



Extra CO₂-opgave personenauto's

Analyse van beleidsopties en -pakketten (normeren, beprijzen, stimuleren) ten behoeve van IBO Klimaat en invulling Motie Bontebal/Van Ginneken¹

20-3-2023

In opdracht van: Ministerie van IenW

Status: Eindversie



¹Motie van de leden Bontebal en Van Ginneken over verschillende scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit na 2025 voorleggen aan de Kamer
<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2022D22230&did=2022D22230>

Inhoud

- Samenvatting : [Slides 3-4](#)
- Analyses ten behoeve van IBO Klimaat
 - Deel 1: normering auto van de zaak : [Slide 5](#)
 - Deel 2: beperking aftrekbaarheid autokosten : [Slide 49](#)
 - Deel 3: beprijzen : [Slide 81](#)
 - Deel 4: MRB fiches en beleidspakketten : [Slide 106](#)
- Analyses ten behoeve van Motie Bontebal/Van Ginneken
 - Beprijzen en stimuleren : [Slide 165](#)
 - Beperkt stimuleren : [Slide 176](#)
- Analyses ten behoeve van Formule E-Team (FET) : [Slide 182](#)
 - Normeren, stimuleren, normeren en stimuleren

Samenvatting effecten: EV's en CO2

| Scenario | Klik naar slide: | EV Ingroel % In nieuwverkopen '30 | CO ₂ reductie cumulatief '25-'30 (Mton) | CO ₂ reductie in '30 (Mton) | EV's in wagenpark '30 (mln.) | Extra EV's In wagenpark '30 (mln.) | Extra EV's zakelijk in wagenpark (mln.) | Extra EV's privé in wagenpark (mln.) |
|--|------------------|-----------------------------------|--|--|------------------------------|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| Basispad KEV22-VV | | 60% | Referentie | Referentie | 1,54 | Referentie | Referentie | Referentie |
| IBO Fiche 4A: normering zakelijk + tijdelijke korting bijtelling | # 39 | 76% | 5,74 | 1,30 | 2,12 | 0,57 | 0,40 | 0,17 |
| IBO Fiche 4B: beprijzen via de BPM (verdubbeling huidige tarief) | # 82 | 82% | 3,66 | 0,95 | 1,99 | 0,45 | 0,22 | 0,22 |
| Normering zakelijk + FET stimuleringspakket | # 208 | 81% | 7,35 | 1,70 | 2,47 | 0,93 | +0,42 | +0,51 |
| Beprijzen BPM + FET stimuleringspakket | # 164 | 87% | 7,45 | 1,95 | 2,61 | 1,06 | 0,34 | 0,72 |
| IBO-pakket 1 Normeren + BPM + korting MRB EV/PHEV | # 134 | 88% | 7,42 | 1,76 | 2,52 | 0,98 | 0,42 | 0,56 |
| IBO-pakket 2 Normeren + BPM + korting MRB EV/PHEV + SEPP | # 142 | 88% | 8,29 | 1,96 | 2,66 | 1,12 | 0,42 | 0,70 |
| IBO-pakket 3 Normeren + BPM + korting MRB EV/PHEV + SEPP + MRB verhoging | # 149 | 88% | 9,05 | 2,14 | 2,53 | 0,99 | 0,42 | 0,57 |
| IBO-(centraal)pakket 4 Normeren + BPM + 40% correctie MRB EV + aansluiting BNG | # 156 | 86% | 7,08 | 1,67 | 2,41 | 0,87 | 0,42 | 0,44 |
| Uitsluitend stimuleren [FET-pakket] | # 199 | 81% | 6,92 | 1,64 | 2,44 | 0,90 | +0,41 | +0,49 |
| 75% MRB-korting EV + 30% verhoging MRB | # 119 | 70% | 3,14 | 0,82 | 1,94 | 0,39 | 0,06 | 0,33 |
| 40% MRB-gewichtscorrectie EV | # 127 | 65% | 1,15 | 0,30 | 1,77 | 0,23 | 0,04 | 0,19 |
| 40% MRB-gewichtscorrectie EV + SEPP | # 176 | 66% | 2,02 | 0,50 | 1,91 | 0,37 | 0,04 | 0,33 |

*Belangrijk om op te merken: Kosten en CO₂-effecten zijn niet zuiver vergelijkbaar op basis van de budgettaire platen en CO₂-effecten per kalenderjaar. Zo worden eenmalige dervingen zoals BPM of eenmalige uitgaven zoals subsidie volledig ingeboekt, terwijl de CO₂-effecten van alleen de beginjaren worden meegeteld. De voertuigen blijven naar verwachting gemiddeld nog 10 tot 15 jaar in het Nederlandse wagenpark, waardoor er nog 10 tot 15 jaar CO₂-reductie zal worden gerealiseerd.

Samenvatting effecten: budgettair

| Scenario | Budgettair effect 2025-2030 (mld.) | Budgettair effect in 2030 (mld.) | Deeffect grondslag-effect '25-'30 | Deeeffect compensatie bijtelling i.r.t. meerprijs EV en uitwijkrisico '25-'30 | Deeeffect stimulering '25-'30 | Deeeffect compensatie MRB Rijksdeel '25-'30 |
|--|------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------|---|
| | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie |
| Basispad KEV22-VV | | | | | | |
| IBO Fiche 4A: normering zakelijk + tijdelijke korting bijtelling | 4,7 | 0,79 | 4,05 | 0,63 | n.v.t. | n.v.t. |
| IBO Fiche 4B: beprijzen via de BPM (verdubbeling huidige tarief) | 0,0 | 0,37 | 0,00 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Normering zakelijk + FET stimuleringspakket | 9,8 | 1,65 | 6,11 | 0,76 | 1,06 | 1,88 |
| Beprijzen BPM + FET stimuleringspakket | 8,5 | 1,76 | 4,59 | 0,73 | 1,33 | 1,85 |
| IBO-pakket 1 Normeren + BPM + korting MRB EV/PHEV | 6,9 | 1,77 | 3,29 | n.v.t. | n.v.t. | 3,61 |
| IBO-pakket 2 Normeren + BPM + korting MRB EV/PHEV + SEPP | 9,2 | 1,88 | 4,28 | n.v.t. | 1,19 | 3,73 |
| IBO-pakket 3 Normeren + BPM + korting MRB EV/PHEV + SEPP + MRB verhoging | 3,1 | 1,06 | 2,62 | n.v.t. | n.v.t. | +0,86 opbrengst |
| IBO-(centraal)pakket 4 Normeren + BPM + 40% correctie MRB EV + aansluiting BNG | 4,5 | 1,13 | 2,64 | n.v.t. | n.v.t. | 1,72 |
| Uitsluitend stimuleren [FET-pakket] | 10,7 | 1,98 | 5,40 | n.v.t. | 3,42 | 1,88 |
| 75% MRB-korting EV + 30% verhoging MRB | +0,2 opbrengst | 0,27 | 1,97 | n.v.t. | n.v.t. | + 2,02 opbrengst |
| 40% MRB-gewichtscorrectie EV | 2,2 | 0,53 | 0,79 | n.v.t. | n.v.t. | 1,41 |
| 40% MRB-gewichtscorrectie EV + SEPP | 3,8 | 0,61 | 0,51 | n.v.t. | 1,02 | 1,43 |

* Het kabinet is voornemens per 2030 betalen naar gebruik (BNG) in te voeren. Verdere grondslagerosie t.o.v. ijkjaar 2025 wordt vanaf 2030 gedekt in het km-tarief. De MRB gewichtscorrectie voor EV/PHEV wordt mogelijk verwerkt in de tariefstructuur. Om deze reden kunnen de budgettaire effecten in 2030 eventueel buiten beschouwing gelaten worden.

Analyses ten behoeve van IBO Klimaat

Deel 1: normering auto van de zaak

Overzicht scenario's

Zakelijke normering van EV's is een maatregel met een grote CO₂-reductiepotentie, omdat ongeveer 60% van de jaarlijkse nieuwverkopen auto's van de zaak betreffen, hoge jaarkilometrages hebben en na enkele jaren doorstromen naar de tweedehandsmarkt voor particulieren.

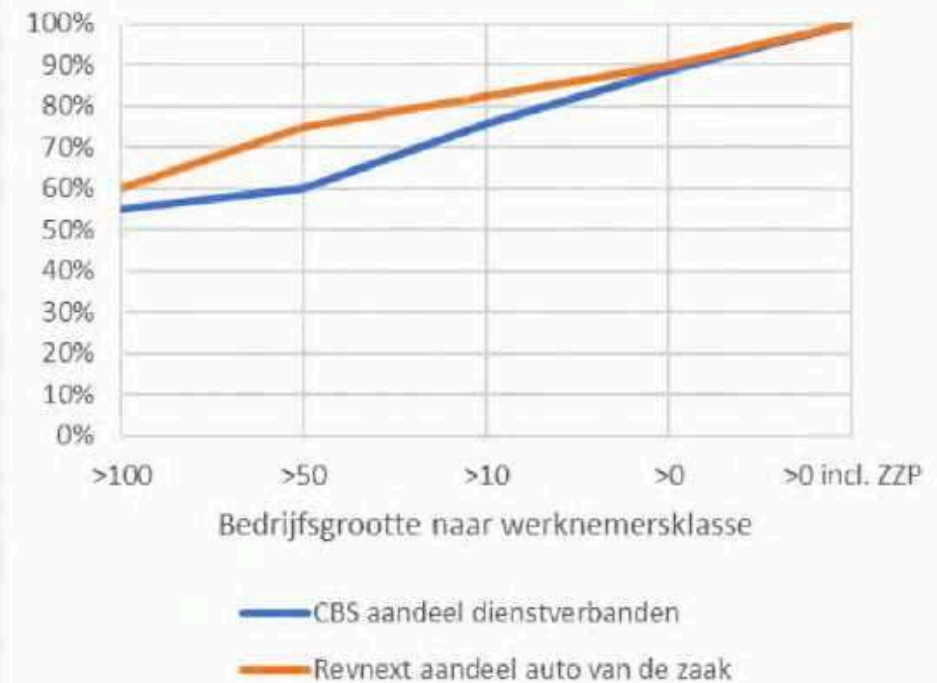
De volgende scenario's zijn onderzocht worden afgezet tegen het VV (vastgesteld + voorgenomen beleid) basispad KEV22:

- Scenario 1, zakelijke normering zonder dekking (exclusief uitwijk-effect)
 - Scenario 2, zakelijke normering zonder dekking in segmenten C, D en E
 - Scenario 3, zakelijke normering met EV-correctie in de bijtelling
- De zakelijke normering wordt onderzocht voor alle bedrijven (>0 wn-ers), excl. ZZP-ers. Dit betreft naar schatting 90% van de markt (zie volgende slide).
- De normering geldt voor de zakelijke nieuwverkopen (lease en eigen beheer).
- De normering geldt voor 75% in startjaar 2025 en voor 100% vanaf 2026.

| O+ FTE | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Aandeel ZE-nieuwverkopen | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Zakelijke markt naar bedrijfsgrootte

- Hoe lager de werknemersgrens voor bedrijfsgroottes waarboven de normering geldt, hoe groter de invloedssfeer is van de zakelijke normering.
- Op basis van CBS-data* is de verdeling van dienstverbanden naar bedrijfsgrootte geanalyseerd om een eerste beeld te vormen van welke reikwijdte van zakelijke normering welk deel van de markt zou kunnen beïnvloeden.
- Uitgaande van 8,6 mln. dienstverbanden en 1,1 mln. zelfstandigen (ZZP-ers) is te zien dat zo'n 55% van de beroepsbevolking bij bedrijven met >100 werknemers in dienst zijn en 90% werkt bij bedrijven met >0 werknemers. De laatste circa 10% werkt als zelfstandige zonder personeel.
- Nadere analyse** van de verdeling van auto's van de zaak naar bedrijfsgrootte geeft indicaties dat auto's van de zaak niet exact naar rato verdeeld zijn over bedrijfsgroottes zoals de beroepsbevolking. Auto's van de zaak zijn naar schatting wat sterker verdeeld richting de grotere bedrijven met >50 en >100 werknemers.
- Revnext hanteert bij de doorrekening van de effecten de aanname dat 60% van auto's van de zaak bij bedrijven met >100 wn-ers, 75% bij >50 wn-ers en 90% bij >0 wn-ers van toepassing is.
- De ijkpunten 60% en 75% zijn meer onzeker dan het ijkpunt 90%. De keuze voor een normering van bedrijven met >0 werknemers geeft zodoende de grootste zekerheid over de geraamde effecten.



*<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81588NED/table>

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81432ned/table?dl=5092F&ts=1657010144353>

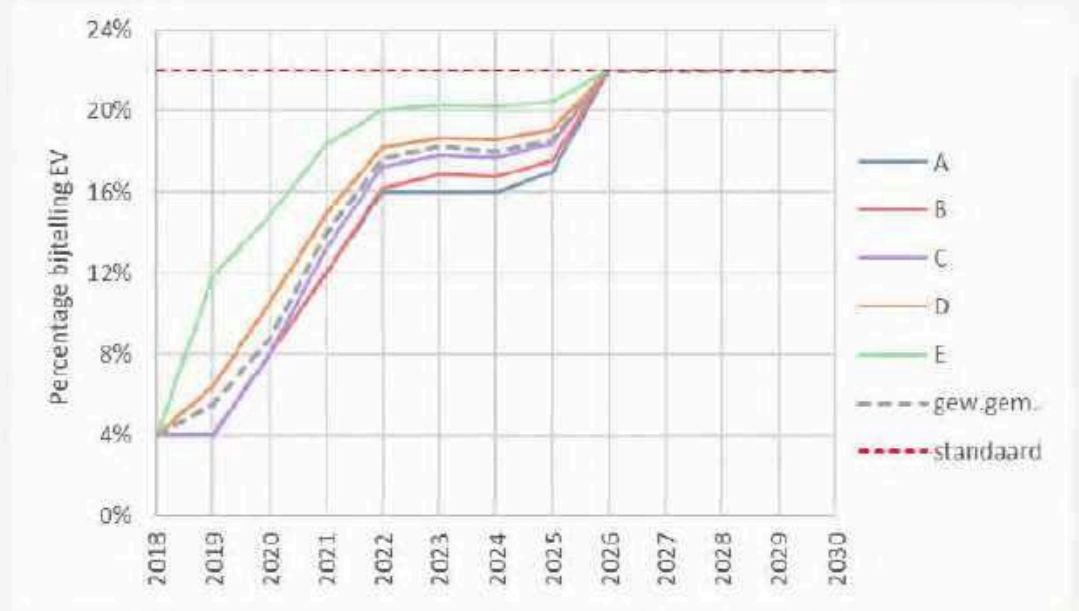
** o.a. vertrouwelijke data VNA leaseauto's naar wagenparkgrootte per bedrijfsklasse, en wagenparken in beheer van bedrijven.

Mogelijke uitwijkeffecten

- Een verplichte keuze voor EV door zakelijke normering kan tot bepaalde uitwijkeffecten leiden, zoals
 - Het gebruik van de 'verklaring van geen privégebruik' van de auto van zaak waardoor meer privé kilometers met een gemiddeld ouder en minder zuinig voertuig gereden zullen worden.
 - De keuze voor een (jonge) private lease auto (vanuit een mobiliteitsbudget van de werkgever) in plaats van een auto van de zaak → als dit komt vanwege de hogere EV prijzen in het A of B segment, zal waarschijnlijk voor een goedkopere benzineauto in het A of B segment gekozen worden.
 - De keuze voor een oudere/minder zuinige privé auto waarmee zowel woon-werk, zakelijke en privé ritten worden gemaakt, met nadelige CO₂-effecten als gevolg.
 - De keuze voor een andere vervoersmodaliteit, zoals OV/fiets (indien geschikt).
 - De keuze om net voor de invoering van de zakelijke normering nog een ICEV te kopen/leasen (niet in modellering).
- Uitwijkgedrag is niet alleen fiscaal gedreven:
 - Inzetbaarheid van de auto van de zaak voor privémotieven is ook van belang, zoals aanhanger/caravan trekken, op vakantie naar het buitenland, laden in het buitenland en extra reistijd.
 - De verplichting voor EV zou kunnen leiden tot de keuze voor de grootste batterijgrootte (om extra verbruik caravan/aanhanger of laadstress in het buitenland te ondervangen). De modeluitvoeringen met de grootste actieradius zijn ook de duurste opties qua catalogusprijs en dat werkt door in de bijtelling voor de berijder.
- Niet alle uitwijkeffecten kunnen modelmatig worden geraamd
- IenW laat momenteel aanvullend panelonderzoek uitvoeren onder werkgevers en werknemers

Impact op bijtellingskosten voor berijder

- De catalogusprijs (incl. BPM en BTW) is de grondslag voor de bijtelling privégebruik auto van de zaak
- De bijtelling belastingdruk voor de berijder hangt af van: **bijtellingspercentage x catalogusprijs**
- De korting in de bijtellingspercentages voor EV is sinds 2018 sterk afgebouwd
- Het gewogen* gemiddelde bijtellingspercentage is gestegen van 4% in 2018 naar 17,7% in 2022. Dit loopt op naar 18,6% in 2025 en de standaard 22% vanaf 2026 (zonder kortingen in het beleid).

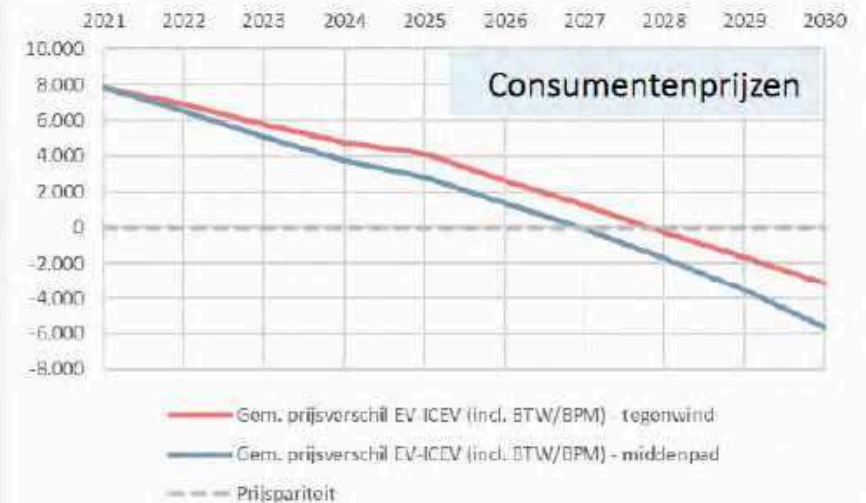


* Gewogen naar prijsdeel onder/boven de cap

| Bijtelling | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Standaard | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| EV | 4% | 4% | 8% | 12% | 16% | 16% | 16% | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| Cap | n.v.t. | 50.000 | 45.000 | 40.000 | 35.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Gew. Gem. EV | 4,0% | 5,5% | 8,8% | 14,0% | 17,7% | 18,2% | 18,0% | 18,6% | 22,0% | 22,0% | 22,0% | 22,0% | 22,0% |

Impact op bijtellingskosten voor berijder

- Voor de bijtellingsbelastingdruk moeten bijtellingspercentages in combinatie met prijsverschillen tussen EV en ICEV in beschouwing genomen worden.
- EV's zijn in 2022 gemiddeld in de drie grote middensegmenten B t/m D €10.000 duurder dan vergelijkbare ICEV's (o.b.v. kale prijzen).
- Richting 2030 zijn er prijsontwikkelingen geraamd voor EV's en ICEV's op basis van batterijprijzen, schaalvergroting, prijsstrategieën van fabrikanten.
- In het middenscenario (KEV22 VV-beleid) zijn EV's in 2030 gemiddeld goedkoper dan ICEV's (kale prijzen).
- In het tegenwindscenario (KEV22 VV-beleid) daalt de meerprijs van EV's minder snel, circa €1.000 hoger in 2025 en €2.000 hoger in 2030.
- Op basis van consumentenprijzen (incl. BTW en BPM) wordt in de zakelijke markt eerder een **gemiddelde prijspariteit** bereikt (zie grafiek rechtsonder)
- In het middenpad is dit 2027 en bij tegenwind 2028.
- De grafiek laat **gemiddelde** ontwikkelingen zien (B t/m D). In het A en B-segment zijn de prijsontwikkelingen minder gunstig voor EV.



