

Vraag

1. Wat zijn de varianten voor betalen naar gebruik en de hervorming van de autobelasting? Neem in de beantwoording van deze vraag de variant van de mobiliteitsalliantie/BOVAG mee. Wat betekent dit voor de lastenverdeling in vergelijking met het basispad? Graag een variant die neutraal is en een variant die middelen oplevert. Geef bij beide varianten de effecten op de kosten voor huishoudens met een gemiddeld en bovengemiddeld reispatroon.

Leeswijzer

- **Onderdeel 1:** twee illustratieve pakketten voor hervorming autobelastingen, inclusief Betalen naar gebruik en inschatting van budgettaire opbrengst. (blz. 2 – 5)
- **Onderdeel 2:** Toelichting op de lasteneffecten van beide pakketten, inclusief gevolgen voor huishoudens met gemiddeld en bovengemiddeld reispatroon (blz. 6 – 7).
- **Onderdeel 3:** Toelichting op de varianten die binnen Betalen naar Gebruik mogelijk zijn (blz. 8 – 9)
- **Onderdeel 4:** Toelichting op variant van mobiliteitsalliantie (blz. 10).

Vooraf

In reactie op eerdere informele formatievragen d.d. 18 december en 8 januari jl. zijn verschillende varianten voor betalen naar gebruik gedeeld, ook geplaatst in de bredere context van de hervorming autobelastingen. Onderstaande beantwoording bouwt hierop voort.

Onderdeel 1: twee illustratieve pakketten voor hervorming autobelastingen, inclusief Betalen naar gebruik en inschatting van budgettaire opbrengst.

- In de zomer van 2025 is een contourenbrief naar de Tweede Kamer gestuurd met denkrichtingen voor een hervorming van de autobelastingen. Aanleiding zijn de grote uitdagingen die in dit domein spelen. Deze uitdagingen zijn in de contourenbrief als volgt geschetst:
 - *Overheidsfinanciën*: de overheidsinkomsten uit de autobelastingen eroderen richting 2040 in toenemende mate door de ingroei van elektrische auto's.
 - *Klimaat*: De mobiliteitssector ligt niet op koers om het klimaatdoel voor 2030 te halen. Het aandeel van elektrische auto's in de nieuwverkoop voor 2030 (circa 80%) is daarnaast te laag om in 2050 een volledig emissievrij wagenpark te hebben (uitgaande van levensduur van 20 jaar). Daarnaast zien we ook veel export van tweedehands EV's.
 - *Bereikbaarheid*: Door lagere verbruikskosten bij elektrische auto's, neemt de huidige congestieproblematiek verder toe.
 - *Betaalbaarheid*: In 2024 ondervond 10% van de volwassen Nederlanders problemen bij het betalen van vervoer.
- In onderstaande tabel zijn twee illustratieve pakketten voor de hervorming van de autobelastingen opgenomen. Deze pakketten zijn gebaseerd op de contourenbrief hervorming autobelastingen en op pakket B+ die in het Van Kempen rapport (klimaat) is opgenomen. De hervorming van de autobelastingen kan niet alleen bijdragen aan het oplossen van grondslagerosie, maar ook op extra CO2-reductie en het vergroten van de bereikbaarheid. Het betaalbaarheidsvraagstuk zou bij voorkeur in een bredere context van koopkrachtbeleid en bestrijden van armoede worden opgelost i.p.v. op tal van deelterreinen.
- In beide pakketten is voor Betalen naar Gebruik een vlak kilometertarief (gedifferentieerd naar voertuigkenmerken) opgenomen, omdat hiermee het snelst en eenvoudigst stappen kan worden gezet op gebied van klimaat, overheidsfinanciën en congestie. De invoering van een vorm van betalen naar gebruik kan eventueel ook worden ingezet ten behoeve van financiering van (specifieke) infrastructuur. Indien gewenst kan naast het vlakke kilometertarief op termijn ook een heffing naar tijd/plaats op een deel van het wegennet worden ingevoerd. Deze aanvulling kan er ook voor zorgen dat het vlakke kilometertarief minder hoog hoeft te zijn, wat met name zorgt voor een lastenverlaging voor mensen in de regio.
- Als alternatief kan een variant voor kilometerbeprijzing ook ingevoerd worden voor uitsluitend elektrische auto's. Dit kan als invoeringsscenario (starten met EV's, toegroeien naar hele wagenpark) of als los systeem voor EV's waarbij het belastingregime voor fossiele auto's intact blijft. De invoering blijft daarmee beperkt van omvang, maar dit systeem is wel relatief snel in te voeren en qua betrouwbaarheid kilometerstanden aantrekkelijk. Op termijn wordt hiermee de grondslagerosie in de brandstofaccijnzen en de congestie die ontstaat door lagere gebruikskosten van EV's opgevangen. Nadeel is echter dat de effecten op klimaat en congestie op korte termijn kleiner zijn (in tegenstelling tot BnG voor alle personen- en bestelauto's). Aandachtspunt (voor ingroei EV) hierbij is ook dat EV rijders bovengemiddeld veel kilometers rijden en dat dit alternatief daarom een negatief effect kan hebben op ingroei van elektrische voertuigen. Fossiele auto's kennen via de accijnzen al een vorm van kilometerbeprijzing.
- Pakket 1 is budgetneutraal: de autobelastingen worden hervormd en toekomstbestendig gemaakt. De grondslagerosie wordt echter nog niet opgelost, omdat het pakket ten opzichte van het basispad geen budgettaire opbrengst heeft: in 2040 is de grondslagerosie nog steeds circa 4 mld. (als elektrische auto's evenveel belasting zouden betalen als fossiele auto's in 2026).
- Pakket 2 kent soortgelijke maatregelen als in pakket 1, maar dan met een lastenverzwaring van 1 mld. euro in 2030 en 2 mld. struc. Hiermee wordt een start gemaakt om de grondslagerosie op te vangen en daalt bovenstaande afname van 4 mld. naar 2 mld. in 2040. Ten opzichte van pakket 1 gaan buitenlandse auto's ook meebetalen, vanwege de introductie van een vignet.
- In pakket 2 wordt gestart met het opvangen van de grondslagerosie in de bpm, door de aanschaf van nieuwe elektrische auto's stapsgewijs te belasten. Tegelijkertijd moeten elektrische auto's aantrekkelijk genoeg blijven, met het oog op de klimaatdoelen. Pakket 1 of 2

