

Factsheet | Zware-autotaks

Steeds meer nieuwe zware auto's
Zware-autotaks
Minder CO₂ en luchtvervuiling

Essentie

Met de invoering van een zware-autotaks wordt de dealer bij de verkoop van zware auto's extra belast. Zo wordt aanschaf van nieuwe zware auto's ontmoedigd en die van lichtere personenauto's gestimuleerd. Omdat kleinere auto's een lager brandstofverbruik hebben, nemen de totale CO₂-emissies af. Voor kleinere auto's worden daarnaast minder materialen gebruikt, waardoor er minder grondstoffen nodig zijn en er minder CO₂ vrijkomt bij de productie.



Steeds meer nieuw verkochte zware auto's

Het Nederlands wagenpark wordt gemiddeld genomen steeds zwaarder. Dat komt doordat zowel de vraag als het aanbod naar grotere en zwaardere automodellen toeneemt. Daarnaast is er, vanwege klimaatdoelstellingen, een toename van het aantal elektrische auto's die door hun accu van nature zwaarder zijn dan auto's aangedreven door fossiele brandstofmotoren (RVO & Revnext, 2024). Het bekendste voorbeeld van de grotere automodellen is de Sport Utility Vehicle (SUV), die steeds meer wordt verkocht. De term SUV is een strikt genomen typeaanduiding en geen grootteklasse: SUV's zijn evenwel verkrijgbaar in de grootste autoklassen als in segment B (compacte klasse), en segment C (kleine middenklasse). Toch is deze benaming in de volksmond synoniem geworden met grote, zware auto's.

De afgelopen jaren is het Nederlandse wagenpark zwaarder geworden: in 2015 bedroeg het aandeel zware auto's (>1.380 kg) nog 25%, in 2022 was dit gestegen tot ruim 31% (CBS, 2024). Tussen 2020 en 2023 zijn nieuw verkochte auto's 140 kg zwaarder geworden. Dit komt door de toename van elektrische auto's en door een verschuiving naar hogere segmenten en grotere automodellen (RVO & Revnext, 2024). Grote auto's zijn onzuiniger in verbruik en stoten daarom meer CO₂ en luchtverontreinigende stoffen uit dan lichtere auto's. Ook in de productie kosten grotere auto's meer energie en materialen. Daarnaast nemen ze door hun omvang meer ruimte in beslag. Door de grotere massa is de bestuurder bij aanrijdingen beter beschermd, maar lopen inzittenden van de lichtere auto meer risico op dodelijke verwondingen (Vias institute, 2022). Om bovenstaande redenen heeft het bestuur van Parijs besloten om de parkeertarieven specifiek voor zware auto's drie keer zo hoog te maken als voor andere auto's (EU UMO, 2024).

In Nederland worden zwaardere voertuigen in principe al zwaarder belast in de wegenbelasting (mrb). Deze belasting schaaft ongeveer evenredig met de massa van het voertuig. Voor elektrische voertuigen is dit tarief tot 2029 met 25% gereduceerd. Voor plug-in hybrides gold tot 2025 een reductie van 25%. Het verschil tussen de mrb en de maatregel in deze factsheet is dat de mrb een periodieke belasting is, terwijl de zware-autotaks een eenmalige belasting bij verkoop is. De reguliere aanschafbelasting wordt momenteel bepaald op basis van de CO₂-uitstoot van het voertuig. De zware-autotaks is een belasting op verkoop in plaats van aanschaf. Hiermee worden autoverkopers en -fabrikanten gemotiveerd om minder zware auto's in de markt te brengen.

Taks voor zware auto's

Er komt een hoger tarief voor de verkoop van nieuwe zware auto's. De dealer betaalt bij verkoop een meerprijs van:

- € 8.000 voor fossiele personenauto's vanaf 1.350 kg
- € 8.000 voor plug-in hybride personenauto's vanaf 1.850 kg
- € 4.000 voor elektrische personenauto's vanaf 1.850 kg

De grens van 1.850 kg komt overeen met een door Oxfam Novib de voorgestelde grens van een belasting voor zware auto's. De grens voor fossiele auto's werd in dat onderzoek echter op 1.450 kg gezet (Oxfam Novib, 2024). Die maatregel is bovendien anders ingericht, omdat zij de periodieke autobelasting (mrb) aanpast, in plaats van de aanschaf.