Impact op bijtellingskosten voor berijder

- De grootste kostenverhogingen door een verplichte keuze voor EV zit in 2026 in de segmenten A en B. Het A-segment is zakelijk klein.
- In het B-segment is de kostenstijging voor de berijder €91-€110 bruto per maand ofwel €44-€53 netto per maand
- Dit betekent +18%/+22% hogere bijtellingskosten voor de berijder, richting 2030 daalt dit naar -4%/+3% (gemiddeld 0)

bruto per maand

Middenpad:

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -39 | 39 | 27 | 16 | 31 | 119 | 104 | 87 | 67 | 45 |
| B | -122 | -10 | -7 | -26 | -12 | 91 | 66 | 40 | 10 | -24 |
| C | -208 | -74 | -77 | -104 | -98 | -1 | -26 | -57 | -90 | -129 |
| D | -219 | -90 | -95 | -126 | -122 | -31 | -62 | -99 | -140 | -187 |
| E | -622 | -500 | -508 | -545 | -545 | -458 | -499 | -548 | -603 | -665 |

netto per maand

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -19 | 19 | 13 | 8 | 15 | 57 | 50 | 42 | 32 | 22 |
| B | -59 | -5 | -4 | -12 | -6 | 44 | 32 | 19 | 5 | -11 |
| C | -100 | -36 | -37 | -50 | -47 | -0 | -13 | -27 | -43 | -62 |
| D | -105 | -43 | -46 | -61 | -59 | -15 | -30 | -47 | -67 | -90 |
| E | -299 | -240 | -244 | -261 | -262 | -220 | -240 | -263 | -289 | -319 |

Procentueel verschil EV-ICEV

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -13% | 13% | 9% | 5% | 10% | 37% | 31% | 26% | 20% | 13% |
| B | -25% | -2% | -1% | -5% | -2% | 18% | 13% | 8% | 2% | -4% |
| C | -29% | -10% | -11% | -14% | -13% | 0% | -4% | -7% | -12% | -16% |
| D | -24% | -10% | -10% | -13% | -13% | -3% | -6% | -10% | -14% | -18% |
| E | -27% | -22% | -22% | -24% | -24% | -20% | -22% | -24% | -26% | -29% |

bruto per maand

Tegenwind:

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -39 | 41 | 32 | 23 | 41 | 132 | 117 | 102 | 88 | 73 |
| B | -122 | -5 | 3 | -11 | 7 | 110 | 86 | 63 | 42 | 19 |
| C | -208 | -68 | -64 | -85 | -73 | 24 | -2 | -30 | -55 | -83 |
| D | -219 | -82 | -81 | -105 | -95 | -4 | -35 | -69 | -99 | -134 |
| E | -622 | -491 | -491 | -519 | -511 | -424 | -463 | -507 | -544 | -583 |

netto per maand

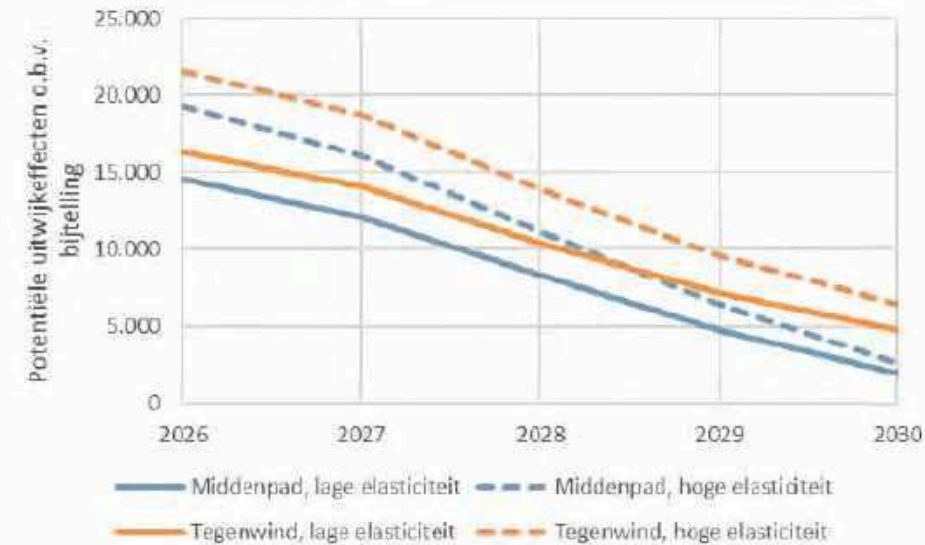
| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -19 | 20 | 15 | 11 | 20 | 63 | 56 | 49 | 42 | 35 |
| B | -59 | -2 | 1 | -5 | 3 | 53 | 42 | 30 | 20 | 9 |
| C | -100 | -33 | -31 | -41 | -35 | 11 | -1 | -14 | -26 | -40 |
| D | -105 | -40 | -39 | -50 | -45 | -2 | -17 | -33 | -48 | -64 |
| E | -299 | -236 | -236 | -249 | -245 | -203 | -222 | -243 | -261 | -280 |

Procentueel verschil EV-ICEV

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -13% | 13% | 10% | 7% | 13% | 41% | 35% | 30% | 26% | 21% |
| B | -25% | -1% | 1% | -2% | 1% | 22% | 17% | 12% | 8% | 3% |
| C | -29% | -10% | -9% | -12% | -10% | 3% | 0% | -4% | -7% | -11% |
| D | -24% | -9% | -9% | -11% | -10% | 0% | -4% | -7% | -10% | -13% |
| E | -27% | -22% | -22% | -23% | -22% | -19% | -20% | -22% | -23% | -25% |

Risico op uitwijkeffecten

- De vorige slide laat zien dat het risico op uitwijkeffecten voornamelijk in de segmenten A en B zit in de jaren 2026-2029.
- Aan de hand van de volgende stappen is een inschatting gemaakt van het risico op potentiële uitwijkeffecten:
 - In de segmenten A (10%) en B (25%) zit samen ongeveer 35% van de zakelijke nieuwverkopen.
 - Ongeveer een-derde hiervan stapt in het basispad autonoom al over op EV.
 - De resterende groep is waar de potentiële uitwijk kan plaatsvinden door de ZE-verplichting, die voor 90% van deze groep geldt (bij >0-wn grens).
 - Op basis van de procentuele kostenverschillen in de onderste tabellen van de vorige slide i.c.m. met een bandbreedte voor de kostengevoeligheid in de segmenten A en B, zijn er 4 uitwijkscenario's geanalyseerd, zie figuur.
 - In totaal wordt de potentiële uitwijk geraamd op 42.000-56.000 in het middenpad en 53.000-70.000 bij tegenwind. Dit geeft in totaal de **bandbreedte 42.000 tot 70.000 potentiële uitwijk** in 2026-2030.
 - Van de totale groep uitwijk zit circa 56% in het A-segment en 44% in het B-segment. Het relatieve uitwijkeffect i.r.t. de omvang van het segment is het sterkst in het A-segment.



Compensatie/flankerend voorstel bijtelling '26-'29

- Het kostenverhogende effect van de verplichte keuze voor EV in de laagste segmenten kan gecompenseerd worden met een beperkte tijdelijke korting in de bijtelling (i.c.m. cap) in 2026-2029.
- In 2030 is er geen stimulering meer nodig in de bijtelling.
- Een sterkere verlaging van de cap is effectiever dan een snellere afbouw van de korting in het bijtellingspercentage, zodat de compensatie het sterkst gericht is op de onderste segmenten A en B.
- Door de tijdelijke korting in de bijtelling i.c.m. de cap loopt de gewogen gemiddelde bijtelling voor EV geleidelijk op van 19,3% in 2026 naar de standaard 22% in 2030.
- De tijdelijke korting in de bijtelling heeft ook effect op het deel van de zakelijke markt dat niet onder de normering valt (25% van de markt bij 50 wn-ers grens, 10% bij 0+ wn-ers grens).



| bijtelling | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Benz | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| EV | 4% | 4% | 8% | 12% | 16% | 16% | 16% | 17% | 17% | 18% | 19% | 20% | 22% |
| Cap | n.v.t. | 50.000 | 45.000 | 40.000 | 35.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 25.000 | 25.000 | 20.000 | 20.000 | n.v.t. |
| Gew. Gem. EV | 4,0% | 5,5% | 8,8% | 14,0% | 17,7% | 18,2% | 18,0% | 18,6% | 19,3% | 19,8% | 20,6% | 21,0% | 22,0% |

Compensatie/flankerend voorstel

- Het B-segment (25% marktaandeel zakelijk) komt ongeveer op 0 uit in 2026-2030 bij middenpad/tegenwind
- Het A-segment (10% marktaandeel zakelijk) blijft een licht nadeel houden, de segmenten C t/m E profiteren licht mee van de tijdelijke korting i.c.m. cap

bruto per maand

Middenpad:

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -39 | 39 | 27 | 16 | 31 | 18 | 25 | 37 | 34 | 45 |
| B | -122 | -10 | -7 | -26 | -12 | -13 | -17 | -10 | -23 | -24 |
| C | -208 | -74 | -77 | -104 | -98 | -105 | -110 | -107 | -124 | -129 |
| D | -219 | -90 | -95 | -126 | -122 | -135 | -146 | -149 | -173 | -187 |
| E | -622 | -500 | -508 | -545 | -545 | -562 | -583 | -598 | -636 | -665 |

netto per maand

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -19 | 19 | 13 | 8 | 15 | 9 | 12 | 18 | 16 | 22 |
| B | -59 | -5 | -4 | -12 | -6 | -6 | -8 | -5 | -11 | -11 |
| C | -100 | -36 | -37 | -50 | -47 | -50 | -53 | -51 | -59 | -62 |
| D | -105 | -43 | -46 | -61 | -59 | -65 | -70 | -71 | -83 | -90 |
| E | -299 | -240 | -244 | -261 | -262 | -270 | -280 | -287 | -305 | -319 |

Procentueel verschil EV-ICEV

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -13% | 13% | 9% | 5% | 10% | 6% | 7% | 11% | 10% | 13% |
| B | -25% | -2% | -1% | -5% | -2% | -3% | -3% | -2% | -4% | -4% |
| C | -29% | -10% | -11% | -14% | -13% | -14% | -15% | -14% | -16% | -16% |
| D | -24% | -10% | -10% | -13% | -13% | -14% | -15% | -15% | -17% | -18% |
| E | -27% | -22% | -22% | -24% | -24% | -25% | -25% | -26% | -27% | -29% |

bruto per maand

Tegenwind:

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -39 | 41 | 32 | 23 | 41 | 28 | 36 | 52 | 54 | 73 |
| B | -122 | -5 | 3 | -11 | 7 | 6 | 3 | 13 | 9 | 19 |
| C | -208 | -68 | -64 | -85 | -73 | -80 | -85 | -80 | -88 | -83 |
| D | -219 | -82 | -81 | -105 | -95 | -108 | -118 | -119 | -133 | -134 |
| E | -622 | -491 | -491 | -519 | -511 | -528 | -547 | -557 | -577 | -583 |

netto per maand

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -19 | 20 | 15 | 11 | 20 | 13 | 17 | 25 | 26 | 35 |
| B | -59 | -2 | 1 | -5 | 3 | 3 | 2 | 6 | 4 | 9 |
| C | -100 | -33 | -31 | -41 | -35 | -39 | -41 | -38 | -42 | -40 |
| D | -105 | -40 | -39 | -50 | -45 | -52 | -57 | -57 | -64 | -64 |
| E | -299 | -236 | -236 | -249 | -245 | -253 | -262 | -267 | -277 | -280 |

Procentueel verschil EV-ICEV

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -13% | 13% | 10% | 7% | 13% | 9% | 11% | 16% | 16% | 21% |
| B | -25% | -1% | 1% | -2% | 1% | 1% | 1% | 2% | 2% | 3% |
| C | -29% | -10% | -9% | -12% | -10% | -11% | -11% | -10% | -11% | -11% |
| D | -24% | -9% | -9% | -11% | -10% | -11% | -12% | -12% | -13% | -13% |
| E | -27% | -22% | -22% | -23% | -22% | -23% | -24% | -24% | -25% | -25% |

Zakelijke TCO ontwikkelingen

- Naast het bijtellingsperspectief voor de berijder is ook het TCO/leasekosten perspectief voor de werkgever van belang.
- Op basis van gemiddelde prijzen en gemiddelde jaarkilometrages per segment laat onderstaande tabel met TCO-verschillen zien dat de verplichte keuze voor EV vanaf 2024 in geen enkel segment kostenverhogend zou moeten uitwerken.
- Een aantal nuances zijn van belang:
 - De geraamde TCO-ontwikkeling hoeft niet per se exact gelijk te zijn aan de leaseprijnsverschillen in de zakelijke markt.
 - Bedrijven hebben niet allemaal gemiddelde kenmerken, er is variatie rondom de gemiddelden. Zo zal het TCO-voordeel van EV lager zijn (of zelfs nadelig zijn) bij auto's van de zaak met gemiddeld lagere jaarkilometrages.
 - Bij tegenwind prijsontwikkelingen schuiven de percentages in de tabel naar verwachting 1 jaar naar achteren. Gegeven de ingroei van de normering tussen 2024-2026 naar 100% veranderen de conclusies niet bij tegenwind.
- Conclusie is dat, afgezien van de kosten van laadinfrastructuur, het bedrijfsleven gemiddeld genomen geen kostenverhogend effect zal ondervinden van de zakelijke normering.

| Zakelijk TCO-verschil BEV-ICEV | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | 13% | 6% | 1% | -3% | -5% | -8% | -11% | -14% | -17% | -20% |
| B | 7% | 1% | -4% | -8% | -11% | -13% | -16% | -19% | -22% | -25% |
| C | -2% | -7% | -11% | -14% | -16% | -19% | -21% | -24% | -26% | -29% |
| D | -7% | -11% | -14% | -17% | -19% | -22% | -24% | -26% | -29% | -31% |
| E | -13% | -16% | -18% | -20% | -21% | -24% | -25% | -27% | -29% | -31% |

* Gevolgen voor aanleg laadinfrastructuur bij bedrijven en/of werknemers thuis is nog niet in detail onderzocht.

Effecten per scenario

Potentiële uitwijkeffecten zijn **niet** meegenomen in de doorrekeningen. Dit zou tot kleinere effecten kunnen leiden dan hier gepresenteerd.

Samenvatting beleidsscenario's

| Scenario | Normering auto van de zaak | Flankerend | Flankerende opties | Dekking | Dekkingsopties |
|-------------------|----------------------------|------------|-------------------------------|------------|----------------|
| Basispad KEV22-VV | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie |
| Scenario 1 | Ja | Nee | | Nee | |
| Scenario 2 | Ja (segment C-E) | Nee | | Nee | |
| Scenario 3 | Ja | Ja | Tijdelijke korting bijtelling | Nee | |

De huidige scenario's **verschillen met de eerdere doorrekening dit jaar** op twee punten:

- Alle bedrijven (>0+ WN-ers) worden meegenomen i.p.v. alleen >50 WN-ers
- Jaar van invoering verschuift van 2024 naar 2025

| O+ FTE | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Aandeel ZE-nieuwverkoppen | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Samenvatting effecten normering

| Scenario | CO ₂ reductie cumulatief '22-'30 (Mton) | Budgettaire effect (derving of uitgaven) (mld.) | EV's in wagenpark 2030 (mln.) | Extra EV's in wagenpark 2030 (mln.) |
|---------------------------------|--|---|-------------------------------------|---|
| Basispad KEV22-VV | Referentie | Referentie | 1,54 | Referentie |
| Scenario 1* | 5,54 | 4,1 | 2,09 | 0,55 |
| <i>Voorlopig effect uitwijk</i> | <i>0,68</i> | <i>0,4</i> | <i>0,07</i> | <i>0,07</i> |
| Scenario 1** | 4,86 | 4,5 | 2,02 | 0,48 |
| Scenario 2 | 2,72 | 2,3 | 1,80 | 0,26 |
| Scenario 3 | 5,74 | 4,7 | 2,12 | 0,57 |

* Potentiële uitwijkeffecten zijn nog niet doorgerekend in scenario 1. In scenario 3 is de veronderstelling dat potentiële uitwijkeffecten ondervangen worden met de tijdelijke korting in de bijtelling.

** Met voorlopige indicatieve inschatting maximale uitwijkeffect.

*****Belangrijk om op te merken***: Kosten en CO₂-effecten zijn niet zuiver vergelijkbaar op basis van de budgettaire platen en CO₂-effecten per kalenderjaar. Zo worden eenmalige dervingen zoals BPM of eenmalige uitgaven zoals subsidie volledig ingeboekt, terwijl de CO₂-effecten van alleen de beginjaren worden meegeteld. De voertuigen blijven naar verwachting gemiddeld nog 10 tot 15 jaar in het Nederlandse wagenpark, waardoor er nog 10 tot 15 jaar CO₂-reductie zal worden gerealiseerd.

* Zie ook: Revnext (2021). Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/22/bijlage-3-revnext-rapport-kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>

Reflectie uitwijkrisico i.r.t. extra kosten/baten

- Het risico op uitwijkeffecten in **scenario 1** is geraamd op 42.000 tot 70.000 voertuigen in 2026-2030. Buiten het rekenmodel om is als nabewerking op de modeluitkomsten het maximale effect hiervan op CO₂-uitstoot indicatief bepaald.
- De aanname is dat door de tijdelijke korting in de bijtelling het potentiële uitwijkeffect in **scenario 3** nihil is.
- Scenario 3 leidt in de doorrekening (zonder correctie van scenario 1) tot 0,20 Mton extra CO₂-reductie ten opzichte van scenario 1, maar leidt ook tot €0,54 mld. extra derving.
- Na de correctie van scenario 1 leidt scenario 3 tot 0,88 Mton extra CO₂-reductie ten opzichte van scenario 1, en leidt nog maar tot €0,16 mld. extra derving.
- In scenario 2 wordt het risico op uitwijk van de genormeerde segmenten C, D en E naar de van normering vrijgestelde segmenten, A en B, beperkt tot verwaarloosbaar geacht. Zowel de bijtelling (berijdersperspectief, slide 8) als de zakelijke TCO (slide 12) zullen ten tijden van invoering in het voordeel van EV zijn in segmenten C, D en E.

