



CPB-PBL Notitie

Datum: 6 juli 2012

Betreft: Prijsbeleid voor wegverkeer: kosten en invoeringstermijn

Centraal Planbureau
Van Stolkweg 14
Postbus 80510
2508 GM Den Haag

T (070) 3383 380
I www.cpb.nl

Contactpersoon

Willemijn Weijschede - van
der Straaten (CPB)
Peter Zwaneveld (CPB)
Hans Hilbers (PBL)

1 Prijsbeleid

Deze notitie geeft nadere informatie over exploitatiekosten en invoeringstermijnen van enkele vormen prijsbeleid zoals die worden gehanteerd tijdens KIK2013-2017. In overleg met Inspectie der Rijksfinanciën is een inschatting gemaakt van de kosten en het te hanteren tijdpad van het invoeren van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM), (alleen!) een spitsheffing en (alleen!) LKV-MAUT. Deze worden hieronder weergegeven. Er zijn andere vormen van prijsbeleid denkbaar. Voor bijvoorbeeld een vlakke heffing kan verwezen worden naar KBA Eerste stap ABvM (Ecorys, 2007). Daarnaast is er op dit moment een Eurovignet voor vrachtwagens.

1.1 Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)

In de Heroverwegingsrapport Mobiliteit en Water¹ (Ho3 genaamd omdat dit het derde rapport is in een serie van 20 Heroverwegingsrapporten) wordt nadere informatie over het wegbeprijzingssysteem Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) gepresenteerd. Het ABvM-systeem geeft de mogelijkheid om zowel een vaste heffing (per gereden kilometer) in te voeren als een congestie- of spitsheffing. De eerste vaste heffing geldt per gereden kilometer voor alle vrachtwagens en personenauto's op alle wegen. De hoogte van de 'heffing per gereden kilometer' kan verschillen op basis van de milieukeurmerken van de personenauto en de milieukeurmerken (Euroklasse) van de vrachtwagen. De congestie- of spitsheffing geldt voor alle voertuigen, maar alleen op die tijdstippen en wegen waar congestie is (dan wel zou zijn zonder die heffing). De hoogte kan worden gekozen: hoe hoger het spitstarief, hoe groter het effect op de congestie. In KIK 2011-2015 varieerde het congestietarief tussen de partijen tussen 8 en 15 eurocent per gereden kilometer.

¹Zie: <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/beleidsonderzoeken/brede-heroverwegingen/mobiliteit-en-water>

Indien in 2013 begonnen wordt met de voorbereidingen voor het invoeren van ABvM, is (overeenkomstig het tijdpad in de HO3) aangenomen dat 1/4 deel van ABvM is ingevoerd in 2017. In 2020 is ABvM volledig ingevoerd.

Het invoeren van ABvM brengt investeringskosten met zich mee. De laatst beschikbare informatie hierover vormt de 4e voortgangsrapportage ABvM. De totale investeringsuitgaven (incl. organisatiekosten) is gelijk aan 3,8 mld euro (prijspeil 2012). Tevens is aangenomen dat een deel van de in het verleden gemaakte kosten opnieuw moeten worden opgebracht. Uitgegaan wordt dat de helft van de kosten die zijn gemaakt in de periode 2006-2010 opnieuw moeten worden gemaakt (0,089 mld). Indien ABvM volledig is ingevoerd zijn de exploitatiekosten² gelijk aan 0,61 mld euro per jaar. Als wordt besloten om ABvM in te voeren, ziet het verloop van deze kosten er zo uit:

Tabel 2 Investering- en exploitatiekosten van het invoeren van ABvM (mld euro, prijspeil 2012)

Overzicht invoering ABvM					1/4 deel	2/4 deel	3/4 deel	volledig			
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	struct.
investerings- kosten	-0,29*	-0,16	-0,28	-0,29	-0,57	-0,57	-0,69	-0,49	-0,23	-0,23	0
exploitatie- kosten	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,15	-0,31	-0,46	-0,61	-0,61	-0,61	-0,61

* In het verleden gemaakte kosten zullen opnieuw moeten worden gemaakt. Daarom wordt ervan uitgegaan dat de helft van de kosten die gemaakt zijn in de periode 2006-2010. Aangenomen is dat deze kosten vallen in het eerste investeringsjaar (dus 2013).

