten verwacht.[10] [11]

De mogelijkheid bestaat dat ingezetenen besluiten zich net over de grens te vestigen.[12] Door het huidige ontwerp van BnG verwacht het KiM o.b.v. gesprekken met experts echter dat dit effect zeer gering zal zijn. Het structureel rijden op buitenlandse kentekens wordt niet specifiek genoemd in de bekende literatuur.

7 Kennisinstituut voor Mobiliteit (2022). Verwachte effecten van betalen naar gebruik, inzichten vanuit de literatuur en een expertsessie. KiM. Link.

8 Kennisinstituut voor Mobiliteit (2022). Verwachte effecten van betalen naar gebruik, inzichten vanuit de literatuur en een expertsessie. KiM. Link.

9 Muconsult, Revnext, 4cast (2022). Varianten voor tariefstructuur Betalen naar Gebruik Onderzoek naar doelbereik en enkele neveneffecten. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Financiën. Link.

10 Destijds werd ervan uitgegaan dat een kilometerheffing alleen voor het Nederlandse wegennet zou gelden. In dit geval werden lichte omrijdeffecten via het gratis buitenlandse wegennet verwacht. Omdat buitenlandse kilometers in de huidige opzet ook meetellen voor de kilometerheffing zullen er geen omrijdeffecten optreden.

11 Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005). Verkeerskundige effecten varianten ‘Anders betalen voor Mobiliteit’. Rijkswaterstaat. Link.

12 Ecorys (2007). Sturen aan prijsbeleid: naar een beter inzicht in de relatie tussen de ontwerpknoppen en effecten van prijsbeleid. In opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Adviesdienst.

4 Grenseffecten particulier autogebruik

Om de grenseffecten van particulier autogebruik in te schatten is voor de, naar verwachting, meest voorkomende auto in 2030 een aantal scenario's doorgerekend. Zo worden de mrb en BnG vergeleken met vergelijkbare variabele autobelastingen in Duitsland en België, accijnzen worden hierbij buiten beschouwing gelaten. Om vervolgens mogelijke grenseffecten in te schatten wordt gekeken wat de invloed van invoering van BnG is op de totale autokosten van een particulier.

De referentieauto die is aangenomen is een B-segment benzineauto uit 2018. Doordat de gemiddelde leeftijd van een auto in 2020 zo'n 12 jaar was, is aangenomen dat de nieuwverkoop in 2018 representatief is voor het wagenpark in 2030.[13] [14] Om de kosten voor BnG te bepalen is tevens het kilometrage van belang. Hiervoor is het jaarlijks kilometrage van een gemiddelde benzineauto in 2021 aangenomen, namelijk 9.800 kilometer.[15] Hierbij wordt een eventuele gedragsverandering (in de zin van minder rijden als gevolg van de invoering van BnG) dus buiten beschouwing gelaten.

In Tabel 4.1 is een vergelijking van verschillende situaties weergegeven. De bandbreedte van BnG is bepaald o.b.v. het hoogste en laagste kilometertarief van de acht scenario's uit de *Effectstudie Betalen naar Gebruik fase 2, tabellenrapport* van muconsult, Revnext en 4cast.[16] Omdat een Nederlands huishouden gemiddeld één auto heeft zouden de meeste huishoudens, in een situatie met BnG met de huidige scenario's, in het beste geval 60 euro minder per jaar betalen dan momenteel voor de mrb.[17] In het slechtste geval moet 274 euro per jaar meer betaald worden voor BnG dan momenteel voor de mrb.

De variabele autobelasting voor huishoudens in het bezit van de referentieauto is momenteel echter al veel goedkoper in Duitsland en België vergeleken met Nederland. In Duitsland betaal je 72 euro per jaar en in Vlaanderen 134 euro per jaar. Dit staat tegenover de huidige mrb van 432 euro per jaar in Nederland. In Duitsland is de variabele autobelasting voor de referentieauto momenteel dus al 360 euro goedkoper dan in Nederland. Vlaanderen is hierbij 298 euro goedkoper. Met de huidige BnG-scenario's wordt de variabele autobelasting voor de referentieauto per jaar dan minimaal 300 euro en maximaal 634 euro duurder in Nederland dan in Duitsland. In het geval van België is een huishouden in Nederland minimaal 204 euro en maximaal 572 euro duurder uit.