Effecten scenario 1

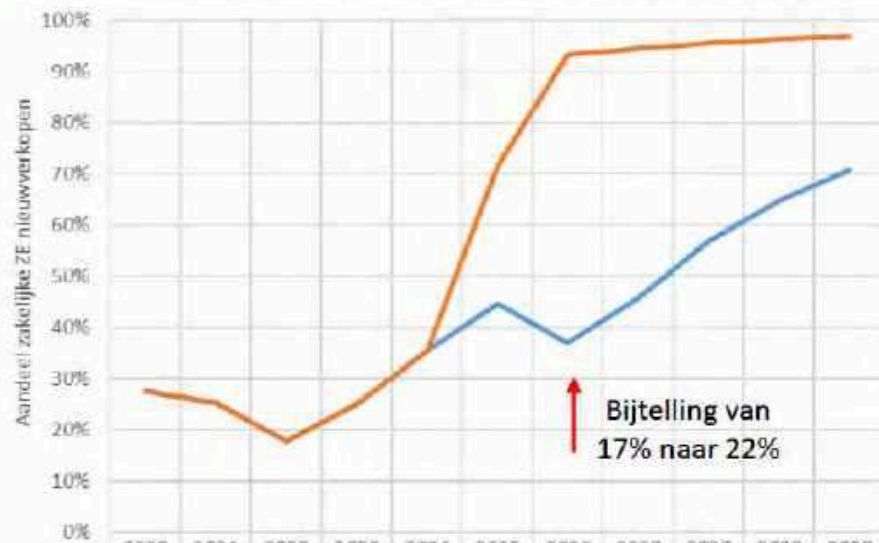
Scenario 1: vormgeving

| Scenario 1 – Normeren | | | | | | |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Normering zakelijk nieuwverkopen | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Grens bedrijfsgrootte (# wn-ers) | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |

Scenario 1: effecten nieuwverkopen

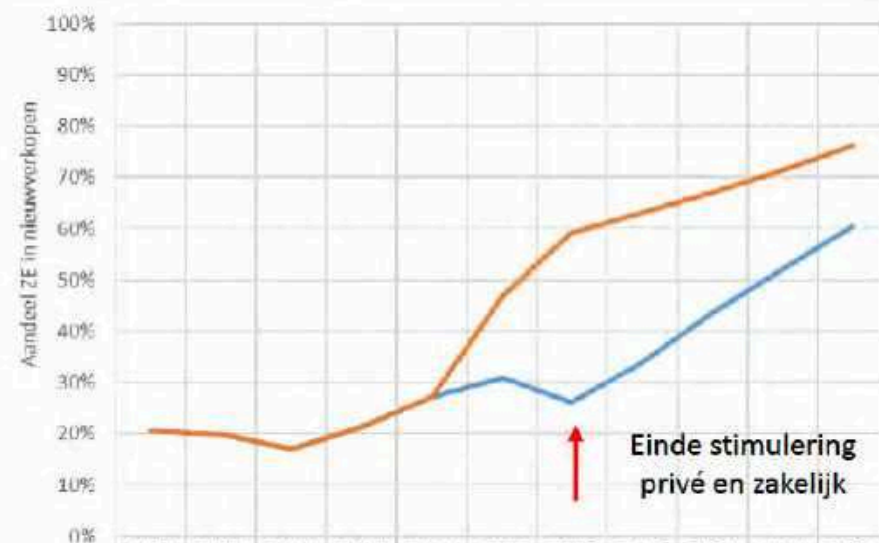
- De zakelijke EV-ingroei stijgt 27% in 2025 en stijgt naar maximaal 56% extra ingroei in 2026, waarna het effect van de zakelijke normering terugloopt tot 26% extra ingroei in 2030.
- De totale EV-ingroei stijgt 16% in 2025 en stijgt naar maximaal 33% extra ingroei in 2026, waarna het effect van de zakelijke normering terugloopt tot 16% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 1 uit op circa 567.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030. Aangezien er geen effecten zijn in het privé segment komt het totaal aantal extra EV's ook uit op 567.000.

Zakelijk



| | | | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VW | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 45% | 37% | 46% | 57% | 65% | 71% |
| IBO Scenario 1: normering zonder dekking | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 72% | 93% | 95% | 95% | 96% | 97% |
| Verskil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 26,7% | 56,4% | 48,7% | 38,6% | 31,7% | 26,0% |

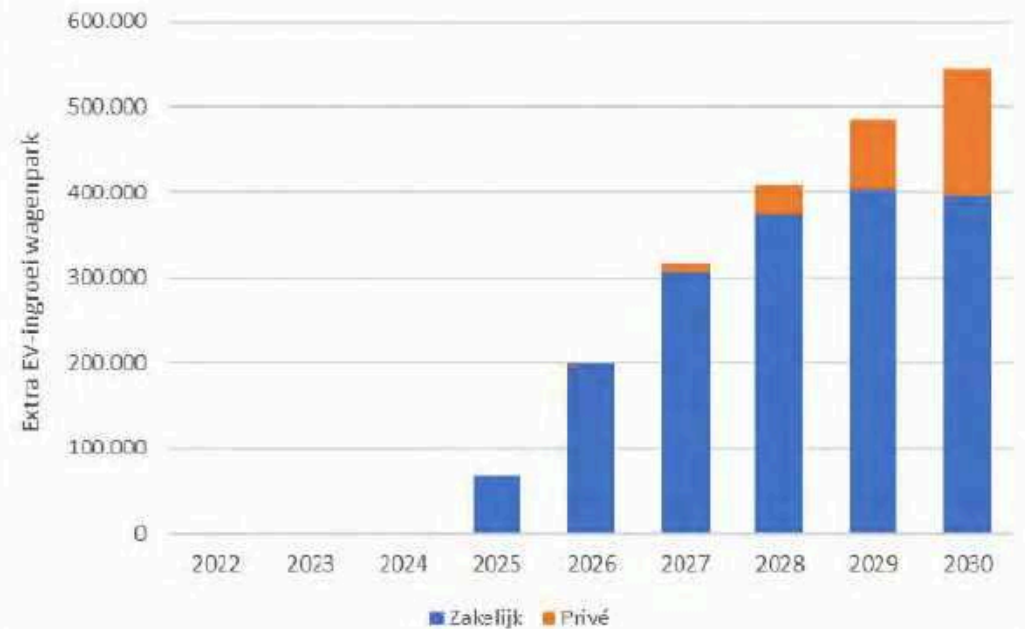
Totaal



| | | | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VW | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 31% | 26% | 34% | 40% | 52% | 60% |
| IBO Scenario 1: normering zonder dekking | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 47% | 59% | 63% | 67% | 71% | 76% |
| Verskil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 16,1% | 32,9% | 29,1% | 23,3% | 19,2% | 15,9% |

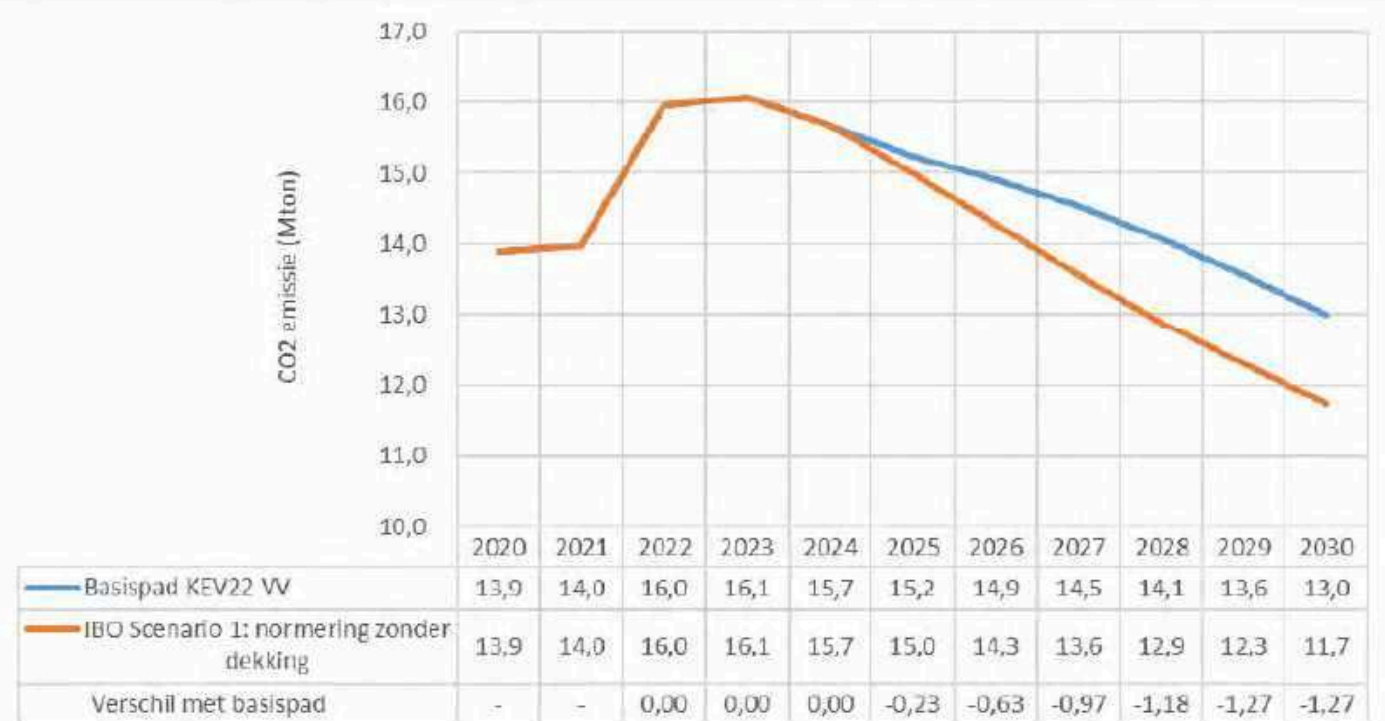
Scenario 1: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **545.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,09 mln. in scenario 1.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 395.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en **149.000 extra EV's in het particuliere wagenpark**. Na 2030 komt de doorstroom naar de particuliere tweedehandsmarkt nog sterker op gang (de grote zakelijke EV cohorten uit 2026-2027).
- Van de 545.000 extra EV gaat 80% ten koste van benzine en 20% ten koste van PHEV's.



Scenario 1: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 1,27 Mton naar 11,7 Mton.
- Scenario 1 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **5,54 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Scenario 1: effecten NOx en fijnstof (PM10)

- Scenario 1 resulteert in een NOx-reductie van **4,7 kton cumulatief** in 2025-2030.

| NOX [Kton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--|------|------|------|------|------|------|--------|
| Basispad KEV22 VV | 16,0 | 14,6 | 13,4 | 12,2 | 11,1 | 10,1 | 77,3 |
| IBO Scenario 1: normering zonder dekking | 15,7 | 14,0 | 12,5 | 11,2 | 10,1 | 9,1 | 72,6 |
| Vershil | -0,2 | -0,6 | -0,9 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -4,7 |

- Scenario 1 resulteert in een PM10-reductie van **86 ton cumulatief** in 2025-2030.

| Fijnstof (PM10) [ton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Basispad KEV22 VV | 2.067 | 2.072 | 2.076 | 2.079 | 2.082 | 2.083 | 12.460 |
| IBO Scenario 1: normering zonder dekking | 2.064 | 2.064 | 2.062 | 2.061 | 2.061 | 2.063 | 12.373 |
| Vershil | -3,1 | -8,7 | -14,7 | -18,8 | -20,7 | -20,3 | -86,2 |

* Nog niet duidelijk of PBL de emissiefactoren voor NOx/fijnstof gaat bijstellen in KEV22. Bovenstaande doorrekening is op basis van kentallen uit KEV20/KEV21.

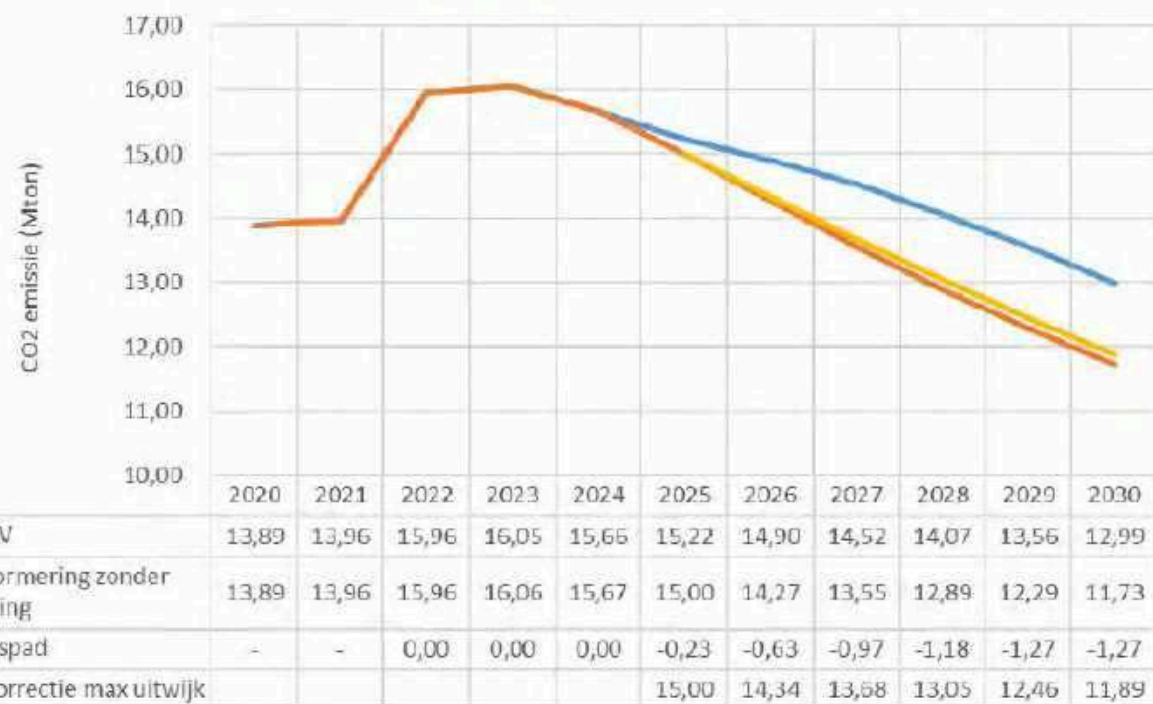
Scenario 1: Budgettaire effecten

- Scenario 1 resulteert in een derving van afgerond **€4,1 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De derving wordt vrijwel volledig veroorzaakt door grondslageffecten, want stimuleringsbeleid in de zakelijke markt speelt alleen nog in 2025 (korting bijtelling, korting MRB) en daarvan zijn de effecten verwaarloosbaar.
- De grootste derving is te zien in de afnemende BPM-opbrengsten (€2,3 mld.) en afnemende accijnsopbrengsten (€2,0 mld.) door de extra ingroei van ZE.
- De MRB-opbrengsten stijgen licht door het hogere gewicht van EV en de EB-opbrengsten stijgen door meer elektriciteitsverbruik.
- De bijtellingsopbrengsten dalen licht door bijtellingskortingen EV die nog enkele jaren na 2025 doorwerken en doordat EV-prijzen (catalogusprijzen) in steeds meer segmenten richting 2030 lager komen te liggen dan prijzen van brandstofauto's

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 | |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|-----------------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 11 | 122 | 190 | 239 | 278 | 308 | 1.147 | |
| MRB Rijksdeel ICEV | -28 | -97 | -157 | -206 | -247 | -277 | -1.012 | |
| MRB Rijksdeel | -17 | 25 | 33 | 32 | 30 | 31 | 135 | |
| MRB Opcenten | -11 | 21 | 32 | 25 | 27 | 47 | 141 | |
| MRB Totaal | -29 | 46 | 65 | 57 | 58 | 78 | 276 | |
| BPM | -327 | -557 | -500 | -385 | -307 | -261 | -2.337 | → BPM € -2,3 mld. |
| Bijtelling | -13 | -16 | -20 | -29 | -41 | -47 | -166 | |
| Accijns Benzine PA | -79 | -217 | -339 | -413 | -447 | -450 | -1.945 | |
| Accijns Diesel PA | -2 | -6 | -9 | -10 | -10 | -9 | -46 | |
| Accijns totaal PA | -81 | -223 | -347 | -424 | -457 | -459 | -1.991 | → Accijns € -2,0 mld. |
| EB PA | 13 | 31 | 42 | 46 | 41 | 41 | 213 | |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - | |
| Totaal Rijk | -425 | -741 | -793 | -759 | -734 | -695 | -4.146 | |

Scenario 1: max effect uitwijk op CO₂-uitstoot

- De uitwijkeffecten zijn (nog) niet nader onderzocht. Het is daardoor niet duidelijk waarnaar wordt uitgeweken en welke emissies in die alternatieven van toepassing zijn.
- Een voorlopige maximale indicatie van het uitwijkeffect is ingeschat o.b.v. de bovenkant van de brandbreedte van **70.000** uitwijk in 2026-2030
- Er is aangenomen dat deze auto's niet naar EV overstappen maar vergelijkbare emissies houden als in het basispad waarin ze brandstofauto's blijven*.
- Het maximale uitwijkeffect groeit naar circa 0,16 Mton minder CO₂-reductie per jaar en in 2026-2030 cumulatief **0,68 Mton** (12% afname van het doorgerekende effect).
- Het totale effect daalt van 5,54 naar **4,86 Mton**



Aanvullende onderzoeken naar uitwijkgedrag:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/01/18/rapporten-vlootnormering>

* Het uitwijkeffect zit het sterkst in het A-segment (56%) en B-segment (44%). Het CO₂-effect van de groep uitwijk is mogelijk lager dan hier geraamd. Aan de andere kant kunnen emissiefactoren van privé auto's hoger liggen (oudere bouwjaren of hogere segmenten).

Scenario 1: max effect uitwijk op budgettaire plaat

- De uitwijkeffecten zijn (nog) niet nader onderzocht. Het is daardoor niet duidelijk waarnaar wordt uitgeweken en welke belastingopbrengsten in die alternatieven van toepassing zijn.
- Een voorlopige maximale indicatie van het uitwijkeffect is ingeschat o.b.v. de bovenkant van de brandbreedte van **70.000** uitwijk in 2026-2030
- De volgende aannames zijn gemaakt:
 - BPM: de helft wijkt uit naar tweedehands (niet EV) of andere vervoerswijzen, de andere helft blijven nieuwverkopen (deels private lease, deels zakelijke lease zonder privé gebruik)
 - Bijtelling: de volledige groep uitwijk zal niet langer bijtelling-plichtig zijn
 - EB/accijns: dezelfde autokilometers worden gereden, alleen de extra EV kms van de groep 70.000 uitwijk worden brandstofkilometers.
 - MRB Rijksdeel: 70.000 keer MRB brandstofauto i.p.v. MRB EV
- Het maximale uitwijkeffect groeit naar circa €115 mln. minder belastingopbrengsten in 2030 en in 2026-2030 cumulatief €380 mln. (9% toename van het doorgerekende budgettaire effect).