Aanschaf zware auto's wordt ontmoedigd

De hogere verkoopbelasting heeft effect op particulieren die een nieuwe zware auto aanschaffen of leasen via een leasemaatschappij. Daarnaast heeft dit effect op de prijs van zakelijke auto's en als gevolg daarvan op de hoogte van de bijtelling van werknemers.

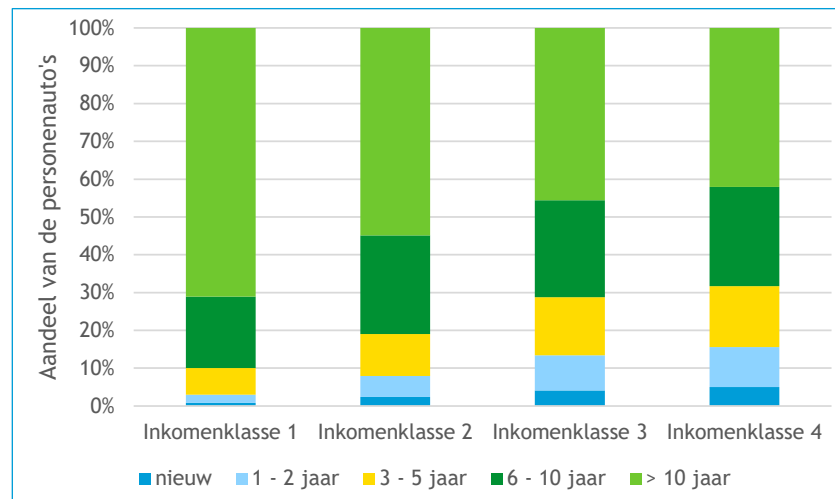
Particulieren die een nieuwe auto aanschaffen (in tegenstelling tot een occasion) hebben over het algemeen een bovengemiddeld inkomen. In 2023 had 81% van de autobezitters zijn auto gekocht als tweedehandsauto. De zakelijke personenauto's zijn 11% van de markt en 3% van de auto's wordt privaat geleased (RVO & Revnext, 2024).

Kostenplaatje voor de automobilist

We nemen aan dat de verkoper de extra belasting volledig doorrekent in de consumentenprijs. Voor de automobilist heeft deze maatregel alleen financiële gevolgen wanneer een nieuwe auto wordt aangeschaft. In die situatie zijn er twee mogelijkheden denkbaar: in het eerste scenario koopt men de zware auto ondanks de extra belastingkosten. In dat geval is het kostenplaatje voor de automobilist gelijk aan het belastingtarief (tenzij de verkoper besluit niet de hele verhoging aan de klant door te berekenen). In het andere scenario besluit de automobilist door de belastingprikkels om een kleinere auto aan te schaffen. Omdat de kleinere auto gemiddeld genomen goedkoper is, bespaart de automobilist naar schatting € 11.000 tot 14.000 op de aanschafprijs (RVO, 2024). Daarnaast bespaart men op brandstofkosten door het zuinigere brandstofverbruik. Op basis modeldata schatten we deze besparing op zo'n € 1.200 tot € 2.800 voor benzine-, diesel- en plug-in hybride auto's, bij een bezitsduur van 6 jaar.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de belasting alleen op nieuwverkopten wordt geheven. Uit modeldata blijkt dat 4% van de huishoudens jaarlijks een nieuwe auto aanschafft. In de laagste inkomensklasse is dit 1%, in de hoogste inkomensklasse 5%. Daarnaast heeft gemiddeld 18% van de huishoudens helemaal geen auto; in de laagste inkomensklasse is dit 36%. Voor het grootste deel van de huishoudens heeft deze maatregel dus überhaupt geen effect, omdat zij geen auto hebben of bij aanschaf eerder een tweedehandsauto kopen.