---

13 De bestverkochte auto in 2018 in Nederland was een Volkswagen Polo en daarom is aangenomen dat deze auto de meest voorkomende in wagenpark van 2030 zal zijn (zie: ACEA (2022). Automobile Industry Pocket Guide 2022-2023. Link.). Met deze auto zijn de berekeningen in dit hoofdstuk uitgevoerd.

14 BOVAG, RAI Vereniging (2019). RAI BOVAG Persbericht Verkopen Personenauto's. Link.

15 CBS (2022). Hoeveel rijden personenauto's?. Link.

16 Muconsult, Revnext en 4cast (2023). Effectstudie Betalen naar Gebruik fase 2, Tabellenrapport. Link.

17 CBS (2023). Afstand tot het station en autobezit per gemeente. Link.

Tabel 4.1 Variabele autobelasting per jaar o.b.v. 9.800 km per jaar met een B-segment benzineauto uit 2018[18]

Mrb[19]	BnG		Duitsland[20]	België	
	minimaal:	maximaal:		Vlaanderen: [21]	Wallonië:[22]
€ 432	€ 372	€ 706	€ 72	€ 134	€ 168

Vergelijking tussen mrb en BnG voor verschillende kilometerklassen

In Tabel 4.2 is ter indicatie een vergelijking weergegeven van de jaarlijkse kosten van de huidige mrb en BnG voor verschillende kilometerklassen voor de auto die, naar verwachting, het meeste voorkomt in het wagenpark van 2030. Voor autobezitters die zich in de hogere kilometerklassen bevinden kan BnG een serieuze kostenpost worden. Zo'n 3% van de autobezitters (die 40.001 km of meer per jaar rijden) zal, afhankelijk van het BnG-scenario, 1.278 tot 2.808 euro duurder uit zijn bij invoering van BnG t.o.v. de huidige mrb.

Hierbij moet wel worden vermeld dat de referentieauto relatief licht is. Daardoor bevindt zich naar verwachting een relatief kleiner aantal voertuigen in de hoogste kilometerklasse. Voor grotere, zwaardere auto's kunnen de verschillen bij hoge jaarkilometrages verder oplopen, in relatieve zin gaat het dan om een – zeer – beperkt aantal autobezitters. Voor deze groep autobezitters zullen grenseffecten sterker optreden dan voor de referentieauto.

Tabel 4.2 Landelijk aantal personenauto's per kilometerklasse en bijbehorende jaarlijkse kosten voor de mrb en BnG van de referentieauto (brondata: CBS)

Kilometerklasse	Aantal voertuigen	Percentage van totaal aantal voertuigen	Kosten huidige mrb	Kosten BnG[23]	
				minimaal:	maximaal:
<=5.000 km	**2.301.279**	24%	€ 432	€ 95	€ 180
5.001 - 10.000 km	**2.326.693**	24%	€ 432	€ 285	€ 540
10.001 - 15.000 km	**1.871.630**	20%	€ 432	€ 475	€ 900
15.001 - 20.000 km	**1.218.696**	13%	€ 432	€ 665	€ 1.260
20.001 - 25.000 km	**728.590**	8%	€ 432	€ 855	€ 1.620
25.001- 30.000 km	**424.496**	4%	€ 432	€ 1.045	€ 1.980
30.001 - 35.000 km	**253.928**	3%	€ 432	€ 1.235	€ 2.340
35.001 - 40.000 km	**152.896**	2%	€ 432	€ 1.425	€ 2.700
>=40.001 km	**254.785**	3%	€ 432	€ 1.710	€ 3.240
Eindtotaal	**9.532.993**	100%			