Scenario 1: max effect uitwijk op NOx en fijnstof (PM10)

- Scenario 1 met max uitwijk resulteert in een NOx-reductie van **4,2 kton cumulatief** in 2025-2030. Dit is 12% lager dan in het scenario zonder uitwijk.

| NOX [Kton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|---|------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------------|
| IBO Scenario 1: normering zonder uitwijk | 15,7 | 14,0 | 12,5 | 11,2 | 10,1 | 9,1 | 72,6 |
| IBO Scenario 1: normering met max uitwijk | 15,7 | 14,1 | 12,6 | 11,3 | 10,2 | 9,2 | 73,1 |
| Vershil | - | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,6 -12,1% |
| Normering met max uitwijk tov basispad | -0,2 | -0,5 | -0,8 | -0,9 | -0,9 | -0,9 | -4,2 |

- Scenario 1 met max uitwijk resulteert in een PM10-reductie van **76 ton cumulatief** in 2025-2030. Dit is 12% lager dan in hetzelfde scenario zonder uitwijk.

| Fijnstof (PM10) [ton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|---|-------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------|
| IBO Scenario 1: normering zonder uitwijk | 2.064 | 2.064 | 2.062 | 2.061 | 2.061 | 2.063 | 12.373 |
| IBO Scenario 1: normering met max uitwijk | 2.064 | 2.064 | 2.063 | 2.063 | 2.064 | 2.065 | 12.384 |
| | - | 0,9 | 1,9 | 2,5 | 2,7 | 2,6 | 10,6 -12,3% |
| Normering met max uitwijk tov basispad | -3,1 | -7,8 | -12,8 | -16,3 | -18,0 | -17,6 | -75,6 |

* Nog niet duidelijk of PBL de emissiefactoren voor NOx/fijnstof gaat bijstellen in KEV22. Bovenstaande doorrekening is op basis van kentallen uit KEV20/KEV21.

Effecten scenario 2

Scenario 2: vormgeving

Het kostenverhogende effect van de verplichte keuze voor EV wordt **niet** gecompenseerd met een beperkte tijdelijke korting in de bijtelling (i.c.m. cap) in 2026-2029, maar de onderste marktsegmenten A en B waar het kostenverschil tussen EV en fossiel het grootst is wordt (tijdelijk) vrijgesteld van de normering.

| Scenario 2 – Normeren + uitzondering A+B segmenten (< €35.000) | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Normering zakelijk nieuwverkopen (segmenten C en hoger; vanaf €35.000) | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Grens bedrijfsgrootte (# wn-ers) | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |

- In de segmenten A (10%) en B (25%) zit samen ongeveer 35% van de zakelijke nieuwverkopen.
- Het overige deel van de zakelijke markt dat onder de normering valt (90% van de markt bij >0 wn-ers grens → alleen ZZP-ers) betreft $90\% \times 65\% =$ bijna 60% van de zakelijke markt.

Scenario 2: effecten zakelijke nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt 14% in 2025 en stijgt naar maximaal 30% extra ingroei in 2026, waarna het effect van de zakelijke normering terugloopt tot 13% extra ingroei in 2030.
- Scenario 2 resulteert in 277.000 extra zakelijke nieuwverkopen. Dit is circa een **halvering t.o.v. het aantal extra zakelijke nieuwverkopen in scenario 1** (567.000 zonder uitwijk correctie)
- **Deze sterke daling is het gevolg van het uitsluiten van segment A, B waar de EV-ingroei in het basispad (relatief) ongunstig is t.o.v. de segmenten C, D en E. (slide 8 en 12) en het effect van normering juist relatief groot zou zijn.**
- **Omdat de overstap in de zakelijke segmenten A en B relatief laag is in het basispad en er geen overstap naar EV wordt bereikt middels normering valt een groot deel van het effect, circa 50%, van de normeringsmaatregel weg.**

Zakelijk

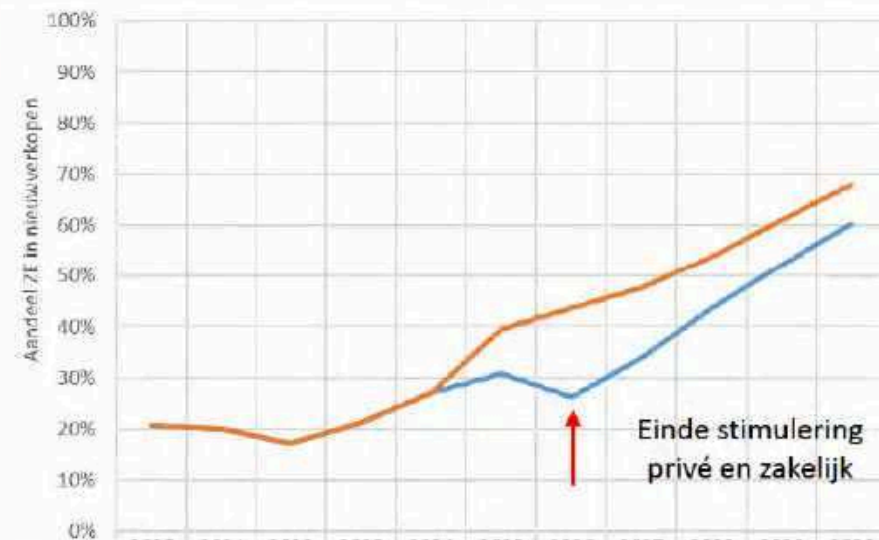


| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad K&VZ2 VV | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 45% | 37% | 46% | 57% | 65% | 71% |
| IBO Scenario 2: norm. zonder A/B segment | 78% | 75% | 18% | 25% | 36% | 50% | 67% | 69% | 74% | 79% | 83% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 14,3% | 30,0% | 22,9% | 16,9% | 14,6% | 12,7% |

Scenario 2: effecten nieuwverkopen

- De totale EV-ingroei stijgt 9% in 2025 en stijgt naar maximaal 18% extra ingroei in 2026, waarna het effect van de zakelijke normering terugloopt tot 8% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 2 uit op circa 278.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030. Aangezien er geen effecten zijn in de privé markt komt het totaal aantal extra EV's ook uit op 278.000.

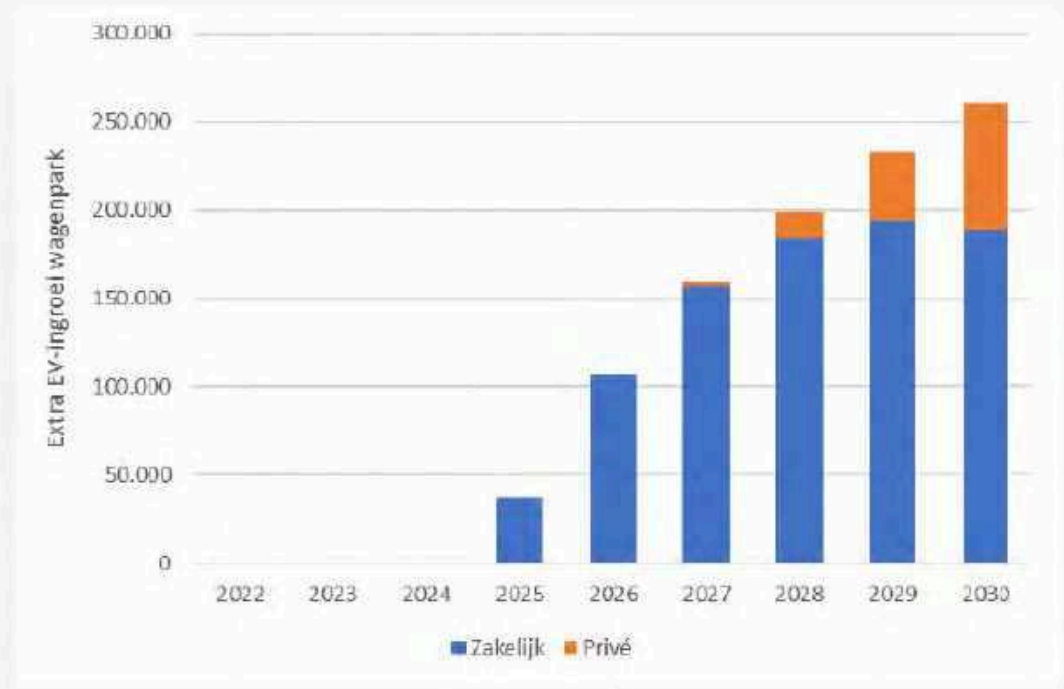
Totaal



| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|------|------|
| — Basispad KEV22 VW | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 31% | 26% | 34% | 44% | 52% | 60% |
| — IBO Scenario 2: norm. zonder A/B segment | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 40% | 44% | 48% | 54% | 61% | 68% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 8,6% | 17,6% | 13,7% | 10,2% | 8,9% | 7,8% |

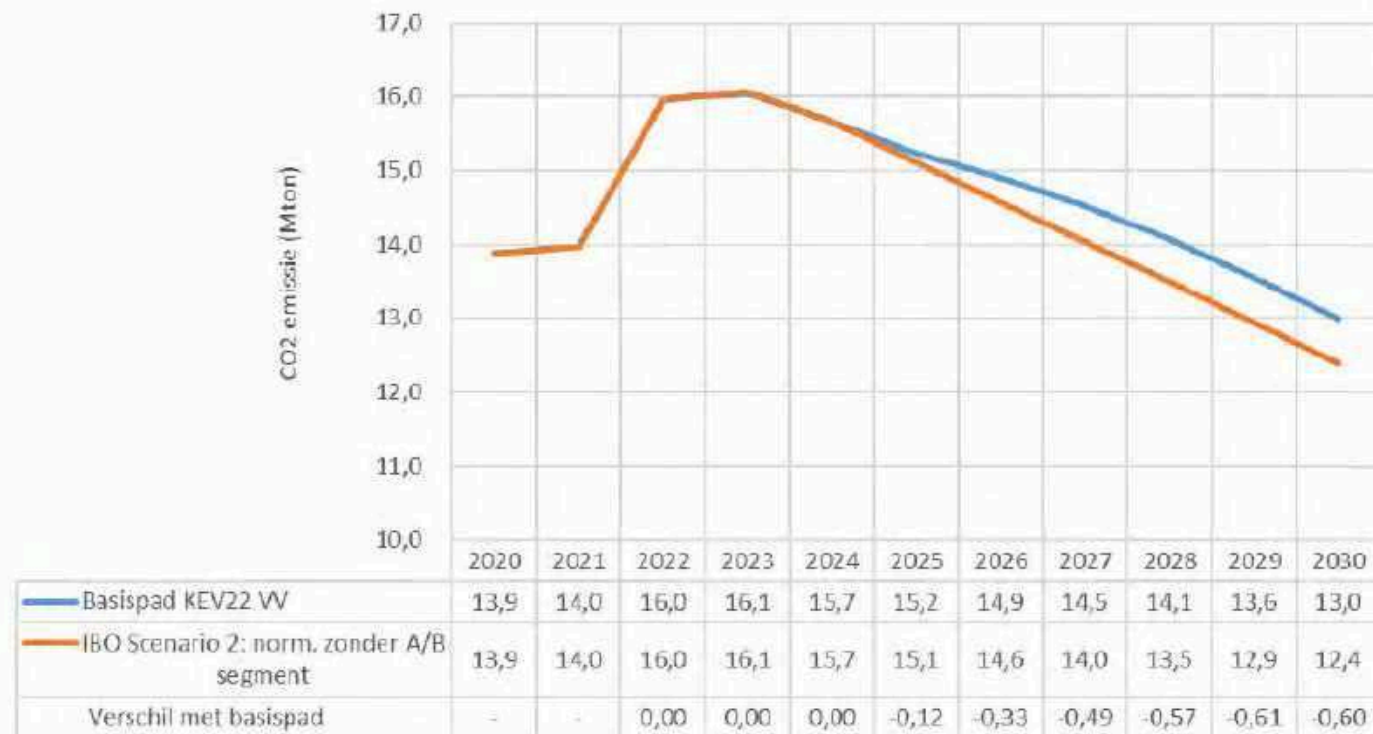
Scenario 2: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn **261.000 extra EV's in 2030**. (circa 50% van het effect van scenario 1 zonder uitwijk)
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 1,80 mln. in scenario 2.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 189.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en **72.000 extra EV's in het particuliere wagenpark**. Na 2030 komt de doorstroom naar de particuliere tweedehandsmarkt nog sterker op gang (de grote zakelijke EV cohorten uit 2026-2027).
- De lagere overstap naar EV in de zakelijke segmenten A en B kan op langere termijn nadelig zijn voor de verduurzaming van de particuliere tweedehandsmarkt omdat juist deze segmenten onder particulieren gewild zijn.



Scenario 2: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 0,60 Mton naar 12,4 Mton.
- Scenario 2 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **2,72 Mton cumulatief**.
- Scenario 2 resulteert in een **CO₂-reductie van circa 50% t.o.v. scenario 1 zonder uitwijk**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Scenario 2: effecten NOx en fijnstof (PM10)

- Scenario 2 resulteert in een NOx-reductie van **2,0 kton cumulatief** in 2025-2030.

| NOX [Kton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Basispad KEV22 VV | 16 | 15 | 13 | 12 | 11 | 10 | 77 |
| IBO Scenario 2: norm. zonder A/B segment | 16 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 75 |
| Vershil | -0,1 | -0,3 | -0,4 | -0,4 | -0,4 | -0,4 | -2,0 |

- Scenario 2 resulteert in een PM10-reductie van **46 ton cumulatief** in 2025-2030.

| Fijnstof (PM10) [ton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| Basispad KEV22 VV | 2.067 | 2.072 | 2.076 | 2.079 | 2.082 | 2.083 | 12.460 |
| IBO Scenario 2: norm. zonder A/B segment | 2.066 | 2.067 | 2.069 | 2.069 | 2.070 | 2.072 | 12.414 |
| Vershil | -1,8 | -5,0 | -7,4 | -9,9 | -11,2 | -10,9 | -46,2 |

* Nog niet duidelijk of PBL de emissiefactoren voor NOx/fijnstof gaat bijstellen in KEV22. Bovenstaande doorrekening is op basis van kentallen uit KEV20/KEV21.

Scenario 2: Budgettaire effecten

- Scenario 2 resulteert in een derving van afgerond **€2,3 miljard cum. tussen 2025 en 2030 (t.o.v. €4,1 miljard in scenario 1 zonder uitwijk).**
- De derving wordt vrijwel volledig veroorzaakt door grondslageffecten, want stimuleringsbeleid in de zakelijke markt speelt alleen nog in 2025 (korting bijtelling, korting MRB) en daarvan zijn de effecten verwaarloosbaar.
- De grootste derving is te zien in de afnemende BPM-opbrengsten (€1,3 mld.) en afnemende accijnsopbrengsten (€1,0 mld.) door de extra ingroei van ZE.
- De MRB-opbrengsten stijgen licht door het hogere gewicht van EV en de EB-opbrengsten stijgen door meer elektriciteitsverbruik.
- De bijtellingsopbrengsten dalen licht door bijtellingskortingen EV die nog enkele jaren na 2025 doorwerken en doordat EV-prijzen (catalogusprijzen) in steeds meer segmenten richting 2030 lager komen te liggen dan prijzen van brandstofauto's

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 6 | 72 | 109 | 135 | 156 | 174 | 651 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -15 | -57 | -89 | -117 | -140 | -157 | -576 |
| MRB Rijksdeel | -9 | 14 | 20 | 18 | 16 | 17 | 75 |
| MRB Opcenten | -4 | 26 | 12 | 13 | 13 | 12 | 71 |
| MRB Totaal | -14 | 41 | 32 | 31 | 29 | 29 | 147 |
| BPM | -189 | -322 | -264 | -181 | -156 | -144 | -1.254 |
| Bijtelling | -13 | -25 | -36 | -46 | -55 | -59 | -234 |
| Accijns Benzine PA | -42 | -115 | -169 | -200 | -212 | -213 | -952 |
| Accijns Diesel PA | -1 | -3 | -5 | -6 | -6 | -5 | -26 |
| Accijns totaal PA | -43 | -118 | -174 | -206 | -218 | -218 | -977 |
| EB PA | 7 | 16 | 21 | 22 | 19 | 18 | 102 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | -247 | -435 | -433 | -392 | -394 | -386 | -2.288 |

→ BPM € -1,3 mld.

→ Accijns € -1,0 mld.

Effecten scenario 3

Scenario 3: vormgeving

Het kostenverhogende effect van de verplichte keuze voor EV wordt gecompenseerd met een beperkte tijdelijke korting in de bijtelling (i.c.m. cap) in 2026-2029.

Scenario 3 – Normeren + flankerend compensatie bijtelling 2025-2030

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Bijtelling + cap EV | 17% | 17% | 18% | 19% | 20% | 22% |
| | 30.000 | 25.000 | 25.000 | 20.000 | 20.000 | n.v.t. |
| Normering zakelijk nieuwverkop | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Grens bedrijfsgrootte (# wn-ers) | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |

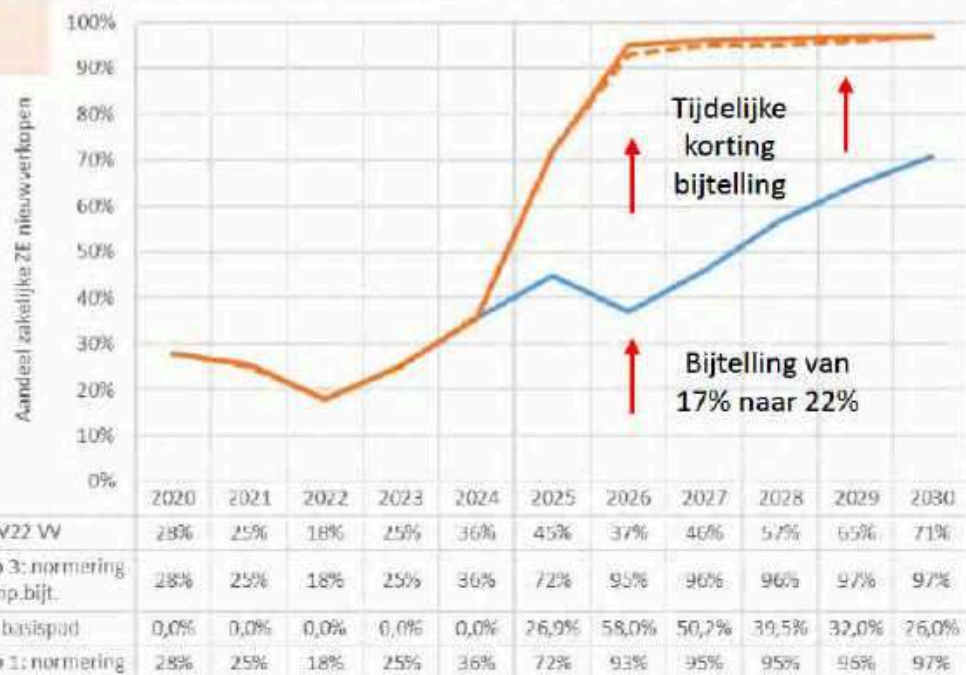
Tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op A en B segment

- De korting richt zich door het verlagen van de cap vooral op A- en B-segment waar het kostenverschil het grootst is
- De tijdelijke korting in de bijtelling heeft ook effect op het deel van de zakelijke markt dat niet onder de normering valt (10% van de markt bij >wn-ers grens → alleen ZZP-ers)
- In 2030 is er geen stimulering meer nodig in de bijtelling
- **Aanname: de bijtellingscompensatie voorkomt zakelijke uitwijk**

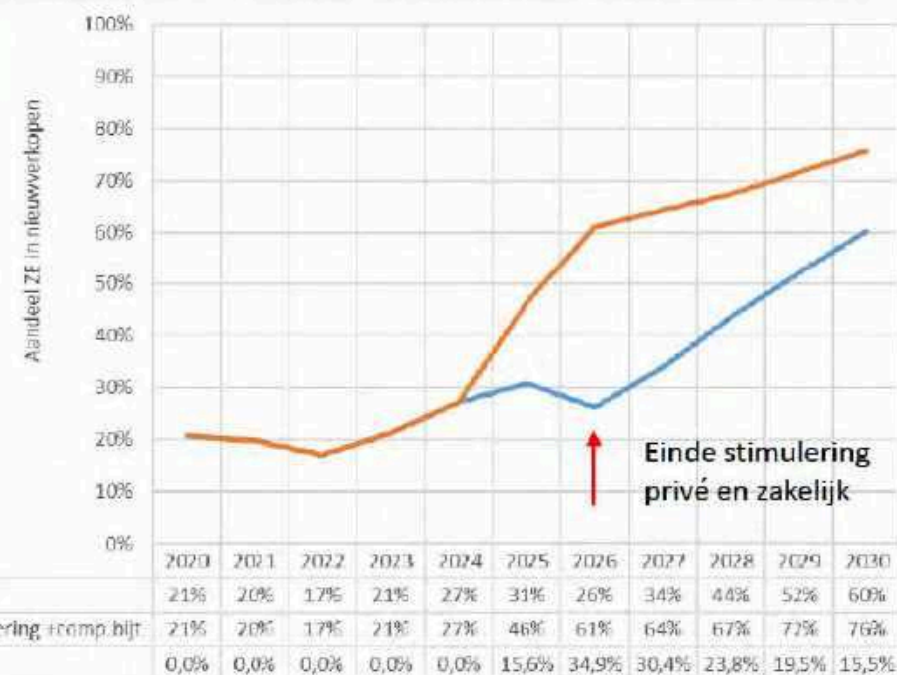
Scenario 3: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt 27% in 2025 en stijgt door naar maximaal 58% extra ingroei in 2026 waarna het effect van de zakelijke normering terugloopt tot 26% extra ingroei in 2030. Dit is **1,6% in 2026 tot 0,4% in 2029 hoger** dan scenario 1 en wordt verklaard door de 10% van de zakelijke markt die buiten de normering valt en ook reageren op de tijdelijke korting in de bijtelling.
- De totale EV-ingroei stijgt 16% in 2025 en stijgt naar maximaal 35% extra ingroei in 2026 waarna het effect van de zakelijke normering terugloopt tot 16% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 3 uit op circa 583.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2024-2030. Dit is circa **16.000 meer dan scen. 1**.

