

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Factsheet Kilometerprijs
15 september 2009

Inleiding

Betalen voor gebruik, niet voor bezit. Dat is het uitgangspunt van de kilometerprijs. Met de invoering van de kilometerprijs worden de huidige vaste autobelastingen afgeschaft. Dat betekent dat aanschaffbelasting (ca. 40 procent van de netto catalogusprijs van een auto), motorrijtuigenbelasting (inclusief provinciale opcenten) en het Eurovignet voor vrachtwagens worden omgezet in een prijs per kilometer. De gebruiker betaalt straks een prijs afhankelijk van de kilometers, tijdstip en milieukeurmerken van de auto.

De kilometerprijs geldt overal in heel Nederland, van snelweg tot woonerf. Voor elke kilometer wordt een basistarief betaald. Dit basistarief verschilt per auto. Zuinige en schone auto's krijgen een lager tarief. Daarnaast wordt een spitstarief voorzien dat boven op het basistarief komt. Dit spitstarief geldt voor de wegen waar dagelijks files staan. Dit spitstarief is voor iedereen hetzelfde. Waar het spitstarief gaat gelden wordt nog besloten. Duidelijk is dat dit niet alleen voor snelwegen hoeft te gelden. Alle opbrengsten van de kilometerprijs gaan naar het Infrastructuurfonds. Uit dit fonds wordt onder meer de aanleg en onderhoud van wegen en openbaar vervoer betaald. Het vrachtverkeer betaalt als eerste per kilometer. Daarna gaan stapsgewijs alle personenauto's over totdat de invoering en omzetting van belastingen in 2018 geheel is afgerond.

Wat hebben we tot nu toe gedaan?

In december 2008 is de aanbesteding en certificering gestart van de systemen en de techniek van de kilometerprijs. De aanbesteding vindt plaats in een 'concurrentiegericht dialog'. Dit betekent dat gedurende het proces de invulling van de techniek en systemen kan veranderen. Dat is nodig omdat het systeem van de kilometerprijs nieuw is. Ook zijn het afgelopen jaar de voorbereidingen voor mobiliteitsprojecten gestart. Deze projecten zijn bedoeld om, vooruitlopend op de kilometerprijs, de bereikbaarheid op notoire knelpunten te verbeteren. Verschillende steden, overheden, burgers en bedrijfsleven hebben de handen ineengeslagen om een ander mobiliteitsgedrag te stimuleren om zo files te beperken. Voorbeelden van projecten zijn spitsmijden, beprijzingsproeven met gps-technologie en afspraken tussen werkgevers en –nemers voor het woon-werkverkeer.

Omdat de introductie van de kilometerprijs om nieuwe regelgeving vraagt, is afgelopen jaar gewerkt aan de wet op de kilometerprijs. In het najaar van 2008 is het conceptwetsvoorstel ter advisering aan de Raad van State aangeboden. In september 2009 wordt de Wet kilometerprijs naar de Tweede Kamer gestuurd.

Wat gaan we komend jaar doen?

De aanbestedings- en certificeringstrajecten die afgelopen jaar zijn begonnen, lopen komend jaar door. Verder behandelt de Tweede Kamer de Wet kilometerprijs. De Tweede Kamer ontvangt in het voorjaar van 2010 het Definitief Uitvoeringsbesluit. De Tweede Kamer wordt voorgelegd om de volgende stappen te nemen in het bouwen aan de kilometerprijs. In 2010 doen 25.000 vrijwilligers mee aan verschillende projecten om ervaring op te doen met de mogelijkheden van satelliettechniek en gedragsprikkels om bewust te rijden. Deze bestaan uit de mobiliteitsprojecten in Amsterdam, Arnhem-Nijmegen, Den Haag, Eindhoven-Den Bosch, Rotterdam en Utrecht. Tegelijkertijd vinden de eerste technische testen en de voorbereidingen plaats voor een grootschalige praktijktest. De testen zijn bedoeld om de betrouwbaarheid, nauwkeurigheid en fraudebestendigheid van het systeem van de kilometerprijs te verbeteren.