kunnen daarom indien gewenst worden aangevuld met aanvullende beprijzende maatregelen om de aanschaf van een nieuwe *fossiele* personenauto minder aantrekkelijk te maken (zie klimaatmodule). Daarnaast kan flankerend beleid worden overwogen voor de korte termijn in de vorm van een nieuwe aanschafsubsidie voor elektrische auto's in de kleinere segmenten en tweedehands markt worden overwogen. Budgettaire beslag is circa 0,5 mld. tot 0,7 mld. per jaar.

- De bereikbaarheidseffecten van pakket 1 en 2 zijn naar verwachting vergelijkbaar (gunstig) omdat beiden een vorm van betalen naar gebruik bevatten en name verschillen in omvang van de vaste kosten. Voor bereikbaarheid zijn met name de variabele kosten van belang. In algemene zin geldt dat met autobelastingen inclusief een vorm van betalen naar gebruik in sterke mate gestuurd kan worden op het terugdringen van congestie en daarmee het verbeteren van bereikbaarheid
 - Ter illustratie: in een scenario waarin de autobelastingen (kosten per kilometer) op niveau 2026 blijven, worden er – door invoering kilometerbeprijzing – in 2040 minder autokilometers gereden (-8 tot -12%) en is er minder congestie (-19 tot -36%) ten opzichte van een scenario o.b.v. nu vastgesteld beleid, waarin sprake is van een autonome afname van autobelastingen (kosten per kilometer) als gevolg van ingroei EV's. Hiermee wordt de groei van toenemende congestie voor een deel gedempt. Door o.a. demografische en economische ontwikkeling blijft er echter een grote bereikbaarheidsopgave (als gevolg van toenemende congestie).
- De invoering van BnG leidt in de pakketten tot een CO₂-reductie van circa 1 Mton (ook mede afhankelijk van precieze vormgeving tariefstructuur). Vanwege de benodigde invoeringstermijn zal de CO₂-reductie waarschijnlijk pas in de jaren ná 2030 plaatsvinden. De beprijzende maatregelen onder de klimaatmodule kunnen (in combinatie met flankerend beleid) tot 1 Mton extra CO₂-reductie in 2030 leiden.
- De maatvoering van de pakketten is illustratief; andere keuzes zijn mogelijk. Afhankelijk van in hoeverre op termijn de grondslagerosie bij elektrische personenauto's wordt opgevangen, is structureel (2035 – 2040) een budgettaire intensivering van 4 mld. euro ten opzichte van het basispad mogelijk, waarbij voor elektrische personenauto's een gelijkblijvende lastendruk gaat gelden als fossiele personenauto's nu. De maatvoering en jaartallen waarop maatregelen worden ingevoerd zijn bepalend voor de ingroei van elektrische voertuigen en daarmee ook voor het behalen van de klimaatdoelen. De pakketten zijn daarnaast nu met name gericht op personenauto's (met uitzondering van BnG voor bestelauto's), terwijl bij bestelauto's en vrachtauto's ook grondslagerosieproblematiek speelt. Dit kan worden opgelost door in de bpm ook elektrische bestelauto's stapsgewijs te belasten en door de huidige opbrengst van de vrachtwagenheffing op termijn in te zetten om de grondslagerosie in de brandstofaccijnzen bij vrachtauto's deels op te vangen.