Zakelijk

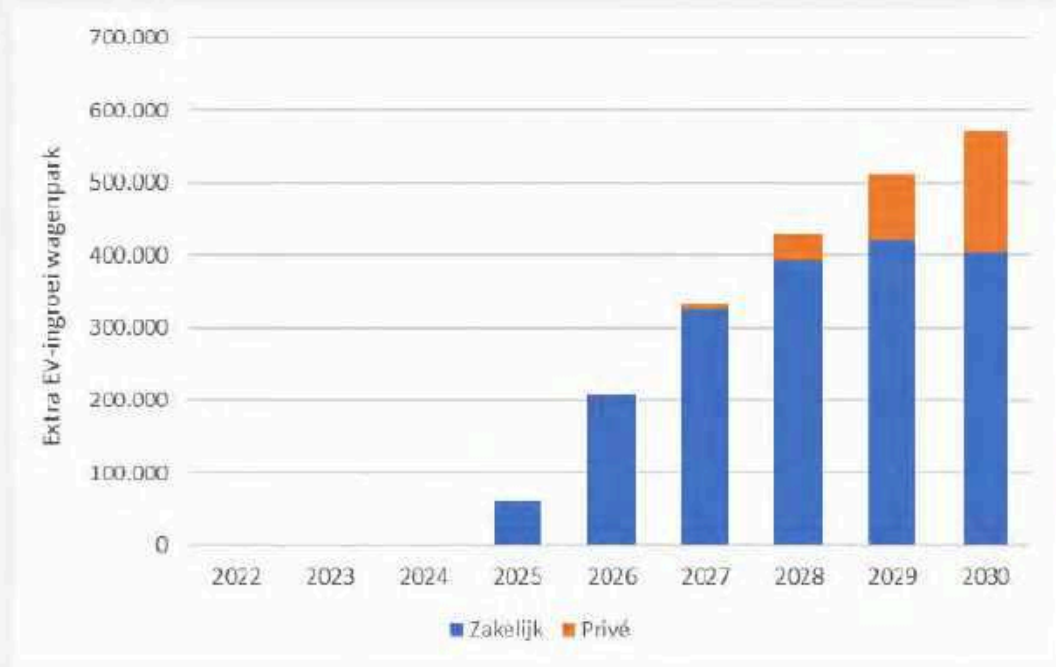


Totaal



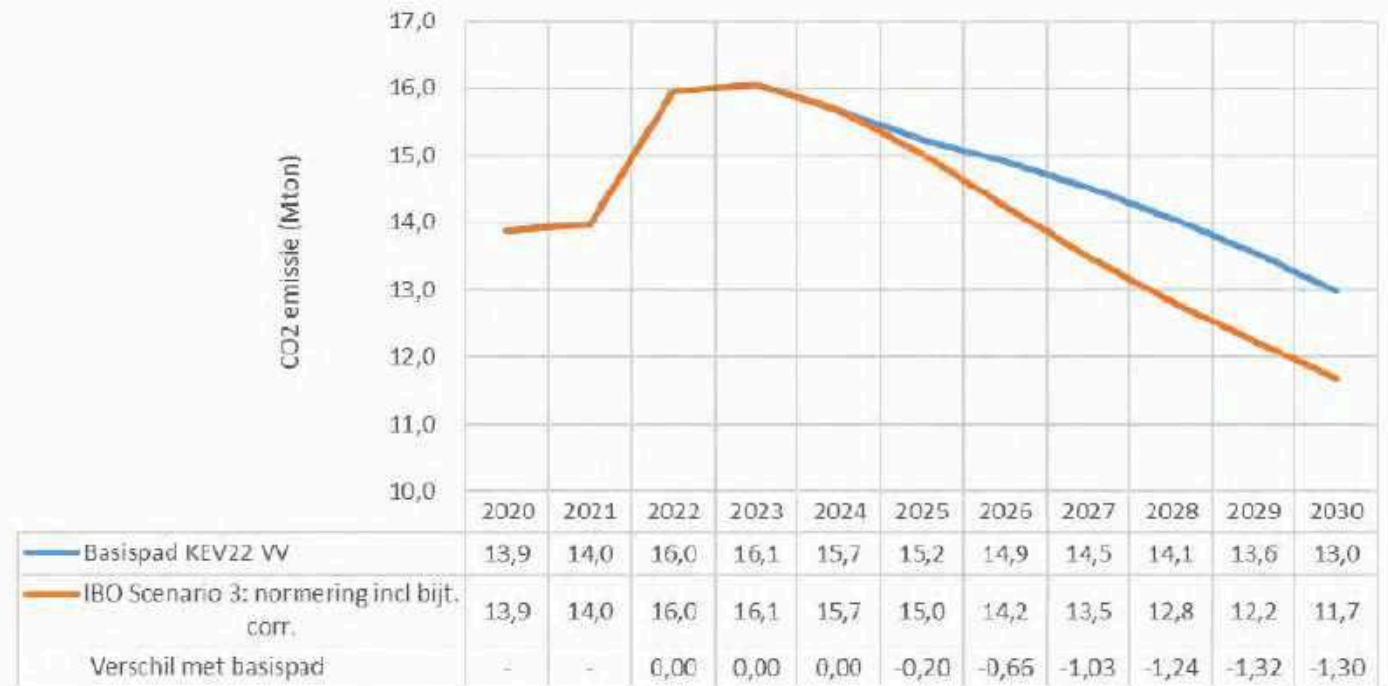
Scenario 3: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **572.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,12 mln. in scenario 3.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 404.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en **168.000 extra EV's in het particuliere wagenpark**. Na 2030 komt de doorstroom naar de particuliere tweedehandsmarkt nog sterker op gang (de grote zakelijke EV cohorten uit 2026-2027).
- Van de 572.000 extra EV gaat 80% ten koste van benzine en 20% ten koste van PHEV's.



Scenario 3: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 1,30 Mton naar 11,7 Mton.
- Scenario 3 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **5,74 Mton cumulatief, 0,2 Mton meer dan in scenario 1.**
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Scenario 3: effecten NOx en fijnstof (PM10)

- Scenario 3 resulteert in een NOx-reductie van **5,0 kton cumulatief** in 2025-2030.

| NOX [Kton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|---------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Basispad KEV22 VV | 16 | 15 | 13 | 12 | 11 | 10 | 77 |
| IBO scenario 3: normering +comp.bijt. | 16 | 14 | 12 | 11 | 10 | 9 | 72 |
| Vershil | -0,2 | -0,6 | -0,9 | -1,1 | -1,1 | -1,0 | -5,0 |

- Scenario 3 resulteert in een PM10-reductie van **86 ton cumulatief** in 2025-2030.

| Fijnstof (PM10) [ton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|---------------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Basispad KEV22 VV | 2.067 | 2.072 | 2.076 | 2.079 | 2.082 | 2.083 | 12.460 |
| IBO scenario 3: normering +comp.bijt. | 2.065 | 2.063 | 2.061 | 2.060 | 2.061 | 2.064 | 12.374 |
| Vershil | -2,7 | -9,3 | -15,4 | -19,2 | -20,7 | -18,6 | -85,8 |

* Nog niet duidelijk of PBL de emissiefactoren voor NOx/fijnstof gaat bijstellen in KEV22. Bovenstaande doorrekening is op basis van kentallen uit KEV20/KEV21.

Scenario 3: Budgettaire effecten (1)

- Scenario 3 resulteert in een derving van afgerond **€4,7 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De grootste derving is te zien in de afnemende BPM-opbrengsten (€2,4 mld.), de afnemende accijnsopbrengsten (€2,1 mld.) door de extra ingroei van ZE en de korting in de bijtelling voor ZE (€0,6 mld.)
- De MRB-opbrengsten stijgen licht door het grotere gewicht van ZE en de EB-opbrengsten stijgen door meer elektriciteitsverbruik.
- Scenario 3 zorgt t.o.v. scenario 1 voor **€0,54 mld. extra derving**, waarvan € 0,47 mld. in de bijtelling en de overige derving in de accijnzen. Verder speelt in de BPM het effect dat in het basispad en scenario 1 door de harde landing van het bijtellingsbeleid per 2026 er in 2025 een anticipatie effect ontstaat die er in scenario 3 niet meer is.
- De **€0,54 mld. extra derving** in scenario 3 t.o.v. scenario 1 wordt **gedempt met circa €0,38 mld.** als de voorlopige inschatting van de uitwijkeffecten wordt meegenomen.

Scenario 3 tov basispad:

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 10 | 123 | 196 | 247 | 288 | 320 | 1.185 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -25 | -99 | -162 | -212 | -254 | -282 | -1.035 |
| MRB Rijksdeel | -16 | 25 | 34 | 34 | 34 | 39 | 150 |
| MRB Opcenten | -11 | 23 | 36 | 29 | 33 | 8 | 117 |
| MRB Totaal | -26 | 48 | 70 | 63 | 67 | 46 | 267 |
| BPM | -348 | -537 | -505 | -391 | -309 | -263 | -2.354 |
| Bijtelling | -32 | -78 | -111 | -134 | -143 | -135 | -632 |
| Accijns Benzine PA | -72 | -228 | -359 | -435 | -468 | -461 | -2.021 |
| Accijns Diesel PA | -1 | -6 | -9 | -11 | -10 | -9 | -46 |
| Accijns totaal PA | -73 | -234 | -368 | -445 | -478 | -470 | -2.067 |
| EB PA | 12 | 32 | 44 | 48 | 43 | 42 | 221 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | -457 | -792 | -906 | -888 | -852 | -787 | -4.682 |

Scenario 3 tov scenario 1 (zonder uitwijkcorrectie):

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | '25-'30 |
|--------------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| MRB Rijksdeel ZE | -1 | 2 | 6 | 8 | 11 | 12 | 38 |
| MRB Rijksdeel ICEV | 3 | -2 | -5 | -6 | -7 | -5 | -23 |
| MRB Rijksdeel | 2 | -0 | 1 | 2 | 4 | 7 | 15 |
| MRB Opcenten | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | -39 | -24 |
| MRB Totaal | 3 | 1 | 4 | 6 | 9 | -32 | -8 |
| BPM | -22 | 20 | -5 | -6 | -2 | -3 | -17 |
| Bijtelling | -19 | -61 | -91 | -105 | -102 | -88 | -466 |
| Accijns Benzine PA | 8 | -10 | -20 | -21 | -21 | -11 | -75 |
| Accijns Diesel PA | 0 | -0 | -0 | -0 | -0 | 0 | -0 |
| Accijns totaal PA | 8 | -11 | -20 | -21 | -21 | -11 | -76 |
| EB PA | -1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 8 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | -32 | -51 | -113 | -128 | -119 | -93 | -536 |

Scenario 3: Budgettaire effecten (2)

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 10 | 123 | 196 | 247 | 288 | | 864 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -25 | -99 | -162 | -212 | -254 | | -753 |
| MRB Rijksdeel | -16 | 25 | 34 | 34 | 34 | | 111 |
| MRB Opcenten | -11 | 23 | 36 | 29 | 33 | | 110 |
| MRB Totaal | -26 | 48 | 70 | 63 | 67 | | 221 |
| BPM | -348 | -537 | -505 | -391 | -309 | | -2.090 |
| Bijtelling | -32 | -78 | -111 | -134 | -143 | | -497 |
| Accijns Benzine PA | -72 | -228 | -359 | -435 | -468 | | -1.560 |
| Accijns Diesel PA | -1 | -6 | -9 | -11 | -10 | | -37 |
| Accijns totaal PA | -73 | -234 | -368 | -445 | -478 | | -1.598 |
| EB PA | 12 | 32 | 44 | 48 | 43 | | 179 |
| Subsidie privé (SEPP nieuw) | - | - | - | - | - | | - |
| Subsidie privé (SEPP gebruikt) | - | - | - | - | - | | - |
| Totaal Rijk | -457 | -792 | -906 | -888 | -852 | | -3.895 |

| Grondslagerosie: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|---------------|
| Bijtelling | -32 | -78 | -111 | -134 | -143 | | -497 |
| BPM | -348 | -537 | -505 | -391 | -309 | | -2.090 |
| Saldo accijns-EB | -61 | -202 | -324 | -397 | -435 | | -1.418 |
| MRB rijksdeel | -16 | 25 | 34 | 34 | 34 | | |
| Subtotaal | -457 | -792 | -906 | -888 | -852 | | -3.895 |
| Totaal | -457 | -792 | -906 | -888 | -852 | | -3.895 |

Het kabinet is voornemens per 2030 betalen naar gebruik (BNG) in te voeren. Verdere grondslagerosie t.o.v. ijkjaar 2025 wordt vanaf 2030 gedekt in het km-tarief. De MRB gewichtscorrectie voor EV/PHEV wordt mogelijk verwerkt in de tariefstructuur. Om deze reden zijn de budgettaire effecten in 2030 in de budgettaire plaat weggelaten en ligt de focus op de overbruggingsjaren 2025-2029. Het budgettaire effect daalt van **€4,7 mld. naar €3,9 mld.**

Daarnaast is het totale budgettaire effect uiteengezet:

- De normering (verplichte keuze voor EV) zorgt voor grondslagerosie in de bijtelling, BPM, saldo accijns-EB en MRB rijksdeel. De totale derving bedraagt €3,9 mld. (100%) in 2025-2029.
- De tijdelijke korting/compensatie in de bijtelling betreft geen stimulering, omdat het gericht is op een gelijk bijtellingbedrag in de lagere EV segmenten. De grondslagerosie in de bijtelling komt doordat steeds meer segmenten richting 2030 lagere EV-prijzen hebben dan vergelijkbare ICEV's.
- Zonder tijdelijke korting/compensatie in de bijtelling zouden uitwijkeffecten dezelfde omvang aan derving veroorzaken in de bijtelling.

Effecten eerdere versies normering (>50 wn-ers grens)

Samenvatting beleidsscenario's

| Scenario | Normering auto van de zaak | Flankerend | Flankerende opties | Dekking | Dekkingsopties |
|-------------------|----------------------------|------------|--|-----------------------------------|---|
| Basispad KEV22-VV | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie |
| Scenario 1 | Ja | Nee | | Nee | |
| Scenario 2 | Ja | Nee | | Ja, volledig | MRB-verhoging generiek |
| Scenario 3 | Ja | Ja | Tijdelijke korting bijtelling | Nee | |
| Scenario 4 | Ja | Ja | Tijdelijke korting bijtelling MRB-gewichtscorrectie Verlenging SEPP-subsidie | Nee | |
| Scenario 5 | Ja | Ja | Tijdelijke korting bijtelling MRB-gewichtscorrectie Verlenging SEPP-subsidie | Ja, alleen subsidie-kosten | BPM-verhoging MRB-verhoging generiek |

Samenvatting effecten

| Scenario | CO ₂ reductie cumulatief '22-'30 (Mton) | Budgettaire effect (derving of uitgaven) (mld.) | EV's in wagenpark 2030 (mln.) | Extra EV's in wagenpark 2030 (mln.) |
|-------------------|--|---|-------------------------------------|---|
| Basispad KEV22-VV | Referentie | Referentie | 1,54 | Referentie |
| Scenario 1* | 4,75 | 3,7 | 1,98 | 0,44 |
| Scenario 2 | 5,50 | 0 | 1,94 | 0,40 |
| Scenario 3 | 5,10 | 4,1 | 2,01 | 0,47 |
| Scenario 4 | 6,26 | 7,4 | 2,31 | 0,77 |
| Scenario 5 | 6,46 | 6,4 | 2,33 | 0,79 |

* Potentiële uitwijkeffecten zijn nog niet doorgerekend in scenario's 1 en 2. In scenario's 3-5 is de veronderstelling dat potentiële uitwijkeffecten ondervangen worden met de tijdelijke korting in de bijtelling.

****Belangrijk om op te merken***: Kosten en CO₂-effecten zijn niet zuiver vergelijkbaar op basis van de budgettaire platen en CO₂-effecten per kalenderjaar. Zo worden eenmalige dervingen zoals BPM of eenmalige uitgaven zoals subsidie volledig ingeboekt, terwijl de CO₂-effecten van alleen de beginjaren worden meegeteld. De voertuigen blijven naar verwachting gemiddeld nog 10 tot 15 jaar in het Nederlandse wagenpark, waardoor er nog 10 tot 15 jaar CO₂-reductie zal worden gerealiseerd.