18 Voertuigdata o.b.v. kentekencheck RDW van een Volkswagen Polo 1.0 TSI Comfortline. Link.
19 Belastingdienst (2023). Motorrijtuigenbelasting berekenen. Link.
20 Bundesfinanzministerium (2023). Kfz-Steuer-Rechner. Link.
21 Vlaamse Belastingdienst (2023). Simulatie verkeersbelasting. Link.
22 Wallonie finances SPW (2023). Montants de la taxe de circulation. Link.
23 Uitgaande van kilometrage middenin de klasse. Zo is 5.500 kilometer per jaar aangenomen voor de klasse 5.001 - 10.000 kilometer. Voor de klasse >= 40.001 kilometer is uitgegaan van 45.000 kilometer per jaar.

4.1 Risico op verandering van woonplaats naar over de grens

Om eventuele grenseffecten goed in kaart te brengen is het relatieve aandeel van de mrb en BnG in de totale jaarlijkse autokosten van belang. In Tabel 4.3 is daarvoor het uiteindelijke effect op de totale jaarlijkse kosten van autobezit weergegeven.

Bij invoering van BnG met de huidige scenario's zullen naar verwachting in 2030 de jaarlijkse autokosten voor de grootste groep autobezitters in het beste geval met 1% dalen, en in het slechtste geval met 6% stijgen.

Door deze kleine daling of beperkte stijging wordt verwacht dat het risico op verandering van woonplaats naar over de grens van particulieren zeer klein is.

Tabel 4.3 Jaarlijkse kosten voor het bezit van de referentieauto met gemiddeld jaarkilometrage in het geval van mrb en BnG[24] [25]

Met mrb	Met BnG	
	minimaal:	maximaal:
€ 4.596	€ 4.557 (-1%)	€ 4.890 (+6%)

4.2 Risico op structureel rijden op buitenlands kenteken

Indien Nederlands ingezetenen vinden dat de nieuwe BnG-tarieven te hoog en/of oneerlijk zijn gaan zij mogelijk op zoek naar manieren om te ontkomen aan BnG. Een buitenlandse lease- of huurconstructie wordt hierbij genoemd als mogelijke ontwijkroute. Deze route zou dan nu ook al bestaan, maar aantrekkelijker worden naarmate BnG duurder dan de huidige mrb uitpakt.

Deze route is echter lastig. Momenteel zijn Nederlands ingezetenen die een buitenlands voertuig lenen, huren of leasen namelijk al mrb-plichtig. Er geldt echter een uitzondering voor kortstondig gebruik. Per voertuig mag maximaal één keer per jaar een vrijstelling worden aangevraagd voor een periode van maximaal twee aaneengesloten weken.[26] [27] Naar verwachting zal dit met BnG niet anders zijn.

Theoretisch zou men dus iedere twee weken een ander buitenlands voertuig kunnen huren, vervolgens hier een uitzondering op mrb/BnG voor kunnen aanvragen, en het voertuig weer binnen twee weken inleveren. In Tabel 4.4 is een vergelijking weergegeven tussen de jaarlijkse kosten in het geval van een huurconstructie met een Volkswagen Polo, en de jaarlijkse kosten in het geval van bezit van de referentieauto. Hieruit blijkt dat voor de vergeleken situatie een huurconstructie, zelfs zonder brandstof, per jaar mogelijk ruim twee keer zo duur is als het bezitten van een auto in het BnG-systeem. Zelfs met het hoogste

---

24 ANWB (g.d.). Autokosten berekenen. Link.

25 De kosten die in deze berekening zijn meegenomen zijn vaste afschrijving, verzekering, mrb/BnG, onderhoud carrosserie en diversen, variabele afschrijving, brandstof, reparatie en onderhoud, banden en rente.