- Er zijn daarnaast ook andere keuzes mogelijk om extra geld op te halen in het autodomein. Zo is in pakket 2 nu een vignet opgenomen, maar kan bijvoorbeeld er ook voor worden gekozen om het verlaagd mrb tarief voor bestelauto's ondernemers af te schaffen. Dat levert in 2030 en structureel een soortgelijke opbrengst.
- Tot slot. Bij de verschillende pakketten en maatregelen is maatschappelijk draagvlak van belang. De doelstelling en samenhang tussen maatregelen moet uitlegbaar blijven. Het stapelen van verschillende prijsmaatregelen (bijvoorbeeld de invoering van een vignet in combinatie met een vlakke heffing en/of heffing op basis van ANPR) brengt daarbij risico's voor het draagvlak met zich mee.
- NB. In de opzet van onderstaande pakketten is waar mogelijk rekening gehouden met de mogelijkheden voor de uitvoering als de maatregelen in samenhang worden genomen. Als definitief tot een pakket wordt besloten is nog een oordeel op samenloop en uitvoeringstoetsen nodig.

Pakket 1 – Hervorming autobelastingen (budgetneutraal)			
Maatregel	Invoeringsdatum	Maatvoering	Budgettair effect
Structurele korting voor EV in motorrijtuigenbelasting	2028	Per 2028 wordt een aparte tarieftabel voor EV geïntroduceerd in de MRB op basis van voertuiggewicht, vooruitlopend op eventueel voertuigoppervlakte als grondslag in BNG. Dit leidt tot structureel een korting van circa 30% voor EV, waardoor fiscale behandeling grofweg gelijk ligt aan die van fossiele benzineauto's.	Circa 0,3 mld. derving in 2030 oplopend naar circa 0,8 mld. structureel
Aparte tarieftabel in bpm voor EV (met differentiatie naar voertuigoppervlakte)	2029 (via ophoging vaste voet), 2030 (aparte tabel)	Per 2029 wordt de vaste voet in de bpm voor elektrische auto's verhoogd, vooruitlopend op een aparte tarieftabel per 2030. De aanschaf van nieuwe elektrische auto's wordt hierdoor stapsgewijs belast. Om een (te grote) nadelige invloed op de EV-ingroei te voorkomen, wordt eerst gestart met de grootste/duurste segmenten en pas begin jaren '30 met de kleinere segmenten.	Taakstellend: 0,3 mld. opbrengst in 2030, oplopend naar circa 0,8 mld. opbrengst structureel.
Omvorming mrb naar Betalen naar Gebruik (vlak kilometertarief, op basis van tellerstandregistratie)	2033 (evt. versnelling mede afhankelijk van precieze variant)	Het rijksdeel van de mrb wordt budgetneutraal omgezet naar een kilometertarief voor personen- en bestelauto's. Het kilometertarief wordt gedifferentieerd naar voertuigoppervlakte. Inclusief brandstoftoeslag (diesel/LPG) en eventueel extra toeslag voor nieuwe fossiele auto's (zie hieronder).	Budgetneutraal, inclusief lastenverlichting van mrb voertuigoppervlakte
TOTAAL			Budgetneutraal