* Zie ook: Revnext (2021). Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/22/bijlage-3-revnext-rapport-kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>

Analyses ten behoeve van IBO Klimaat

Deel 2: beperking aftrekbaarheid auto van de zaak

Aftrekbeperking autokosten personenauto's

Aannames:

- **De maatregel wordt ingevoerd per 1-1-2025 en heeft voor het eerst effect in belastingjaar 2027.** Voor alle cohorten¹ fossiele personenauto's vanaf bouwjaar 2025 geldt dat deze niet/beperkt aftrekbaar (middels vast forfait t.o.v. de fiscale waarde) vanaf belastingjaar 2027.
- **Er worden twee opties voor de maatregel als bandbreedte doorgerekend: een jaarlijks vast forfait van 17% en 30% van de fiscale waarde van een fossiele personenauto².** Dit bedrag kan niet meer als aftrekbare autokosten worden opgevoerd. Het vaste forfait vervangt de werkelijke 'total cost of ownership'.
- De maatregel geldt voor alle ondernemers/ondernemingen die autokosten kunnen aftrekken van de belastbare winst. Het maakt in die zin niet uit of het een auto in eigen beheer (op de eigen balans) of operational lease (op balans leasemij.) is.
- De VPB-schijven en VPB-percentages worden regelmatig aangepast. **Voor de doorrekening wordt gerekend met een gemiddeld VPB-percentage³ van 22,5% voor de periode 2025-2030.**
- Niet alle bedrijven maken ieder jaar winst of maken voldoende winst om alle aftrekbare autokosten in te zetten om de winstbelasting te verlagen. Het financiële nadeel van de aftrekbeperking kan daardoor kleiner zijn dan 22,5% van het niet-aftrekbare bedrag. Bij gebrek aan data hierover is dit aspect verder buiten beschouwing gelaten. De aanname is derhalve dat ieder bedrijf er vanuit gaat dat er winst gemaakt zal worden en zal reageren op de financiële prikkel.

1: De regeling maakt van een nauwkeuriger autoregistratie gebruik (per dag), maar in de doorrekening wordt uitgegaan van hele gebruiks jaren.

2: O.b.v. het werkelijke zakelijke jaarkilometrage van ca. 30.000 km en een rentevoet van 4% is de verhouding tussen de totale autokosten t.o.v. de fiscale waarde ca. 30%. Bij een fictief jaarkilometrage van 5.000 km en een rentevoet van 1% is deze ca. 17%.

3: Aanname, geen data beschikbaar voor nadere onderbouwing. In 2023 19% over de eerste 200.000 winst en 25,8% over > 200.000 winst.

Aftrekbeperking autokosten

Werking maatregel vanuit TCO-perspectief¹:

- VB1. nieuwe ingebruikname vanaf 2024 valt buiten de scope ondanks dat het laatste TCO-jaar in 2027 valt. Dit komt doordat alleen nieuwe ingebruikname vanaf 2025 binnen de scope valt.
- VB2. Ingebruikname in 2025 betekent dat de laatste 2 TCO-jaren met de aftrekbeperking te maken krijgt.
- VB3. Ingebruikname in 2026 betekent dat de laatste 3 TCO-jaren met de aftrekbeperking te maken krijgt.
- VB3. Ingebruikname in 2027 betekent dat alle 4 de TCO-jaren met de aftrekbeperking te maken krijgt.

Invoeringsjaar



Startjaar effect



| 4-jarige TCO ² | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| VB1. looptijd | 1 | 2 | 3 | 4 | | | |
| VB2. looptijd | | 1 | 2 | 3 | 4 | | |
| VB3. looptijd | | | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| VB4. looptijd | | | | 1 | 2 | 3 | 4 |

1: De vooraf verwachte kosten gedurende de lease/gebruiksperiode, vertaald naar een gemiddeld bedrag per jaar of maand.

2: Aanneme is een gemiddeld(e) leasecontract of gebruiksduur van 4 jaar

Aftrekbeperking autokosten

Voorbeeld berekening TCO-perspectief:

- VB2: nieuwe ingebruikname **in 2025**, 2 van de 4 TCO-jaren hebben de aftrekbeperking, fiscale waarde €40.000.
 - Forfait 17%: $2 \times 17\% \times €40.000 = €13.600 / 4 \text{ jaar} = \text{gem. } €3.400 \text{ p.j.} \times 22,5\% \text{ VPB} = €765 \text{ p.j.} = €64 \text{ per maand}$
 - Forfait 30%: $2 \times 30\% \times €40.000 = €24.000 / 4 \text{ jaar} = \text{gem. } €6.000 \text{ p.j.} \times 22,5\% \text{ VPB} = €1.350 \text{ p.j.} = €113 \text{ per maand}$
- VB4: nieuwe ingebruikname **in 2027**, 4 van de 4 TCO-jaren hebben de aftrekbeperking, fiscale waarde €40.000.
 - Forfait 17%: $4 \times 17\% \times €40.000 = €27.200 / 4 \text{ jaar} = \text{gem. } €6.800 \text{ p.j.} \times 22,5\% \text{ VPB} = €1.530 \text{ p.j.} = €128 \text{ per maand}$
 - Forfait 30%: $4 \times 30\% \times €40.000 = €48.000 / 4 \text{ jaar} = \text{gem. } €12.000 \text{ p.j.} \times 22,5\% \text{ VPB} = €2.700 \text{ p.j.} = €225 \text{ per maand}$

Aftrekbeperking autokosten

Gedragreacties bedrijven:

- Leaseregeling aanpassen en alleen EV's toestaan (komt op hetzelfde neer als normering, maar dan niet verplicht).
- Leaseregeling niet aanpassen, alle brandstoffen toestaan, extra kosten aftrekbeperking voor lief nemen (auto van de zaak is belangrijke secundaire arbeidsvoorwaarde).
- Leaseregeling aanpassen:
 - Leasebudgetten conventionele auto's corrigeren voor extra kosten aftrekbeperking, bijvoorbeeld zodanig dat iedereen gemiddeld een autosegment kleiner moet kiezen (wat bijvoorbeeld €150-200 per maand bespaart).
 - Extra kosten aftrekbeperking doorbelasten aan de werknemers die nog steeds voor conventionele auto's kiezen.
- Auto's van de zaak aan minder medewerkers beschikbaar stellen (alleen boven een bepaald jaarkilometrage in aanmerking).
- Stoppen met auto's van de zaak beschikbaar stellen (mobiliteitsbudget of kilometervergoeding aanbieden).
- Anticipatie: eind 2024 vervroegd extra fossiele auto's aanschaffen/leasen en daar langer in doorrijden (bijvoorbeeld 5 jaar of langer), zodat pas eind 2029 of 2030 het volgende natuurlijke vervangingsmoment komt (en het aanbod elektrische auto's tegen die tijd weer beter en/of goedkoper is geworden).
- Anticipatie: in 2025/2026 alleen fossiele auto's in short lease van 1-2 jaar, zodat per 2027 kan worden overgestapt op ZE.

Aftrekbeperking autokosten

Doorrekening is gebaseerd op:

- Bedrijven passen hun leaseregeling aan:
 - **Extra kosten aftrekbeperking doorbelasten** aan de werknemers die nog steeds voor conventionele auto's kiezen
 - Het doorbelasten aan de werknemer kan door een grotere eigen bijdrage te vragen. Door extra brutoloon in te houden is het **netto effect voor de werknemers slechts ongeveer de helft** daarvan (het marginale IB-tarief).
 - Het netto effect van de grotere eigen bijdrage voor de werknemer kan doorgerekend worden naast de netto bijtellingskosten.
 - Door deze extra netto kosten zullen meer werknemers voor EV kiezen in plaats van conventioneel.
 - **De doorrekening geeft een gevoel voor ordegrrootte, maar vanwege de andere mogelijke gedragsreacties (zie vorige slide) van bedrijven is er een (grote) onzekerheidsmarge.**
 - Aangezien de aanname dat 100% van de bedrijven de extra kosten gaan doorbelasten aan de werknemer niet realistisch is worden twee opties doorgerekend die een bandbreedte voor de effectschatting vormen: in de doorrekening worden de opties 30% en 80% van de bedrijven gaan doorbelasten verkend.
 - Deze optie worden gecombineerd met de twee opties voor het vaste forfait: 17% en 30%.

Samenvatting scenario's

Een aftrekbeperking voor zakelijke ICEVs en PHEVs is een maatregel met een grote CO₂-reductiepotentie, omdat ongeveer 60% van de jaarlijkse nieuwverkopen auto's van de zaak betreffen, hoge jaarkilometrages hebben en na enkele jaren doorstromen naar de tweedehandsmarkt voor particulieren.

De volgende scenario's zijn onderzocht worden afgezet tegen het VV (vastgesteld + voorgenomen beleid) basispad KEV22:

- Scenario 1, een forfait van 17%, met de aanname dat 80% van de bedrijven de kosten doorbelasten.
- Scenario 2, een forfait van 30%, met de aanname dat 80% van de bedrijven de kosten doorbelasten.
- Scenario 3, een forfait van 17%, met de aanname dat 30% van de bedrijven de kosten doorbelasten.
- Scenario 4, een forfait van 30%, met de aanname dat 30% van de bedrijven de kosten doorbelasten.

| | Forfait | Doorbelasting berijder | |
|------------|---------|------------------------|--------------------|
| Scenario 1 | 17% | 80% | |
| Scenario 2 | 30% | 80% | ➡ Maximum potentie |
| Scenario 3 | 17% | 30% | ➡ Minimum potentie |
| Scenario 4 | 30% | 30% | |

Samenvatting effecten aftrekbeperking

| Scenario | CO ₂ reductie cumulatief '22-'30 (Mton) | CO ₂ reductie in zichtjaar 2030 (Mton) | Budgettair effect (derving of uitgaven) (mld.) | EV's in wagenpark 2030 (mln.) | Extra EV's in wagenpark 2030 (mln.) |
|----------------------------------|--|---|--|-------------------------------|-------------------------------------|
| Basispad KEV22-VV | Referentie | Referentie | Referentie | 1,54 | Referentie |
| Scenario 1 | 1,79 | 0,51 | -1,7* | 1,75 | 0,21 |
| Scenario 2 (MAX) | 2,85 | 0,72 | -2,3* | 1,84 | 0,30 |
| Scenario 3 (MIN) | 1,07 | 0,29 | -0,9* | 1,67 | 0,12 |
| Scenario 4 | 1,51 | 0,40 | -1,3* | 1,71 | 0,17 |
| <i>Zakelijke Norm. Scen. 3**</i> | <i>5,74</i> | <i>1,30</i> | <i>-4,7</i> | <i>2,12</i> | <i>0,57</i> |

* De extra inkomsten via de winstbelasting zijn niet meegenomen in deze doorrekening.

** IBO zakelijke normering scenario 3 (normering inclusief bijtellingscompensatie ter voorkoming van uitwijk).

Samenvatting discussie resultaten

- Doorrekening gebaseerd op extra kosten aftrekbeperking doorbelasten aan de werknemers die nog steeds voor conventionele auto's kiezen.
 - Als gevolg van de 'doorbelastingprikkel' kiest een deel voor ZE i.p.v. fossiel.
 - **De doorrekening geeft een gevoel voor ordegrrootte, maar vanwege de andere mogelijke gedragsreacties van bedrijven (die niet zijn meegenomen in de berekening) is er een (grote) onzekerheidsmarge.**
- Op basis van scenario's 1 - 4 resulteert de aftrekbeperking voor conventionele zakelijke auto's in een CO₂-reductie van 1,07 (MIN) tot 2,85 Mton (MAX) cumulatief in 2025-2030.
 - Dit is minimaal ongeveer 20% en maximaal ongeveer 50% van de verwachte effecten van de zakelijke normering (inclusief bijtellingscompensatie, scenario 3)
- Naar rato van het kleinere effect is de budgettaire derving ook circa 20 tot 50% van derving in de normeringvariant
 - **De extra inkomsten voor het rijk via de winstbelasting zijn niet meegenomen in deze doorrekening.**
 - **Mogelijk kunnen deze extra opbrengsten als dekking geormerkt worden.**

Effecten scenario 1

Scenario 1: vormgeving

Scenario 1:

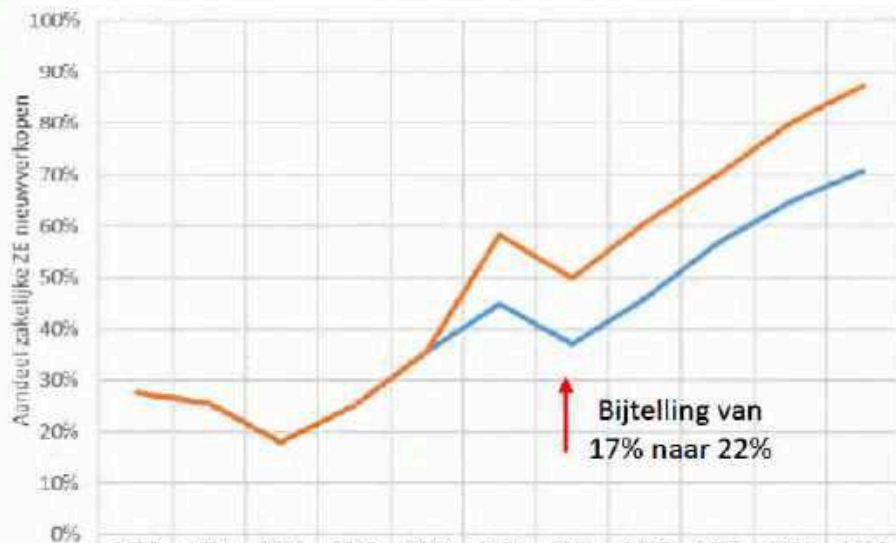
- Ingangsdatum 2027 vanaf cohort 2025.
- Een forfait van 17%.
- 80% van de bedrijven belasten de extra kosten door aan de berijder.
- Een gemiddeld VPB-percentagage van 22,5%.

| | Forfait | Doorbelasting berijder | VPB |
|------------|---------|------------------------|-------|
| Scenario 1 | 17% | 80% | 22,5% |

Scenario 1: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt 13% in 2025 en stijgt naar maximaal 17% extra ingroei in 2030.
- De totale EV-ingroei stijgt 8% in 2025 en stijgt naar maximaal 10% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 1 uit op circa 218.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030. Aangezien er geen effecten zijn in het privé segment komt het totaal aantal extra EV's ook uit op 218.000.

Zakelijk



| | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VW | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 45% | 37% | 46% | 57% | 65% | 71% |
| IBO Scenario 1: Belgische aanpak | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 58% | 50% | 61% | 70% | 80% | 87% |
| Vershill | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 13,4% | 13,0% | 14,7% | 13,2% | 15,4% | 16,6% |

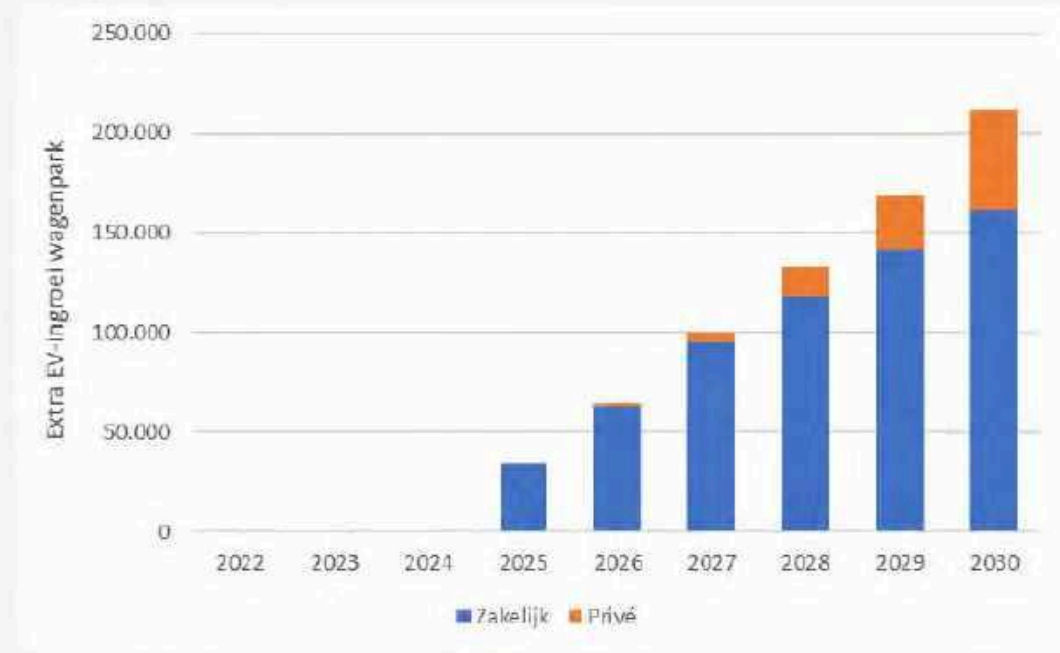
Totaal



| | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Basispad KEV22 VW | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 31% | 26% | 34% | 44% | 52% | 60% |
| IBO Scenario 1: Belgische aanpak | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 39% | 34% | 43% | 52% | 62% | 71% |
| Vershill | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 7,5% | 8,8% | 8,0% | 9,4% | 10,2% |

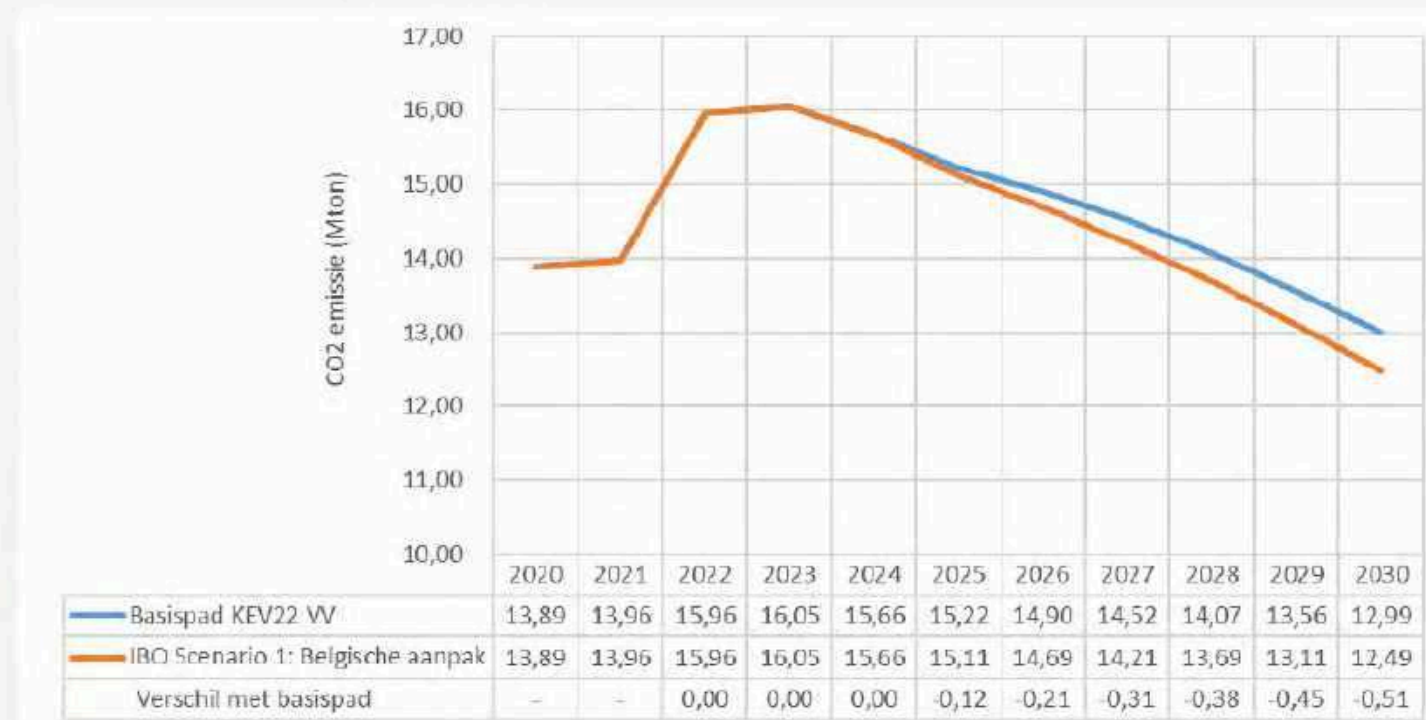
Scenario 1: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **211.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 1,75 mln. in scenario 1.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 161.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en **50.000 extra EV's in het particuliere wagenpark**. Na 2030 komt de doorstroom naar de particuliere tweedehandsmarkt nog sterker op gang (de grote zakelijke EV cohorten uit 2026-2027).