26 Belastingdienst (g.d.). Aangifte voor een buitenlands leen-, huur- of lease-motorrijtuig. Link.

27 Belastingdienst (g.d.). Vrijstelling bpm en Mrb bij kortstondig gebruik. Link.

jaarlijkse BnG-tarief uit Tabel 4.2 zou een huurconstructie nog duurder uitpakken. Er wordt aangenomen dat eenzelfde soort factor geldt voor het huren van een bestelbus.

Hierdoor wordt verwacht dat het risico op het structureel rijden op buitenlands kenteken voor particulieren en zakelijke entiteiten zeer klein is.

Tabel 4.4 Vergelijking tussen een huurconstructie en autobezit van de referentieauto in het geval van BnG

Tweewekelijkse huur (excl. brandstof)	Jaarlijkse huur (excl. brandstof)	Jaarlijkse kosten van autobezit in het geval van BnG[28]	
		minimaal:	maximaal:
€ 460[29]	€ 12.000	€ 4.557	€ 4.890

Bij het omrekenen van de tweewekelijkse huur naar de (afgeronde) jaarlijkse huur hebben we een factor 26 gebruikt, omdat telkens van auto gewisseld wordt. Natuurlijk zijn verdergaande constructies mogelijk (carrousel van gebruikers en auto's), met een drukkend effect op de jaarlijkse kosten, maar dan nog zal de huuroptie relatief weinig aantrekkelijk zijn ten opzichte van het bezit van een auto.

28 ANWB (g.d.). Autokosten berekenen. Link.

29 Huurbedrag is bepaald o.b.v. de laagst geobserveerde prijs tijdens een analyse van grote autoverhuurbedrijven in de grensstreek.

5 Grenseffecten bedrijfsauto's

Voor het bepalen van de grenseffecten voor bedrijfsauto's zijn twee casussen geselecteerd die naar verwachting relatief hard geraakt kunnen worden door BnG. De eerste geselecteerde casus is die van ZZP-vaklieden met een eigen bedrijfsauto, en de tweede casus is die van (internationale) koeriersbedrijven.

5.1 ZZP-vaklieden

De eerste casus die wordt behandeld is die van ZZP-vaklieden. De casus is uitgewerkt voor een typische ZZP'er in de bouwnijverheidssector aangezien in deze sector de meeste bestelauto's geregistreerd zijn (30,3%).[30] In Tabel 5.1 is het aantal ZZP'ers in deze sector per grensprovincie weergegeven.[31]

Tabel 5.1 Aantal ZZP'ers in de bouwnijverheidssector per grensprovincie (brondata: CBS)

Provincie	Aantal [x 1.000]
Groningen	3,3
Drenthe	3,3
Overijssel	6,7
Gelderland	16,5
Zeeland	2,9
Noord-Brabant	23,6
Limburg	6,0
Totaal	62,3

Voor het bepalen van een representatieve bedrijfsauto is eenzelfde methodiek gebruikt als voor personenauto's. De referentieauto die is aangenomen is een standaard bestelbus uit 2020. De gemiddelde leeftijd van een *Light Commercial Vehicle* (bestelbus met maximale toegestane massa <3.500 kg) in Nederland is namelijk momenteel 9,9 jaar.[32] [33] Om de kosten van BnG te bepalen is daarnaast het kilometrage van belang. In 2021 reed een bestelbus in de bouwnijverheidssector gemiddeld 17.900 kilometer. [34] Er wordt, net als bij de particuliere casus, aangenomen dat dit kilometrage constant zal blijven tot 2030.

