

## Hoe worden de energiebesparingen in de sector mobiliteit en transport berekend?

Planbureau voor de Leefomgeving

### *Europees bronbeleid (CO<sub>2</sub>-normering)*

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de normen die in de Referentieraming 2012 (RR2012) en de raming van Nationale Energieverkenning 2015 (NEV2015) zijn meegenomen.

	<b>Norm</b>	<b>RR2012</b>	<b>NEV2015</b>
Personenauto's	130 g/km in 2015	Vastgesteld	Vastgesteld
	95 g/km	Voorgenomen (vanaf 2020)	Vastgesteld (vanaf 2021)
	73 g/km	Niet meegenomen	Voorgenomen (vanaf 2025)
Bestelauto's	175 g/km in 2017	Vastgesteld	Vastgesteld
	147 g/km in 2020	Voorgenomen	vastgesteld

### *Maximumsnelheden*

RR2012: verhoging maximumsnelheden hoofdwegennet ('130 km/u') is meegenomen als voorgenomen beleid.

NEV2015: verhoging maximumsnelheden hoofdwegennet is meegenomen als vastgesteld beleid conform de huidige stand van zaken (reeds uitgerold en ambitie). Het efficiencyeffect van hogere maximumsnelheden wordt afzonderlijk ingeboekt (i.e. hoger brandstofverbruik per gereden kilometer).

Het effect van de verhoging is in de NEV2015 niet afzonderlijk onderzocht, maar maakt integraal onderdeel uit van de ramingen (dit geldt overigens voor alle maatregelen, alleen voor de 'Energieakkoord-maatregelen' zijn in de NEV2015 afzonderlijke effectschattingen gedaan tbv de besparingsdoelstelling 2020).

### *Fiscaal beleid personenauto's*

Basis voor de RR2012 was het fiscaal beleid uit de Autobrief 1 en Belastingplan 2012. In het RR2012-rapport wordt dit niet verder toegelicht, maar wordt verwezen naar een artikel over de milieueffecten van Autobrief 1. Daarin staat ondermeer het volgende passages over ultrazuinige auto's.

De huidige voorstellen behelzen op hoofdlijnen het volgende (de laatste twee gedachtestreepjes hebben betrekking op ultrazuinige auto's):

- Het nieuwe BPM-stelsel kent vier belastingschijven met oplopende tarieven naarmate de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto hoger ligt.
- De CO<sub>2</sub>-grens voor BPM-vrijstelling wordt de komende jaren stapsgewijs verlaagd zodat alleen nog de allereerste auto's zijn vrijgesteld.
- De tarieven en grenzen voor de CO<sub>2</sub>-gerelateerde BPM zijn zodanig vormgegeven dat iedere gram CO<sub>2</sub>-uitstoot van benzine en dieselauto's even zwaar wordt belast.
- De vaste dieseltolslag in de BPM voor dieselauto's wordt vervangen door een variabele toeslag die geldt vanaf een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 70 gram per kilometer. De volledige vrijstelling van de BPM voor dieselauto's verdwijnt daarmee en ook de grote verschillen in BPM tussen dieselauto's die wel en niet zijn vrijgesteld behoren tot het verleden.
- De MRB-vrijstelling voor zeer zuinige auto's verdwijnt na 2015. Tot 2013 blijft de huidige regeling van kracht, in 2014 en 2015 geldt alleen nog een vrijstelling voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 50 g/km of lager.
- De CO<sub>2</sub>-grenzen voor de lagere fiscale bijtelling voor auto's van de zaak worden de komende jaren stapsgewijs verlaagd. De 0% bijtelling voor volledig elektrische auto's blijft op verzoek van de Tweede Kamer gelden tot eind 2013. In de oorspronkelijke plannen zou de vrijstelling tot eind 2015 gelden. In plaats daarvan geldt nu in 2014 en 2015 een bijtelling van 7%. Wel is het bereik van de regeling uitgebreid tot alle auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 50 g/km of minder. Hierdoor vallen niet alleen elektrische auto's onder de regeling, maar waarschijnlijk ook de meeste plug-in hybrides.