Scenario 1: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 0,51 Mton naar 12,49 Mton.
- Scenario 1 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **1,79 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Scenario 1: Budgettaire effecten

- Scenario 1 resulteert in een derving van afgerond **€1,7 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De derving wordt vrijwel volledig veroorzaakt door grondslageffecten, want stimuleringsbeleid in de zakelijke markt speelt alleen nog in 2025 (korting bijtelling, korting MRB) en daarvan zijn de effecten verwaarloosbaar.
- De grootste derving is te zien in de afnemende BPM-opbrengsten (€0,9 mld.) en afnemende accijnsopbrengsten (€0,7 mld.) door de extra ingroei van ZE.
- De MRB-opbrengsten stijgen licht door het hogere gewicht van EV en de EB-opbrengsten stijgen door meer elektriciteitsverbruik.
- De bijtellingsopbrengsten dalen licht door bijtellingskortingen EV die nog enkele jaren na 2025 doorwerken en doordat EV-prijzen (catalogusprijzen) in steeds meer segmenten richting 2030 lager komen te liggen dan prijzen van brandstofauto's
- **De extra inkomsten via de winstbelasting zijn niet meegenomen in deze doorrekening.**

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 5 | 38 | 59 | 75 | 95 | 116 | 388 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -14 | -29 | -47 | -68 | -92 | -115 | -366 |
| MRB Rijksdeel | -9 | 8 | 12 | 8 | 3 | 1 | 22 |
| MRB Opcenten | -7 | 8 | 12 | 13 | -2 | 15 | 39 |
| MRB Totaal | -17 | 16 | 24 | 20 | 1 | 16 | 61 |
| BPM | -173 | -138 | -166 | -118 | -129 | -150 | -874 |
| Bijtelling | -3 | -11 | -21 | -37 | -50 | -57 | -180 |
| Accijns Benzine PA | -40 | -70 | -107 | -132 | -156 | -179 | -685 |
| Accijns Diesel PA | -2 | -3 | -4 | -4 | -4 | -4 | -21 |
| Accijns totaal PA | -41 | -73 | -111 | -137 | -161 | -183 | -706 |
| EB PA | 7 | 10 | 13 | 15 | 14 | 16 | 74 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | -220 | -204 | -272 | -269 | -324 | -374 | -1.663 |

Effecten scenario 2

Scenario 2: vormgeving

Scenario 2:

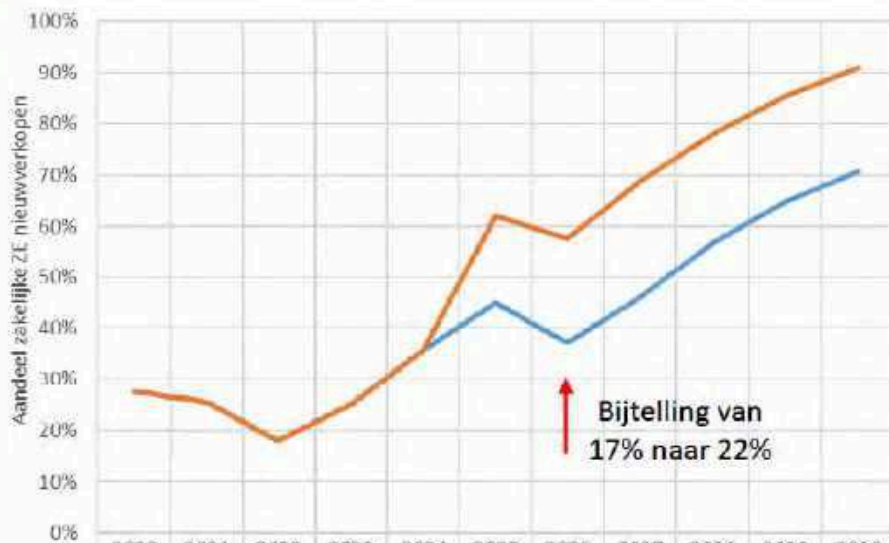
- Ingangsdatum 2027 vanaf cohort 2025.
- Een forfait van 30%.
- 80% van de bedrijven belasten de extra kosten door aan de berijder.
- Een gemiddeld VPB-percentagage van 22,5%.

| | Forfait | Doorbelasting berijder | VPB |
|------------|---------|------------------------|-------|
| Scenario 2 | 30% | 80% | 22,5% |

Scenario 2: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt 17% in 2025 en stijgt naar maximaal 23% extra ingroei in 2027.
- De totale EV-ingroei stijgt 10% in 2025 en stijgt naar maximaal 14% extra ingroei in 2027.
- Cumulatief komt scenario 2 uit op circa 310.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030. Aangezien er geen effecten zijn in het privé segment komt het totaal aantal extra EV's ook uit op 310.000.

Zakelijk



| | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 45% | 37% | 46% | 57% | 65% | 71% |
| IBO Scenario 2: Belgische aanpak | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 62% | 58% | 69% | 78% | 85% | 91% |
| Verschild | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 17,3% | 20,6% | 22,9% | 21,2% | 20,8% | 20,0% |

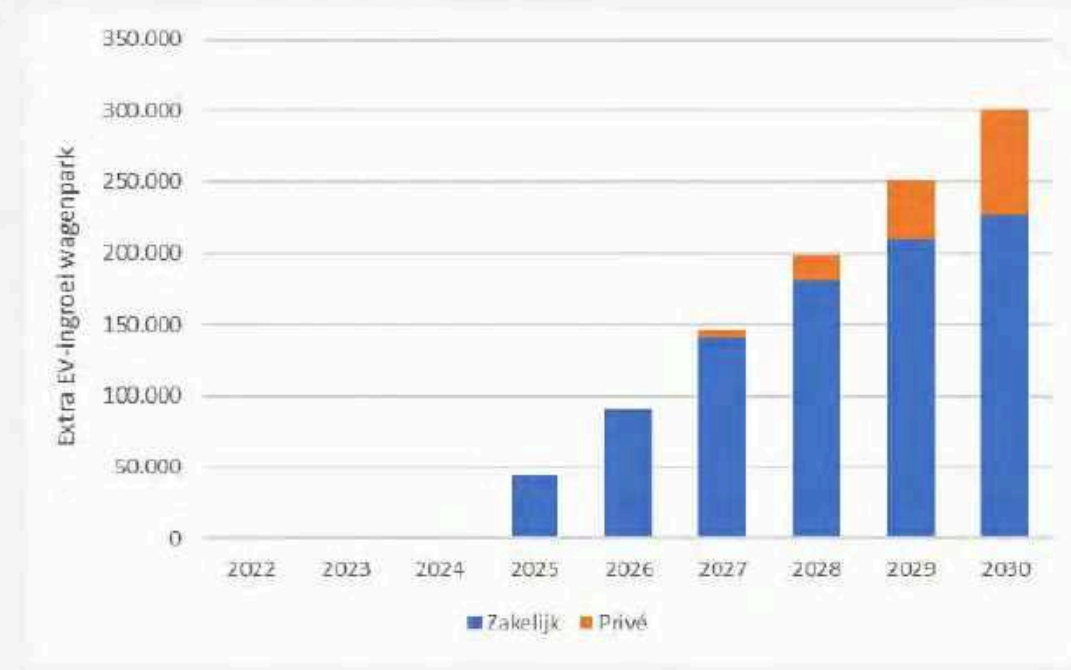
Totaal



| | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 31% | 26% | 34% | 44% | 52% | 60% |
| IBO Scenario 2: Belgische aanpak | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 41% | 38% | 48% | 57% | 65% | 73% |
| Verschild | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,4% | 12,0% | 13,8% | 12,9% | 12,7% | 12,3% |

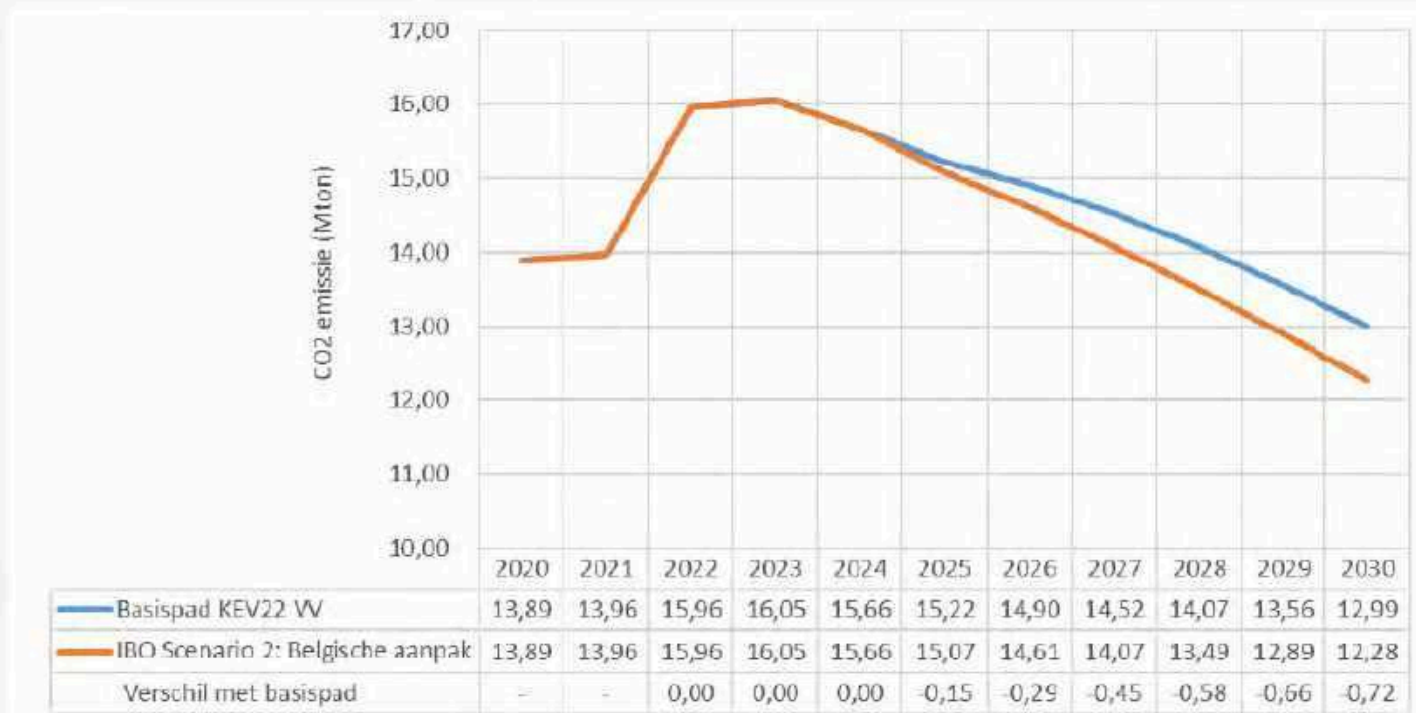
Scenario 2: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **301.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 1,84 mln. in scenario 2.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 227.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en **74.000 extra EV's in het particuliere wagenpark**. Na 2030 komt de doorstroom naar de particuliere tweedehandsmarkt nog sterker op gang (de grote zakelijke EV cohorten uit 2026-2027).



Scenario 2: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 0,72 Mton naar 12,28 Mton.
- Scenario 2 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **2,85 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Scenario 2: Budgettaire effecten

- Scenario 2 resulteert in een derving van afgerond **€2,3 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De derving wordt vrijwel volledig veroorzaakt door grondslageffecten, want stimuleringsbeleid in de zakelijke markt speelt alleen nog in 2025 (korting bijtelling, korting MRB) en daarvan zijn de effecten verwaarloosbaar.
- De grootste derving is te zien in de afnemende BPM-opbrengsten (€1,2 mld.) en afnemende accijnsopbrengsten (€1,0 mld.) door de extra ingroei van ZE.
- De MRB-opbrengsten stijgen licht door het hogere gewicht van EV en de EB-opbrengsten stijgen door meer elektriciteitsverbruik.
- De bijtellingsopbrengsten dalen licht door bijtellingskortingen EV die nog enkele jaren na 2025 doorwerken en doordat EV-prijzen (catalogusprijzen) in steeds meer segmenten richting 2030 lager komen te liggen dan prijzen van brandstofauto's
- **De extra inkomsten via de winstbelasting zijn niet meegenomen in deze doorrekening.**

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 6 | 53 | 84 | 110 | 135 | 158 | 545 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -19 | -43 | -72 | -103 | -133 | -158 | -528 |
| MRB Rijksdeel | -12 | 9 | 12 | 7 | 2 | -1 | 17 |
| MRB Opcen | -9 | 11 | 16 | 6 | 6 | 24 | 54 |
| MRB Totaal | -21 | 20 | 28 | 13 | 8 | 23 | 71 |
| BPM | -219 | -214 | -231 | -195 | -182 | -185 | -1.226 |
| Bijtelling | -1 | -12 | -26 | -46 | -62 | -71 | -218 |
| Accijns Benzine PA | -51 | -100 | -156 | -200 | -232 | -254 | -994 |
| Accijns Diesel PA | -2 | -4 | -5 | -6 | -6 | -5 | -29 |
| Accijns totaal PA | -53 | -104 | -162 | -207 | -238 | -259 | -1.023 |
| EB PA | 9 | 14 | 19 | 22 | 21 | 22 | 107 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | -278 | -307 | -387 | -419 | -460 | -494 | -2.344 |

Effecten scenario 3

Scenario 3: vormgeving

Scenario 3:

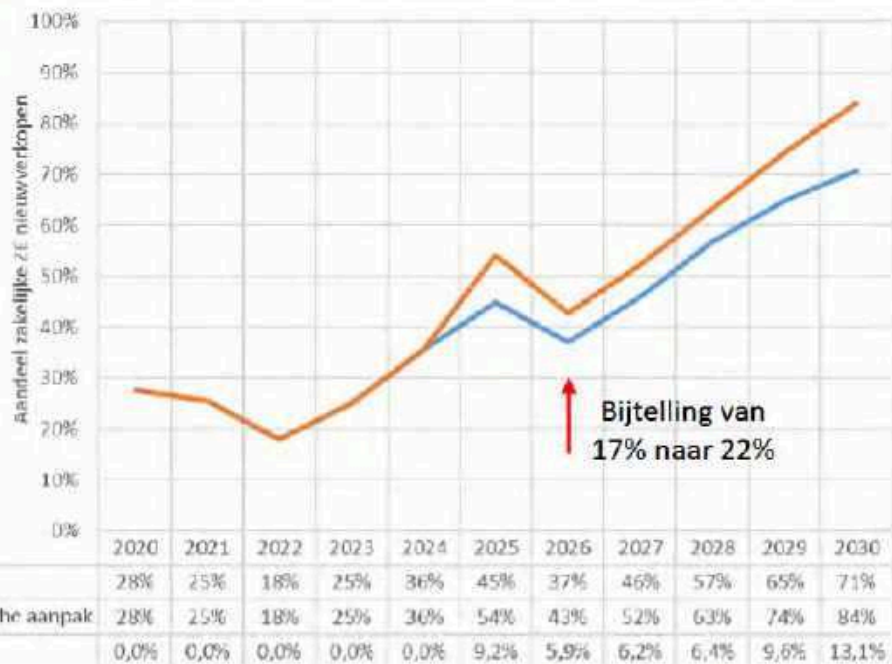
- Ingangsdatum 2027 vanaf cohort 2025.
- Een forfait van 17%.
- 30% van de bedrijven belasten de extra kosten door aan de berijder.
- Een gemiddeld VPB-percentagage van 22,5%.

| | Forfait | Doorbelasting berijder | VPB |
|-------------------|---------|------------------------|-------|
| Scenario 3 | 17% | 30% | 22,5% |

Scenario 3: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt 9% in 2025 en stijgt naar maximaal 13% extra ingroei in 2030.
- De totale EV-ingroei stijgt 6% in 2025 en stijgt naar maximaal 10% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 3 uit op circa 127.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030. Aangezien er geen effecten zijn in het privé segment komt het totaal aantal extra EV's ook uit op 127.000.

Zakelijk

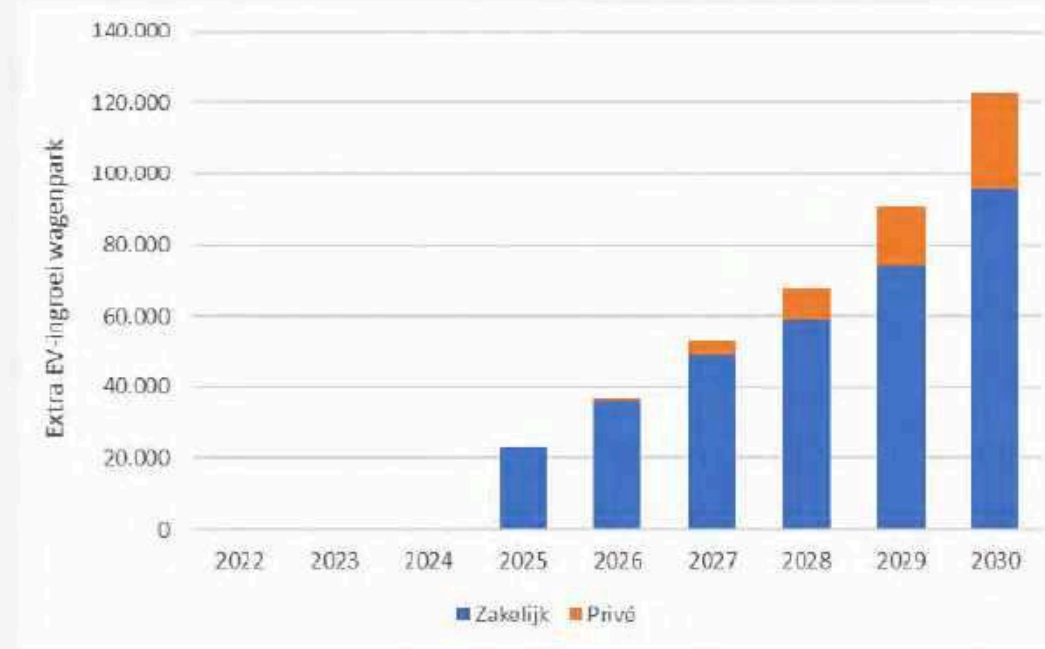


Totaal



Scenario 3: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **124.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 1,67 mln. in scenario 3.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 96.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en **27.000 extra EV's in het particuliere wagenpark**. Na 2030 komt de doorstroom naar de particuliere tweedehandsmarkt nog sterker op gang (de grote zakelijke EV cohorten uit 2026-2027).