Figuur 1 - Leeftijd van de auto's per inkomensklasse in 2030¹



¹ Inkomensklassen naar besteedbaar inkomen per jaar. Inkomensklasse 1: < € 20.000 (1,4 miljoen huishoudens); inkomensklasse 2: € 20.000 - € 45.000 (4 miljoen huishoudens), € 45.000 - € 60.000 (1,4 miljoen huishoudens); > € 60.000 (1,9 miljoen huishoudens).

Opbrengsten voor de overheid

De belasting op zware auto's levert zo'n € 541 miljoen op. Daartegenover staan € 15 miljoen gederfde inkomsten, vooral doordat de lichtere auto's minder inkomsten uit btw en bpm opleveren. De gederfde inkomsten door verminderde inkomsten uit brandstofaccijnzen- en btw is marginaal. De opbrengsten voor de Rijksoverheid bedragen zo netto € 0,5 miljard per jaar.

CO₂-reductie

Nieuw verkochte auto's worden gemiddeld genomen kleiner door deze maatregel. Kleinere auto's stoten per kilometer minder CO₂ uit. In 2030 bedraagt de CO₂-reductie naar schatting 0,4 kton CO₂-eq. wtw².

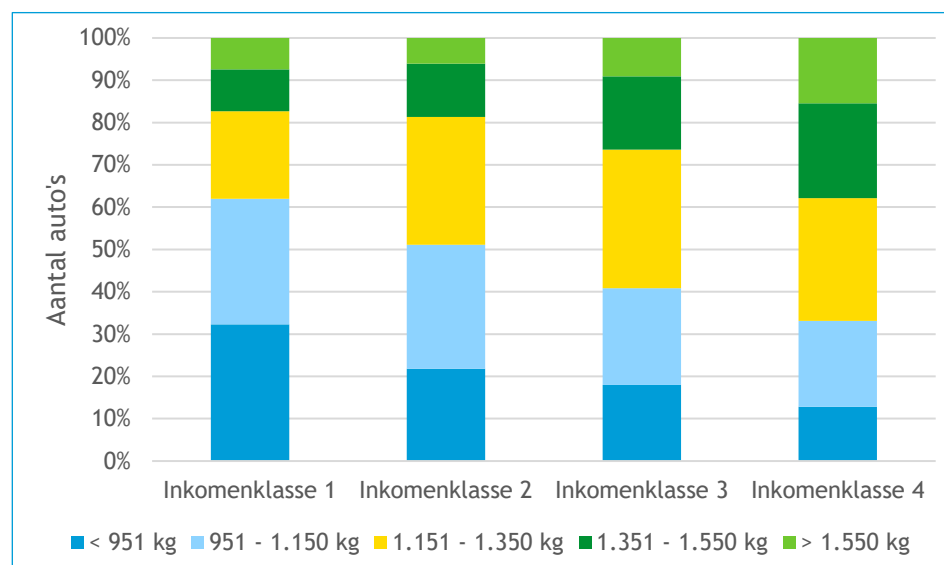
De effecten van deze maatregel zijn echter cumulatief: in opvolgende jaren wordt het effect steeds groter, omdat het wagenpark gemiddeld steeds minder zware auto's bevat. Deze effecten zijn voor deze factsheet niet gekwantificeerd.

Lichtere batterij-auto's (elektrisch en plug-in hybride) hebben vaak ook een kleinere batterij. Deze maatregel zorgt er dus ook voor dat er minder kritieke materialen worden gebruikt, zoals lithium, kobalt en grafiet. Voor kleinere auto's worden sowieso minder materialen gebruikt, waardoor er minder grondstoffen nodig zijn en er minder CO₂ vrijkomt dan bij de productie van - grotere auto's.