Kortom: de fiscale voordelen in de bijtelling en Motorrijtuigenbelasting (MRB) voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van maximaal 50 g/km zijn in de RR2012, conform de plannen destijds, gecontinueerd t/m 2015. Daarna komen ze te vervallen.

De 'trendmatige continuering' van de fiscale regelingen, zoals we die toepassen in de RR2012 en de NEV2015, heeft alleen betrekking op de 'niet-tijdelijke' regelingen in de bpm en fiscale bijtelling. Beide zijn (momenteel nog) gedifferentieerd naar CO<sub>2</sub>-uitstoot. De CO<sub>2</sub>-grenzen voor beide regelingen worden jaarlijks verlaagd, zodat de steeds lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's niet leidt tot uitholling van de belastingopbrengsten. De aanpassing van de grenzen is in Autobrief 1 en 2 voor 4 jaar vastgelegd. Voor de jaren daarna zijn nog geen CO<sub>2</sub>-grenzen vastgelegd. Bij een strikte interpretatie van 'vastgesteld beleid' zouden de CO<sub>2</sub>-grenzen dus in de jaren daarna constant gehouden moeten worden. Omdat echter de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's wél verder daalt door Europees bronbeleid, zou dat leiden tot een lastenverlichting in de bpm. Daarom is gekozen voor continuering in de ramingen volgens de systematiek zoals die ook in de Autobrief wordt toegepast: de CO<sub>2</sub>-grenzen worden jaarlijks verlaagd om te corrigeren voor de steeds lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's. De systematiek van beide heffingen (i.e. de bijtellingspercentages zelf en de progressiviteit van de bpm) worden in de ramingen niet aangepast.

Uitgangspunt voor de NEV2015 zijn de fiscale plannen voor het 'overbruggingsjaar' 2016. Die zijn trendmatig gecontinueerd ná 2016. Dat betekent voor de bijtelling dat 4 categorieën worden gehanteerd: 4%, 15%, 21% en 25%.

#### *Interpretatie doelstelling energiebesparing 2020 in het Energieakkoord*

Daarmee resteert de vraag hoe de besparingsdoelstelling uit het EA moet worden geïnterpreteerd. In de NEV2015 is de volgende aanpak gebruikt om de energiebesparing in 2020 te berekenen (die wordt toegerekend aan het Energieakkoord):

1. Er wordt een raming van energiegebruik in 2020 gemaakt op basis van alle huidige vastgestelde en voorgenomen maatregelen en acties (voor zover al voldoende concreet en doorrekenbaar).
2. Er vindt een inventarisatie plaats van maatregelen en acties voortvloeiend uit het Energieakkoord.
3. Er wordt berekend (geschat) hoeveel die maatregelen bijdragen aan de reductie van het energiegebruik in 2020 (in de huidige NEV15-referentie, dus niet tov de RR2012). Anders geformuleerd: er wordt berekend hoeveel hoger het energiegebruik in 2020 zou zijn geweest in de NEV2015 als die maatregelen en acties niet waren ingevoerd/uitgevoerd.

Bij elkaar opgeteld leidt dat tot de totale besparing bij mobiliteit in 2020 die voortvloeit uit het EA. Er is discussie over de vraag of bij de inventarisatie van de maatregelen (onder #2):

- *Of* alleen de afspraken uit het EA moeten worden meegenomen (dus voor de fiscaliteit alléén de continuering van de stimulering voor ultrazuinig ná 2015)
- *Of* alle maatregelen en acties moeten worden meegenomen die wel in de NEV15 zitten maar nog niet in de RR2012: dus bijvoorbeeld alle wijzigingen in de autofiscaliteit ná 2012, niet alleen die zijn gericht op ultrazuinige auto's, en dus ook maatregelen zoals verhogen maximumsnelheden.

In de NEV gebruiken we (voor alle sectoren) de eerste interpretatie. De tweede interpretatie neemt alle maatregelen mee die wél in de NEV zitten maar nog niet (als vastgesteld beleid) in de RR2012. Daarbij gaat het dus om zowel het EA-beleid als het niet-EA-beleid, van ná de RR2012.