Pakket 2 – Hervorming autobelastingen (budgettaire meeropbrengst van 1 mld. in 2030 en 2 mld. struc)			
Maatregel	Invoeringsdatum	Maatvoering	Budgettair effect
Structurele korting voor EV in motorrijtuigenbelasting	2028	Per 2028 wordt een aparte tarieftabel voor EV geïntroduceerd in de MRB op basis van voertuiggewicht, vooruitlopend op eventueel voertuigoppervlakte als grondslag in BNG. Doel is om de fiscale behandeling van elektrische auto's in de mrb gelijk te trekken aan benzineauto's. Omdat in het basispad elektrische auto's meer mrb zouden betalen, leidt dit tot een derving. Die wordt gedekt door het mrb tarief voor alle personenauto's iets te verhogen.	Budgetneutraal
Aparte tarieftabel in bpm voor EV (met differentiatie naar voertuigoppervlakte)	2029 (via ophoging vaste voet), 2030 (aparte tabel)	Per 2029 wordt de vaste voet in de bpm voor elektrische auto's verhoogd, vooruitlopend op een aparte tarieftabel per 2030. De aanschaf van nieuwe elektrische auto's wordt hierdoor stapsgewijs belast. Om een (te grote) nadelige invloed op de EV-ingroei te voorkomen, wordt eerst gestart met de grootste/duurste segmenten en pas begin jaren '30 met de kleinere segmenten.	Taakstellend: 0,3 mld. opbrengst in 2030, oplopend naar circa 1,3 mld. structureel.

Omvorming mrb naar Betalen naar Gebruik (vlak kilometertarief, op basis van tellerstandregistratie)	2033 (evt. versnelling mede afhankelijk van precieze variant)	Het rijksdeel van de mrb wordt budgetneutraal omgezet naar een kilometertarief voor personen- en bestelauto's. Het kilometertarief wordt gedifferentieerd naar voertuigoppervlakte. Inclusief brandstoftoeslag (diesel/LPG) en eventueel extra toeslag voor nieuwe fossiele auto's (zie hieronder).	Budgetneutraal
Invoering vignet voor alle personen- en bestelauto's	2030	Er wordt een vignet voor alle personen- en bestelauto's ingevoerd van gemiddeld 50 euro per jaar (in de uitwerking moet tariefdifferentiatie tussen tijdvakken van bijv. 1 week, 1 maand en 1 jaar nader bezien worden). Dit geldt ook voor buitenlandse auto's (NB. het is juridisch niet mogelijk om een vignet alléén voor buitenlandse auto's te laten gelden)	0,7 mld. opbrengst vanaf 2030 (hiervan slaat 0,2 mld. neer bij buitenlandse weggebruikers)
TOTAAL			1 mld. opbrengst in 2030 en 2 mld. struc.

Optioneel: klimaatmodule

- De hervormingsmaatregelen van pakket 1 en 2 kunnen desgewenst worden gecombineerd met extra beprijzende maatregelen om de EV-ingroei te versnellen en de klimaatdoelen dichterbij te brengen. Zie onderstaande tabel voor de twee maatregelen die in pakket B+ van het Van Kempen rapport zijn uitgewerkt.

Optioneel: aanvullende klimaatmaatregelen om klimaatdoelen te halen (Van Kempen pakket)			
Toeslag mrb voor nieuwe fossiele personenauto's	2030 – 2031 (stapsgewijs)	Nieuwe toeslag in de mrb voor nieuwe fossiele personenauto's vanaf bouwjaar 2029. Het bestaande wagenpark – met autobezitters zonder handelingsperspectief – wordt niet geraakt. Bij overstap op BnG kan de mrb-toeslag indien gewenst worden verwerkt in het kilometertarief.	Budgetneutraal
Verhoging bpm fossiele personenauto's	2027 – 2029	Deze BPM verhoging is specifiek gericht op de markt voor nieuwe personenauto's, met als doel om het aandeel EV zo snel mogelijk naar 100% te krijgen. Het bestaande wagenpark – met autobezitters zonder handelingsperspectief – wordt niet geraakt. Indicatieve tariefsverhoging in Van Kempen rapport (stapsgewijze invoering in drie jaar): +6000 euro bpm	In eerste jaren een opbrengst van enkele honderden miljoenen, struc. budgetneutraal