Effecten voor de huishoudens

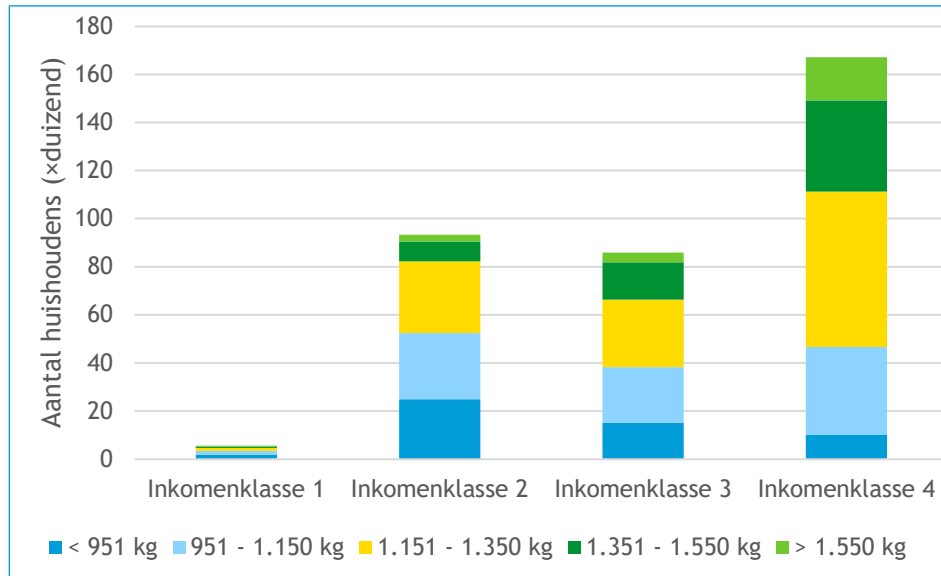
In Figuur 2 en Figuur 3 is weergegeven hoeveel huishoudens in 2030 een nieuwe auto aanschaffen. In totaal worden er zo'n 352.000 nieuwe auto's gekocht. Ongeveer 100.000 daarvan zijn zwaarder dan de grenswaarden en vallen binnen de maatregel. Uit de figuren blijkt dat het merendeel van de nieuwe auto's door de hoogste inkomensklasse wordt aangeschaft, terwijl in inkomensgroep 1 maar 0,4% een nieuwe auto aanschafft. In de hoogste inkomensklasse koopt bijna 12% in 2030 een nieuwe auto. Van de nieuwverkopten die binnen de maatregel vallen, is naar schatting 64% voor rekening van de hoogste inkomensklasse. Slechts 1% valt binnen de laagste inkomensklasse. In het kort worden dus vooral de hoogste inkomens geraakt door deze maatregel. Wanneer zij echter kiezen om door de belasting een kleinere auto aan te schaffen, zijn ook zij goedkoper uit, zoals blijkt uit het kostenplaatje voor de automobilist zoals we hierboven beschreven.

Figuur 2 - Verwachte verdeling van de gewichtsklasse per inkomensklasse in 2030 (business as usual)



² De well-to-wheel (wtw)-emissies zijn de som van de directe emissies aan de uitlaat (tank-to-wheel) en de emissies die vrijkomen tijdens winning, het transport en het raffinageproces van brandstoffen of bij de productie en het transport van elektriciteit (well-to-tank).

Figuur 3 - Aantal huishoudens dat in 2030 een nieuwe auto aanschaft in het business-as-usual-scenario, naar inkomensklasse



Literatuur

CBS, 2024. *Aantallen en kilometers voertuigen (M1+N1) naar gewichtsklasse, 2015-2022*, Den Haag.

EU UMO, 2024. *Paris introduces triple parking fees for SUV*, Europese Commissie, https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/paris-introduces-triple-parking-fees-suvs-2024-02-12_en februari 2025.

Oxfam Novib, 2024. *Turning The Wheels. How SUVs Are Impacting Our Climate & What We Can Do to Drive Sustainable Change*.

RVO, 2024. *Handreiking Total cost of ownership (TCO)-berekening voor personenauto's*, Utrecht: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

RVO & Revnext, 2024. *Tendrapport Nederlandse markt personenauto's. Feiten, cijfers en ontwikkelingen*, s.l.: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Revnext.

Vias institute, 2022. *Briefing 'SUV's en verkeersveiligheid'*, Brussel: Vias institute.

Colofon

Delft, CE Delft, maart 2025

Deze publicatie is geschreven door:
Daan van Seters en Denise Hilster

Publicatienummer: 25.240410.074g

Opdrachtgever: Milieudefensie

Alle openbare CE-publicaties zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al sinds 1978 werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.