In Tabel 5.2 is voor betreffend voorbeeld een vergelijking gemaakt voor de situatie met de huidige mrb, en de situatie met BnG en mrb-soortige belastingen in Duitsland en België. De bandbreedte van BnG is wederom bepaald o.b.v. het hoogste en laagste kilometertarief van de acht scenario's uit de *Effectstudie Betalen naar Gebruik fase 2, tabellenrapport* van

30 CBS (2023). Hoeveel bestelauto's zijn er in Nederland? – Bestelauto's naar branche, 2020. Link.
31 CBS (2023). Zelfstandigen; inkomen, vermogen, regio (indeling 2021). Link.
32 ACEA (2022). Automobile Industry Pocket Guide 2022-2023. Link.
33 De bestverkochte bestelbus in 2020 in Nederland was een Mercedes Sprinter en daarom is aangenomen dat deze bestelbus de meest voorkomende in wagenpark van 2030 zal zijn (zie: BOVAG, RAI Vereniging, RDC (2022). Rapportage over Nieuwe voertuigen. Link.). Met deze bestelbus zijn de berekeningen in dit hoofdstuk uitgevoerd.
34 CBS (2022). Hoeveel rijden bestelauto's?. Link.

muconsult, Revnext en 4cast.[35] In een situatie met BnG zou een doorsnee ZZP'er in de bouwnijverheidssector met de huidige scenario's in het beste geval 159 euro meer per jaar betalen dan momenteel voor de mrb. In het slechtste geval moet 507 euro meer betaald worden voor BnG dan momenteel voor de mrb. Tot slot blijkt dat de variabele autobelasting voor een doorsnee ZZP'er in de bouwnijverheidssector momenteel al 526 tot 587 euro goedkoper is in resp. Duitsland en België vergeleken met Nederland. Indien BnG wordt ingevoerd loopt dit op tot 685 tot 1194 euro goedkoper in resp. België en Duitsland vergeleken met Nederland.

Tabel 5.2 Variabele autobelastingen per jaar o.b.v. 17.900 km per jaar met een standaard bestelbus uit 2020[36]

Mrb[37]	BnG		Duitsland[38]	België	
	minimaal:	maximaal:		Vlaanderen: [39]	Wallonië: [40]
€ 736	€ 895 (+22%)	€ 1.343 (+82%)	€ 210 (-71%)	€ 171 (-77%)	€ 149 (-80%)

Vergelijking tussen mrb en BnG voor verschillende kilometerklassen

In Tabel 5.3 is tenslotte een vergelijking weergegeven van de jaarlijkse kosten van de mrb en BnG voor verschillende kilometerklassen voor de bedrijfsauto die, naar verwachting, het meeste voorkomt in het zakelijke wagenpark van 2030. Net als voor particuliere autobezitters kan ook voor zakelijke bedrijfsautobezitters in de hogere kilometerklassen BnG een serieuze kostenpost worden. Zo'n 8% van de zakelijke bedrijfsautobezitters zal, afhankelijk van het BnG-scenario, zo'n 1.500 tot 3.400 euro duurder uit zijn bij invoering van BnG.

Tabel 5.3 Landelijk aantal bedrijfsauto's per kilometerklasse en bijbehorende jaarlijkse kosten voor de mrb en BnG van de referentieauto (brondata: CBS)

Kilometerklasse	Aantal bedrijfsauto's	Percentage van totaal	Kosten mrb	Kosten BnG[41]	
				minimaal:	maximaal:
<=5.000 km	**165.408**	16%	€ 736	€ 125	€ 188
5.001 – 10.000 km	**193.967**	18%	€ 736	€ 375	€ 563
10.001 – 15.000 km	**192.387**	18%	€ 736	€ 625	€ 938
15.001 – 20.000 km	**152.286**	14%	€ 736	€ 875	€ 1.313
20.001 – 25.000 km	**109.834**	10%	€ 736	€ 1.125	€ 1.688
25.001 – 30.000 km	**74.885**	7%	€ 736	€ 1.375	€ 2.063
30.001 – 35.000 km	**51.277**	5%	€ 736	€ 1.625	€ 2.438
35.001 – 40.000 km	**34.422**	3%	€ 736	€ 1.875	€ 2.813