Onderdeel 2 - Toelichting lastenontwikkeling van de illustratieve pakketten op basis van microvoorbeelden

Ter indicatie: effect aanpassingen mrb, vignet en introductie BnG (excl. verhoging bpm EV en excl. klimaatmodule)

lasteneffect in euro per jaar (gemiddeld, 1 ^e indicatie)	Basispad (2026)	Pakket 1 (struc. 0,8 mld. lastenverlichting in mrb/BnG)	Pakket 2 (struc. budgetneutraal in mrb/BnG)
MRB benzine	€ 450	-	-
MRB fossiel	€ 500	-	-
MRB EV	€ 550	-	-
BNG gemiddeld kilometrage	-	€ 550	€ 650
BNG (5.000 km)	-	€ 250	€ 300
BNG (25.000 km)	-	€ 1300	€ 1550
Vignet	-	-	€ 50

Toelichting lasteneffect BnG:

- Het jaarkilometrage van personenauto's verschilt sterk per individu. Ongeveer een kwart rijdt minder dan 5000 kilometer per jaar, terwijl maar ongeveer 10% meer dan 25.000 kilometer per jaar rijdt.
- Het lasteneffect van Betalen naar Gebruik verschilt in de pakketten daardoor sterk van hoeveel iemand per jaar rijdt. Daarnaast gaan in beide pakketten elektrische auto's er gemiddeld in de mrb op vooruit, omdat in het basispad elektrische auto's meer mrb betalen vanwege het meergewicht van het accupakket.
- In het basispad dalen de lasten voor autogebruikers, door de verschuiving van fossiel naar elektrisch ten koste van de overheidsfinanciën (grondslagerosie). Dit effect is in de microvoorbeelden nog niet volledig inzichtelijk te maken. De lasten in pakket 1 en 2 zijn daardoor niet te interpreteren als enkel een lastenstijging ten opzichte van de huidige kosten, maar een stijging ten opzichte van het basispad waarin de lasten dalen.
- In pakket 1 zien we de volgende lasteneffecten:
 - In het basispad (2026) bedraagt de gemiddelde mrb (rijksdeel) voor een fossiele auto ongeveer 450 euro per jaar. Voor elektrisch is dit circa 550 euro¹ in 2026 (met 30% korting) en circa 750 euro in 2030 (zonder korting, conform basispad).
 - In het pakket wordt allereerst een structurele korting voor EV gegeven in de mrb (later binnen BnG via voertuigoppervlakte als grondslag), wat voor elektrische auto's ten opzichte van het basispad tot een lastenverlichting leidt.
 - Vervolgens wordt de mrb (inclusief lastenverlichting als gevolg van overstap op voertuigoppervlakte) omgezet in een kilometertarief. Het gaat om een gemiddeld kilometertarief van 5,5 cent (1^e indicatie).
 - Voor een gemiddelde benzineauto blijven de lasten gemiddeld ongeveer gelijk. Wel vindt er binnen de groep een herverdeling plaats: weinigridders gaan er op vooruit en veelrijders gaan er op achteruit. Voor elektrische auto's is een vergelijkbaar lastenbeeld, met ten opzichte van het basispad gemiddeld een lastenverlichting (vanwege korting door overstap op voertuigoppervlakte).
- In pakket 2 zien we de volgende lasteneffecten:
 - Binnen de MRB wordt een structurele korting aan EV gegeven (later binnen BNG via voertuigoppervlakte als grondslag) en dit wordt budgettair gedekt door het mrb-tarief (later binnen BNG via het kilometertarief) voor alle personenauto's (ook fossiel) wat te verhogen. Per saldo blijft de opbrengst van de mrb daarom gelijk aan het basispad.
 - Vervolgens wordt de mrb budgetneutraal omgezet in een kilometertarief van Betalen naar Gebruik. Het gaat om een gemiddeld kilometertarief van 6,5 cent (1^e indicatie).