1.2 Spitsheffing:

Voor de invoering van (alleen!) een spitsheffing is een wetwijziging nodig en een aanbesteding en implementatie van de techniek. Hierdoor wordt uitgegaan dat het niet mogelijk is een spitsheffing in te voeren voor 2015. Aangenomen wordt dat in 2015 het mogelijk is dat 1/3 deel is ingevoerd, in 2016 2/3 en in 2017 is het systeem volledig ingevoerd. Dit is mede gebaseerd op het HO3-rapport. Een systeem van (alleen) een spitsheffing maakt gebruik van andere techniek dan ABvM en MAUT.

De totale investeringskosten zijn gelijk aan 0,92 mld en bestaan uit investeringskosten (0,77 mld) en organisatiekosten (0,15 mld). Indien spitsheffing volledig is ingevoerd zijn de jaarlijkse exploitatiekosten gelijk aan 0,12 mld euro. De vervangingskosten van zowel de portals als de tags,

² We veronderstellen dat hier ook de vervangingsinvesteringen (wegkant- als voertuigsystemen) uit kunnen worden betaald.

zijn gelijk aan 0,15 mld euro per jaar. Indien een partij besluit om spitsheffing in te voeren, dan ziet het financiële plaatje er als volgt uit:

Tabel 3 Investering- en exploitatiekosten van het invoeren van alleen spitsheffing (mld euro, prijspeil 2012)

Overzicht invoeren spitsheffing			1/3	2/3	volledig						
	2013	2014	deel	deel	2017	2018	2019	2020	2021	2022	struct.
investeringskosten	-0,10	-0,13	-0,15	-0,15	-0,15	-0,08	0	0	0	0	0
organisatiekosten	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	0	0	0	0	0
exploitatiekosten			-0,04	-0,08	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12
vervangingskosten			-0,05	-0,10	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15

1.3 MAUT (op alle wegen voor vrachtwagens)

Voor het invoeren van een vaste kilometerprijs voor vrachtwagens (LKV-MAUT) is een wetswijziging nodig, en een aanbesteding en implementatie van de techniek. Hierdoor wordt ervan uitgegaan dat het niet mogelijk is MAUT in te voeren voor 2015. Aangenomen wordt dat het mogelijk is dat in 2015 1/3 deel is ingevoerd, in 2016 2/3 en dat in 2017 het systeem volledig is ingevoerd. Een systeem van LKV-MAUT maakt van een andere technisch gebruik als ABvM en (alleen!) een spitsheffing.

De totale investeringskosten zijn gelijk aan 0,72 mld euro bestaande uit investeringskosten (0,57 mld) en organisatiekosten (0,15 mld). Indien het systeem volledig is ingevoerd, zijn de exploitatie- en vervangingskosten gelijk aan 0,15 mld per jaar. De opbrengsten MAUT hangen af van het tarief. In Duitsland wordt er een gedifferentieerd tarief gehanteerd tussen de 14 en 29 eurocent per kilometer afhankelijk van het type vrachtwagen. Als een partij besluit om MAUT voor vrachtwagens in te voeren, dan zien de budgettaire effecten er zo uit:

Tabel 4 Investering- en exploitatiekosten van het invoeren van alleen MAUT (mld euro, prijspeil 2012)

Overzicht invoeren MAUT			1/3	2/3	volledig						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	struct.
investeringskosten	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,05	0	0	0	0	0
organisatiekosten	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	0	0	0	0	0
exploitatiekosten			-0,03	-0,07	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10
vervangingskosten			-0,02	-0,03	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05

1.4 Spitsheffing en/of MAUT gelijktijdig (of later) dan ABvM:

Men kan natuurlijk ook kiezen om de spitsheffing en MAUT gelijktijdig (of later) dan ABvM in te voeren. Dan vereist zowel de spitsheffing als MAUT geen of amper aanvullende investeringen of exploitatiekosten. Het ABvM systeem is geschikt om beide heffingen te realiseren.