35 Muconsult, Revnext en 4cast (2023). Effectstudie Betalen naar Gebruik fase 2, Tabellenrapport. Link.
36 Voertuigdata o.b.v. kentekencheck RDW met een Mercedes Sprinter 311 CDI L1H1. Link. L1H1 is de standaardmaat van een bedrijfsbus en is qua lengte en hoogte de kleinste bus van een specifiek merk en model.
37 Belastingdienst (2023). Motorrijtuigenbelasting berekenen. Link.
38 Bundesfinanzministerium (2023). Kfz-Steuer-Rechner. Link.
39 Vlaamse Belastingdienst (2023). Simulatie verkeersbelasting. Link.
40 Wallonie finances SPW (2023). Montants de la taxe de circulation - Véhicules utilitaires. Link.
41 Uitgaande van kilometrage middenin de klasse. Zo is 5.500 kilometer per jaar aangenomen voor de klasse 5.001 - 10.000 kilometer. Voor de klasse >= 50.001 kilometer is uitgegaan van 55.000 kilometer per jaar.

Kilometerklasse	Aantal bedrijfsauto's	Percentage van totaal	Kosten mrb	Kosten BnG[41]	
				minimaal:	maximaal:
40.001 – 50.000 km	**38.530**	4%	€ 736	€ 2.250	€ 3.375
>=50.001 km	**38.257**	4%	€ 736	€ 2.750	€ 4.125
Eindtotaal	**1.051.253**	100%			

5.1.1 *Risico op verandering van vestigingsplaats naar over de grens*

Om het risico op verandering van vestigingsplaats naar over de grens in te schatten is het van belang om de hogere verwachtte kosten door BnG te relateren aan het totaalinkomen van een doorsnee ZZP'er in de bouwnijverheidssector. Er zullen immers pas mogelijke grenseffecten optreden als de hogere kosten zorgen voor een significante verandering in het inkomen van een ZZP'er.
Het totale effect op de bedrijfsvoering zorgt bij invoering van BnG, met de huidige scenario's, naar verwachting voor een daling van 0,2% tot 0,7% in het bruto-maandinkomen van een doorsnee ZZP'er in de bouwnijverheidssector.[42] [43] [44]

Door dit geringe percentage wordt verwacht dat het risico op verandering van vestigingsplaats naar over de grens van ZZP'ers in de bouwnijverheidssector zeer klein is.

5.2 (Internationale) koeriersbedrijven

De tweede casus die nader is bestudeerd is die van (internationale) koeriersbedrijven. Zoals in Tabel 5.4 is weergegeven bevinden zich 3.835 koeriersbedrijven in de grensprovincies.[45] Naar verwachting rijdt deze bedrijfstak relatief veel kilometers, zowel binnen de landsgrenzen als buiten de landsgrenzen.

Tabel 5.4 Aantal koeriersbedrijven (SBI-code 53202) per grensprovincie (brondata: CBS)

Provincie	Aantal
Drenthe	165
Gelderland	865
Groningen	170
Limburg	470
Noord-Brabant	1.605
Overijssel	450
Zeeland	110
Totaal	3.835

42 Gemiddelde brutosalaris o.b.v. maandelijks bruto inkomen van zzp'ers in de bouwsector over de tweede helft van 2021 en de eerste helft van 2022.
43 Economisch Instituut voor de Bouw (2022). Monitor ZZP'ers Bouw, 2021, tweede halfjaar. Link.
44 Economisch Instituut voor de Bouw (2022). Monitor ZZP'ers Bouw, 2022, eerste halfjaar. Link.
45 CBS (2023). Vestigingen van bedrijven; bedrijfstak; regio. Link.

Om de grenseffecten voor (internationale) koeriersbedrijven in te schatten is een allround koeriersbedrijf in de grensstreek[46] geselecteerd dat op zowel de regionale, nationale als internationale markt actief is. De gegevens van dit bedrijf zijn geanonimiseerd.