¹ Door samenstellingseffecten (andere segmentverdeling) ligt het gemiddelde bij EV's hoger dan bij benzine. Op termijn is de verwachting dat de segmentverdeling van EV's op die van benzine nu gaat lijken. Per segment is de gemiddelde mrb vergelijkbaar met een korting van 30%.

- De lasteneffecten voor zowel benzine als EV liggen hoger dan in pakket 1, omdat de budgettaire opbrengst ook hoger is. Verder zijn soortgelijke herverdelingseffecten als in pakket 1 zichtbaar.
- Tot slot wordt in pakket 2 een vignet ingevoerd van 50 euro per personen- en bestelauto. Dit is een gemiddelde per jaar en moet in de uitwerking verder worden verfijnd (bijv. met tarieven per week/maand/jaar).
- Bovenstaande profielen geven een eerste indicatie, maar de precieze effecten hangen sterk af van de keuzes die worden gemaakt t.a.v. budgettaire taakstelling, evt. CO2-doel en evt. tariefdifferentiatie.
- Bij verdere uitwerking kunnen de exacte lasteneffecten dus iets anders uitpakken.

Indicatieve lasteneffecten optionele klimaatmodule (bpm verhoging fossiel en/of mrb-toeslag fossiel)

Effect mrb-toeslag voor nieuwe benzineauto vanaf 2029 op mrb-bedrag per jaar				
	Basispad (2026)	2029	2030	2031
Gemiddelde benzine	450	450	900	1350

Effect bpm-verhoging voor nieuwe benzineauto vanaf 2027 op bpm-bedrag				
	Basispad (2026)	2027	2028	2029
Gemiddelde benzine	5500	7500	9500	11500

Onderdeel 3 - Toelichting varianten Betalen naar Gebruik

- De grootste stelselwijziging binnen hervorming van de autobelastingen is het invoeren van een systeem van Betalen naar Gebruik (BnG). De erosie in de brandstofaccijnzen kan met deze maatregel worden opgelost, waarbij stapsgewijs het kilometertarief voor EV stijgt. Deze maatregel kan eveneens voor het verbeteren van de bereikbaarheid zorgen en kan, afhankelijk van de tariefstructuur en het moment van introductie, een bijdrage leveren aan CO2-reductie.
- In onderstaande tabel zijn drie hoofdvarianten geschetst voor een systeem van betalen naar gebruik, inclusief 1^e inschatting van potentiële beleidseffecten en invoeringstermijn.
- Een systeem van Betalen naar Gebruik kan technisch gezien het snelst en meest eenvoudig worden ingevoerd door het tarief in de motorrijtuigenbelasting kilometerafhankelijk te maken.
- Voor de beleidsopgaven van klimaat en overheidsfinanciën is differentiatie naar tijd en plaats niet nodig. Voor bereikbaarheid geldt dat de grootste winst (terugdringen voertuigverliesuren) ook met een vlak kilometertarief wordt behaald.
- Indien differentiatie naar tijd/plaats gewenst is om de bereikbaarheid te verbeteren en/of ten behoeve van financiering van specifieke infrastructuur, dan adviseren we om hiervoor een apart systeem in te richten, dat naast een vlak kilometertarief in de motorrijtuigenbelasting (op basis van de tellerstand) kan bestaan. Dit kan bijvoorbeeld door het invoeren van een bewezen systeem (ANPR, automatische kentekenherkenning) dat al bij de tijdelijke tolheffing wordt gebruikt op de A24. In deze variant kan op specifieke delen van het wegennet of specifieke tijden een heffing worden ingevoerd waarbij automobilisten betalen per passage en het verkeer kan blijven doorstromen. De kosten en effecten van een dergelijke variant zijn afhankelijk van de omvang van het wegennet waarop deze wordt ingevoerd. In de tabel is uitgegaan van een beperkte variant.
Een belangrijke les uit eerdere pogingen is dat het belang van maatschappelijk draagvlak en uitvoerbaarheid voorop moet staan. Het stapelen van prijsmaatregelen brengt daarbij risico's voor het maatschappelijk draagvlak met zich mee.