Om mogelijke grenseffecten in kaart te brengen is de totale mrb- en BnG-afdracht berekend voor het wagenpark van een gestileerd voorbeeldbedrijf, gebaseerd op feitelijke informatie over dit type bedrijven dat te vinden is op Internet., zie Tabel 5.5. De bandbreedte voor de situatie met BnG is wederom bepaald o.b.v. het hoogste en laagste kilometertarief uit de acht scenario's uit de *Effectstudie Betalen naar Gebruik fase 2, tabellenrapport* van muconsult, Revnext en 4cast.[47] Voor de berekening van de kosten is uitgegaan van een kilometrage van gemiddeld 28.400 kilometer per jaar voor een bestelauto in de sector Vervoer en opslag.[48] Er wordt dus een constant kilometrage aangenomen.

Op basis van de huidige BnG-scenario's betaalt het gestileerde koeriers bedrijf in het beste geval voor 10 auto's ruim 5.000 euro meer, en in het slechtste geval zo'n 13.000 euro meer voor BnG dan momenteel voor de mrb.

Tabel 5.5 Vergelijking van de jaarlijkse kosten in het geval van mrb en de kosten in het geval van BnG voor een wagenpark van tien auto's[49]

Totale mrb-afdracht	Totale BnG-afdracht	
	minimaal:	maximaal:
€ 5.500	€ 10.600	€ 18.500

5.2.1 *Risico op verandering van vestigingsplaats naar over de grens*

Alhoewel dit een forse verhoging is, moet voor het inschatten van de grenseffecten worden gekeken naar de invloed van deze stijging op de totale bedrijfskosten van dit type bedrijf. Momenteel maken de kosten voor de mrb zo'n 10% uit van de totale kosten van vervoersmiddelen, welke op diens beurt weer verantwoordelijk is voor 5,6% van de totale bedrijfskosten in de branche van Lokale post en koeriers. [50] [51] Als de stijging in kosten als gevolg van BnG voor het gestileerde bedrijf als representatief voor de branche wordt geacht leidt dit tot een stijging van 1% tot 2% van de totale bedrijfskosten. Dit kan gezien worden als een significante stijging aangezien de brutowinstmarge van bedrijven in deze branche rond de 11% ligt.[52]

Hoewel dit een significante stijging is hangt het veranderen van vestigingsplaats naar over de grens af van tal van andere factoren (arbeidsmarkt, woonplaats koeriers, locatie van de klantenkring, e.d.), oftewel het vestigingsklimaat. Daarom wordt het risico op een grootschalige verandering van vestigingsplaats van dit type bedrijven naar over de grens door

---

46 De vestigingsplaats van een bedrijf is relevant omdat een bedrijven doorgaans regionaal gebonden zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan opdrachtgevers en personeel. Hierdoor zullen bedrijven in de grensstreek zich eerder over de grens vestigen dan bedrijven uit bijvoorbeeld Noord-Holland.

47 Muconsult, Revnext en 4cast (2023). Effectstudie Betalen naar Gebruik fase 2, Tabellenrapport. Link.

48 CBS (2023). Hoeveel rijden bestelauto's? Link.

49 Belastingdienst (2023). Motorrijtuigenbelasting berekenen. Link.

50 Dit percentage is gebaseerd op de *Handreiking TCO-berekening voor personenauto's* van de RVO uit 2021 waarbij de mrb verantwoordelijk is voor 9% van de *total cost of ownership* in het geval van een personenauto in de zwaarste voertuigklasse (klasse E). Er wordt aangenomen dat dit percentage voor bedrijfsauto's niet veel afwijkt.

51 CBS (2023). Bedrijfsleven; arbeids- en financiële gegevens, per branche, SBI 2008. Statline. Link.

52 CBS (2023). Bedrijfsleven; arbeids- en financiële gegevens, per branche, SBI 2008. Statline. Link.

BnG als klein ingeschat. Een invoering van BnG in zijn huidige vorm levert voor (internationale) koeriersbedrijven desondanks een concurrentienadeel op t.o.v. België en Duitsland.