Overzicht varianten Betalen naar Gebruik			
	1. Systeem van BnG in de motorrijtuigenbelasting (vlak tarief)	2. Invoering van een heffing naar tijd/plaats op deel wegennet via ANPR	3. Invoering van een landsdekkende kilometerheffing met differentiatie tijd/plaats
Omschrijving	Vlak kilometertarief, eventueel gedifferentieerd naar voertuigkenmerken. Het kilometertarief wordt ingebouwd in de bestaande mrb. Hiervoor wordt de bestaande tellerstandregistratie gebruikt, met aanvullende maatregelen om de registratie voldoende fraudebestendig te maken en eventuele mogelijkheden om geautomatiseerd data van autofabrikanten te ontvangen. Alle gereden kilometers tellen daarbij mee, ook in het buitenland. De Belastingdienst blijft verantwoordelijk voor heffing/inning en de RDW voor de voertuiggegevens (inclusief kilometerstand)	Kilometertarief voor deel van het (hoofd) wegennet, gedifferentieerd naar tijd/plaats. Automobilisten betalen per passage en het verkeer kan blijven doorstromen. Dit gebeurt op basis van een bewezen systeem (ANPR, automatische kentekenherkenning). Qua wetgeving en uitvoering kan mogelijk de huidige tijdelijke tolheffing op de A24 (e-TOL systematiek) als uitgangspunt worden genomen. Het is mogelijk om deze variant gefaseerd in te voeren, dus te beginnen met één of enkele trajecten en de heffing gaandeweg uit te breiden.	Kilometerheffing op het gehele Nederlandse wegennet, met mogelijkheid om te differentiëren naar tijd en plaats. Voor de kilometerregistratie is aanvullende apparatuur (kastje) in het voertuig noodzakelijk. De variant brengt meer kosten en complexiteit met zich mee dan variant 1 en 2, maar is het meest toekomstvast omdat binnen het systeem de meeste 'knoppen' (differentiatie tijd/plaats en afbakening heffingsgebied) worden ingebouwd.
Invoeringstermijn	2033 (evt. versnelling mede afhankelijk van precieze variant)	Circa 2033	Circa 2036
Invoeringskosten *	Naar verwachting de goedkoopste optie. De nog resterende middelen op de Aanvullende Post (zie toelichting onder tabel) zijn naar verwachting voldoende voor de invoeringskosten.	Nader onderzoek nodig en mede afhankelijk van voor hoeveel wegen de heffing gaat gelden. Naar verwachting (aanzienlijk) goedkoper dan variant 3.	De totale realisatiekosten zijn door KPMG (2020) geraamd op € 160 - 200 miljoen, de gemiddelde jaarlijkse uitvoeringskosten op € 344 - 443 miljoen per jaar. Daarbij is rekening gehouden met de mogelijkheid van smartphones t.b.v. registratieapparatuur.

			Wanneer in alle auto's registratieapparatuur moet worden ingebouwd, lopen de kosten fors op.
Buitenlandse weggebruikers	Betalen niet mee in de mrb (net als nu)	Betalen mee	Betalen mee
Effect op emissies	+	0 tot + **	+
Effect oplossen grondslagerosie	++	0 tot + **	++
Effect congestie	+	+	++
* Op de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën staat nog 171 mln. gereserveerd voor de invoeringskosten van Betalen naar Gebruik (cumulatief t/m 2030, afkomstig van Rutte IV) die bij een keuze voor één van de varianten aangewend kan worden. ** De omvang van het effect is afhankelijk van voor hoeveel wegen deze heffing gaat gelden.			

Onderdeel 4 - Toelichting voorstel mobiliteitsalliantie

- **Behalve de (stap voor stap) introductie van Betalen naar gebruik, doet de Mobiliteitsalliantie geen concrete beleidsvoorstellen in de brief. De mobiliteitsalliantie pleit in algemene zin voor een modernisering van het autobelastingenstelsel, zodat elektrische auto's op een eerlijke manier gaan meebetalen, terwijl de keuze voor elektrische auto's aantrekkelijk blijft. Hierbij benadrukt de mobiliteitsalliantie het belang van een voorspelbaar fiscaal kader en dat de totale belastingdruk niet stijgt.**