6 Conclusies

Voor particulier autobezit zullen de jaarlijkse autokosten voor de gemiddelde autobezitter (gemiddelde auto, gemiddeld jaarkilometrage) in het beste geval 60 euro (1%) dalen en in het slechtste geval 274 euro (6%) stijgen. Omdat de variabele autobelastingen in België en Duitsland nu al 298 tot 360 euro goedkoper zijn in België en Duitsland wordt niet verwacht dat de invoering van BnG met de huidige scenario's tot significante grenseffecten zal leiden. Voor zo'n 3% van de particuliere autobezitters stijgen de jaarlijkse kosten in het BnG-scenario met het hoogste tarief tot € 3.000 per jaar. Deze autobezitters zouden kunnen overwegen om zich in België of Duitsland te vestigen, al is deze beslissing afhankelijk van tal van andere factoren, en lijken door de opzet en invulling van de BnG structurele meerjarige uitwijkopties maar in zeer beperkte mate mogelijk te zijn.

Verder blijkt een buitenlandse huurconstructie naast onpraktisch ook fors duurder dan autobezit met BnG. Ook met een buitenlandse leaseconstructie kan geen BnG worden ontweken omdat deze auto's naar verwachting ook BnG-plichtig worden. Er kan dus geconcludeerd worden dat particuliere autobezitters zich waarschijnlijk niet over de grens zullen vestigen, en niet structureel op buitenlands kenteken gaan rijden bij invoering van BnG, zie Tabel 6.1.

Tabel 6.1 Kwalitatieve risico-inschatting grenseffecten voor particulier autobezit

Effect	Risico
Verandering woonplaats naar over de grens	Zeer klein
Structureel rijden op buitenlands kenteken	Zeer klein

Ook voor zakelijke autobezitters wordt een buitenlandse huurconstructie als onwaarschijnlijk aangenomen en kan met behulp van een buitenlandse leaseconstructie ook niet aan BnG ontkomen worden. Voor een doorsnee ZZP'er in de bouwnijverheidssector zal de invoering van BnG, met de huidige scenario's, naar verwachting leiden tot een daling in het bruto-maandinkomen van minder dan 1%. Deze daling leidt naar verwachting niet tot significante grenseffecten. Voor (internationale) koeriersbedrijven zorgt de invoering van BnG, met de huidige scenario's, naar verwachting voor een stijging van 1% tot 2% van de totale bedrijfskosten. Omdat de bruto winstmarge van bedrijven in deze sector op zo'n 11% ligt kan dit gezien worden als een significante stijging. Mogelijk kunnen dit soort bedrijven in het grensgebied overwegen om van vestigingsplaats te veranderen, of initieel voor een andere vestigingsplaats kiezen. In de grensprovincies bevinden zich ruim 3.800 van dit soort bedrijven. Hierbij moet wel worden vermeld dat deze keuze van tal van andere factoren afhankelijk is. De invoering van BnG is daarbij slechts een klein onderdeel van het totale vestigingsklimaat. Voor (internationale) koeriersbedrijven leidt de invoering van BnG in ieder geval tot een concurrentienadeel t.o.v. België en Duitsland. In Tabel 6.2 is een kwalitatieve risico-inschatting van de grenseffecten voor zakelijk autobezit weergeven.

Tabel 6.2 Kwalitatieve risico-inschatting grenseffecten voor zakelijk autobezit

Effect	Risico
ZZP-vaklieden	
Verandering vestigingsplaats naar over de grens	Zeer klein
Structureel rijden op buitenlands kenteken	Zeer klein
Internationale koeriersbedrijven	
Verandering vestigingsplaats naar over de grens	Klein
Structureel rijden op buitenlands kenteken	Zeer klein

ECORYS

Postbus 4061
3006 AB Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 87 62
F 010 453 87 55
E info@ecorys.com

K.v.K. nr. 24289883

W www.ecorys.com