Scenario 3: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 0,29 Mton naar 12,70 Mton.
- Scenario 3 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **1,07 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Scenario 3: Budgettaire effecten

- Scenario 3 resulteert in een derving van afgerond **€0,9 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De derving wordt vrijwel volledig veroorzaakt door grondslageffecten, want stimuleringsbeleid in de zakelijke markt speelt alleen nog in 2025 (korting bijtelling, korting MRB) en daarvan zijn de effecten verwaarloosbaar.
- De grootste derving is te zien in de afnemende BPM-opbrengsten (€0,5 mld.) en afnemende accijnsopbrengsten (€0,4 mld.) door de extra ingroei van ZE.
- De MRB-opbrengsten stijgen licht door het hogere gewicht van EV en de EB-opbrengsten stijgen door meer elektriciteitsverbruik.
- De bijtellingsopbrengsten dalen licht door bijtellingskortingen EV die nog enkele jaren na 2025 doorwerken en doordat EV-prijzen (catalogusprijzen) in steeds meer segmenten richting 2030 lager komen te liggen dan prijzen van brandstofauto's
- **De extra inkomsten via de winstbelasting zijn niet meegenomen in deze doorrekening.**

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 4 | 23 | 32 | 41 | 54 | 72 | 224 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -10 | -17 | -24 | -33 | -51 | -71 | -205 |
| MRB Rijksdeel | -6 | 6 | 8 | 8 | 3 | 1 | 19 |
| MRB Opcenten | -6 | 5 | 7 | 8 | -8 | 7 | 12 |
| MRB Totaal | -12 | 11 | 15 | 15 | -5 | 8 | 31 |
| BPM | -121 | -66 | -75 | -57 | -70 | -112 | -500 |
| Bijtelling | -4 | -7 | -13 | -21 | -30 | -35 | -110 |
| Accijns Benzine PA | -27 | -41 | -55 | -65 | -80 | -104 | -372 |
| Accijns Diesel PA | -1 | -2 | -2 | -2 | -2 | -2 | -11 |
| Accijns totaal PA | -29 | -43 | -57 | -67 | -82 | -106 | -383 |
| EB PA | 5 | 6 | 7 | 7 | 7 | 9 | 41 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | -155 | -103 | -130 | -130 | -173 | -243 | -933 |

Scenario 4: vormgeving

Scenario 4:

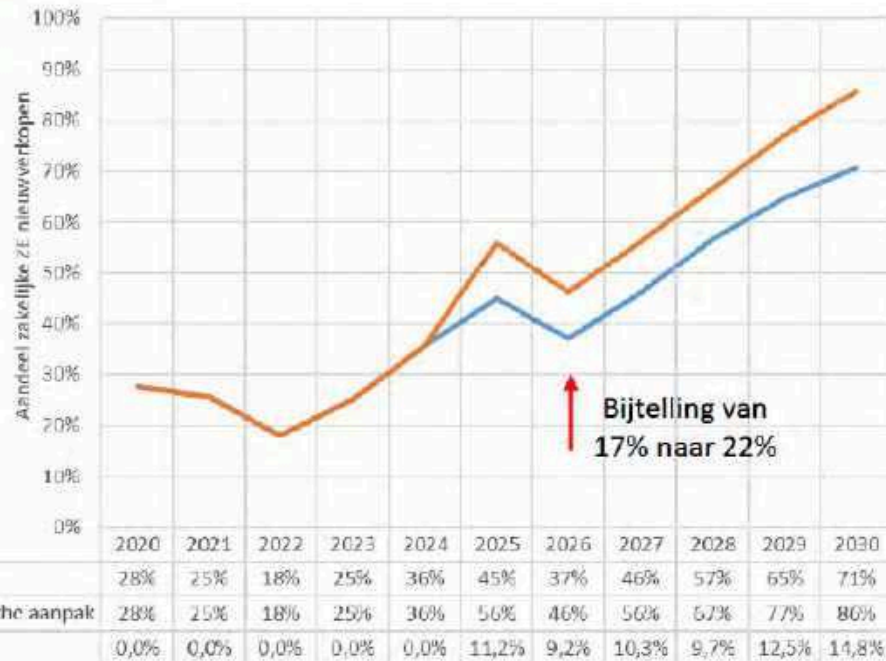
- Ingangsdatum 2027 vanaf cohort 2025.
- Een forfait van 30%.
- 30% van de bedrijven belasten de extra kosten door aan de berijder.
- Een gemiddeld VPB-percentagage van 22,5%.

| | Forfait | Doorbelasting berijder | VPB |
|-------------------|---------|------------------------|-------|
| Scenario 4 | 30% | | 30% |
| | | | 22,5% |

Scenario 4: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt 11% in 2025 en stijgt naar maximaal 15% extra ingroei in 2030.
- De totale EV-ingroei stijgt 7% in 2025 en stijgt naar maximaal 9% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 3 uit op circa 171.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030. Aangezien er geen effecten zijn in het privé segment komt het totaal aantal extra EV's ook uit op 171.000.

Zakelijk

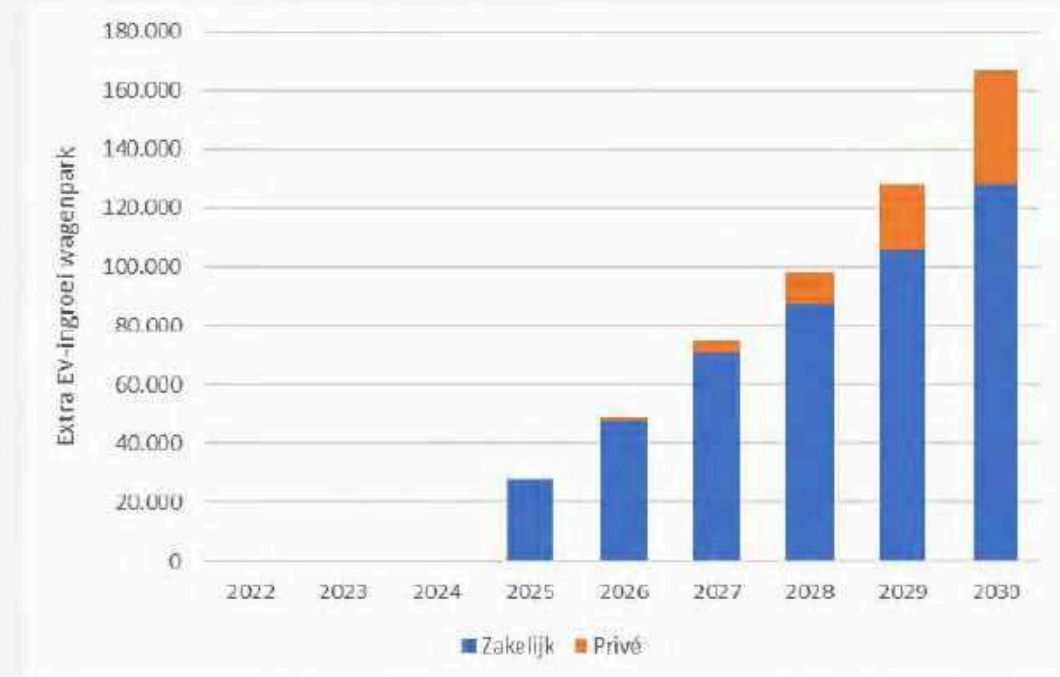


Totaal



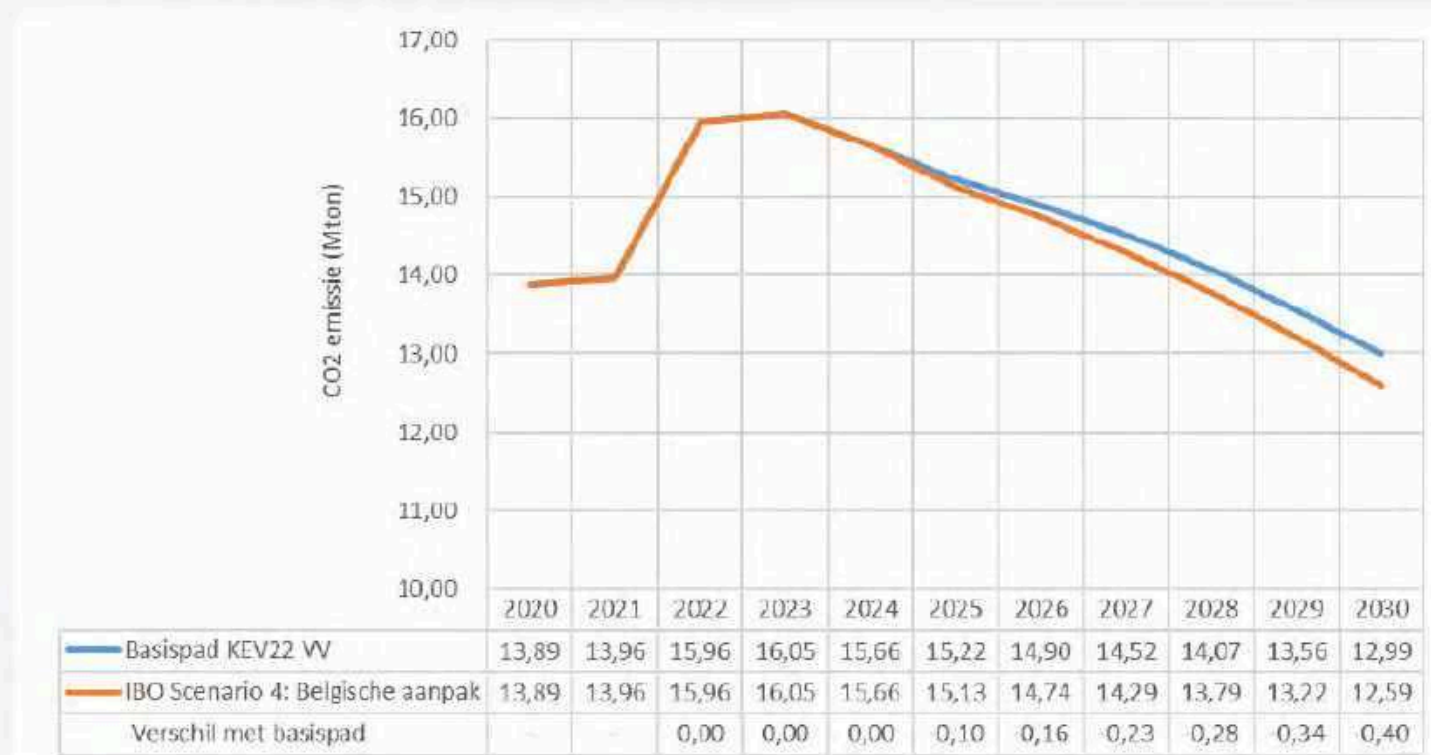
Scenario 4: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **167.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 1,71 mln. in scenario 4.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 128.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en **39.000 extra EV's in het particuliere wagenpark**. Na 2030 komt de doorstroom naar de particuliere tweedehandsmarkt nog sterker op gang (de grote zakelijke EV cohorten uit 2026-2027).



Scenario 4: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 0,40 Mton naar 12,59 Mton.
- Scenario 4 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **1,51 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Scenario 4: Budgettaire effecten

- Scenario 4 resulteert in een derving van afgerond **€1,3 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De derving wordt vrijwel volledig veroorzaakt door grondslageffecten, want stimuleringsbeleid in de zakelijke markt speelt alleen nog in 2025 (korting bijtelling, korting MRB) en daarvan zijn de effecten verwaarloosbaar.
- De grootste derving is te zien in de afnemende BPM-opbrengsten (€0,7 mld.) en afnemende accijnsopbrengsten (€0,5 mld.) door de extra ingroei van ZE.
- De MRB-opbrengsten stijgen licht door het hogere gewicht van EV en de EB-opbrengsten stijgen door meer elektriciteitsverbruik.
- De bijtellingsopbrengsten dalen licht door bijtellingskortingen EV die nog enkele jaren na 2025 doorwerken en doordat EV-prijzen (catalogusprijzen) in steeds meer segmenten richting 2030 lager komen te liggen dan prijzen van brandstofauto's
- **De extra inkomsten via de winstbelasting zijn niet meegenomen in deze doorrekening.**

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 4 | 30 | 45 | 58 | 74 | 94 | 304 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -12 | -23 | -35 | -50 | -71 | -93 | -284 |
| MRB Rijksdeel | -8 | 7 | 10 | 7 | 2 | 1 | 21 |
| MRB Opcenten | -7 | 6 | 9 | 10 | -5 | 11 | 24 |
| MRB Totaal | -14 | 13 | 20 | 17 | -3 | 12 | 44 |
| BPM | -145 | -100 | -120 | -86 | -99 | -131 | -682 |
| Bijtelling | -4 | -9 | -17 | -30 | -41 | -47 | -147 |
| Accijns Benzine PA | -33 | -55 | -80 | -98 | -118 | -141 | -525 |
| Accijns Diesel PA | -1 | -2 | -3 | -3 | -3 | -3 | -15 |
| Accijns totaal PA | -35 | -57 | -82 | -102 | -121 | -144 | -541 |
| EB PA | 6 | 8 | 10 | 11 | 10 | 12 | 57 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | -186 | -151 | -199 | -199 | -249 | -309 | -1.293 |

Analyses ten behoeve van IBO Klimaat

Deel 3: beprijzen

Scenario 1: beprijzen

IBO beprijzen scenario 1 – procentuele verdubbeling BPM 2025-2030

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| BPM-tarief (incl. vaste voet EV) | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% |

Het BPM-tarief wordt in 2025-2030 met 100% verhoogd (van 100% naar 200%), dit geldt ook voor het starttarief voor EV.

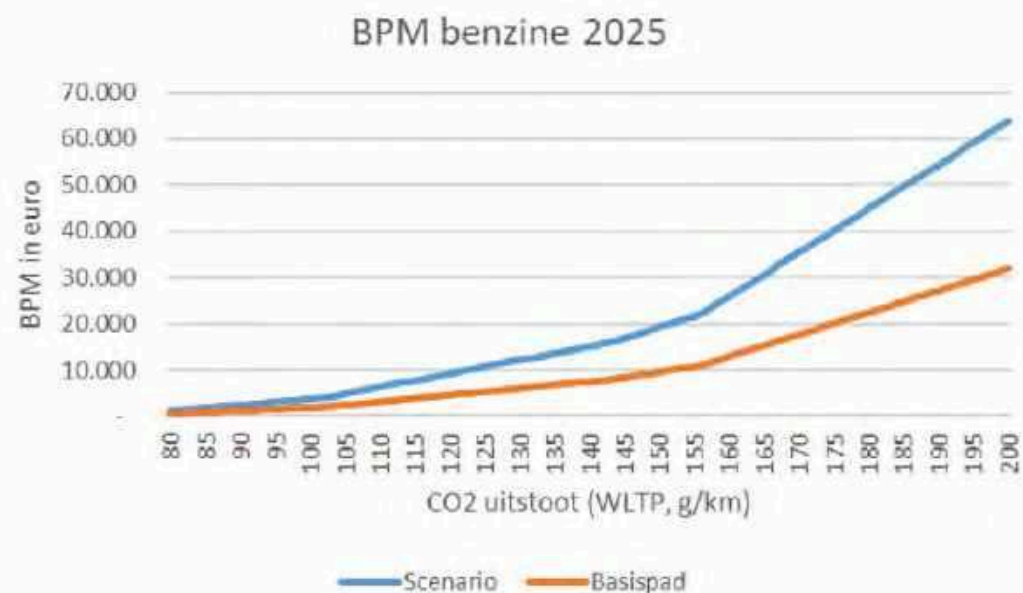
De 100% verhoging komt neer op circa 37% van kale prijs:

- In lijn met de BPM bestelauto's ondernemers
- In lijn met de BMP tarieven zoals die vóór 2010 golden (voordat de CO₂-grondslag in de BPM werd geïntroduceerd)

Bij de BPM speelt het zo genoemde **Laffercurve-effect**. Het effect van de BPM-verhoging leidt niet lineair tot extra opbrengsten. Er is een optimum of maximum dat bereikt kan worden in een bepaald jaar, omdat de opbrengsten ook weer kunnen afnemen als de BPM nog verder wordt verhoogd. De nieuwverkopen worden bij een toenemende BPM verhoging steeds sterker richting EV gestuurd waardoor de BPM weer afneemt en ook extra indirecte belastingderving ontstaat, zoals extra accijnsderving door extra EVs.

Scenario 1: beprijzen

- In scenario 1 wordt de BPM procentueel **verdubbeld** vanaf 2025 (in 1 stap 100% verhoging per 2025).
- In absolute bedragen betekent dit een grotere verhoging voor de hogere segmenten C, D en E
- Daarentegen zijn de prijsverschillen tussen EV en ICEV het grootst in de kleinere segmenten A en B (zie ook volgende slide).
- De BPM-verhoging werkt slechts gedeeltelijk door in de TCO's doordat de TCO 3 tot 5 jaar vooruitkijkt. Zodoende is er sprake van een rest BPM na 3 tot 5 jaar en wordt de BPM (incl. verhoging) slechts gedeeltelijk afgeschreven en meegenomen in de TCO van de eerste eigenaar.



CO2 verdeling nieuwverkopen benzine 2025

| Segment | WLTP | BPM scenario | BPM basispad | Abs. Verschil |
|---------|------|--------------|--------------|---------------|
| A | 106 | 5.220 | 2.610 | 2.610 |
| B | 111 | 6.670 | 3.335 | 3.335 |
| C | 120 | 9.280 | 4.640 | 4.640 |
| D | 137 | 14.211 | 7.105 | 7.105 |
| E | 182 | 46.772 | 23.386 | 23.386 |

Scenario 1: prijsstijging door BPM-verhoging

- In scenario 1 is er sprake van circa 12 tot 16% prijsstijging t.o.v. de prijzen per segment in het basispad.
- In scenario 2 is er sprake van circa 24 tot 32% prijsstijging t.o.v. de prijzen per segment in het basispad.

Basispad:

| 2025 | Kale prijs (excl. BPM en BTW) | BTW | BPM (basispad) | Bruto catalogusprijs (incl. BTW en BPM) |
|------|-------------------------------|--------|----------------|---|
| A | 12.247 | 2.572 | 2.610 | 17.429 |
| B | 19.822 | 4.163 | 3.335 | 27.320 |
| C | 28.731 | 6.034 | 4.640 | 39.405 |
| D | 36.688 | 7.704 | 7.105 | 51.498 |
| E | 99.685 | 20.934 | 23.386 | 144.005 |

Scenario 1:

| 2025 | Kale prijs (excl. BPM en BTW) | BTW | BPM (100% verhoging) | Bruto catalogusprijs (incl. BTW en BPM) | Prijsstijging t.o.v. basispad |
|------|-------------------------------|--------|----------------------|---|-------------------------------|
| A | 12.247 | 2.572 | 5.220 | 20.040 | 15% |
| B | 19.822 | 4.163 | 6.670 | 30.655 | 12% |
| C | 28.731 | 6.034 | 9.280 | 44.045 | 12% |
| D | 36.688 | 7.704 | 14.211 | 58.603 | 14% |
| E | 99.685 | 20.934 | 46.772 | 167.391 | 16% |

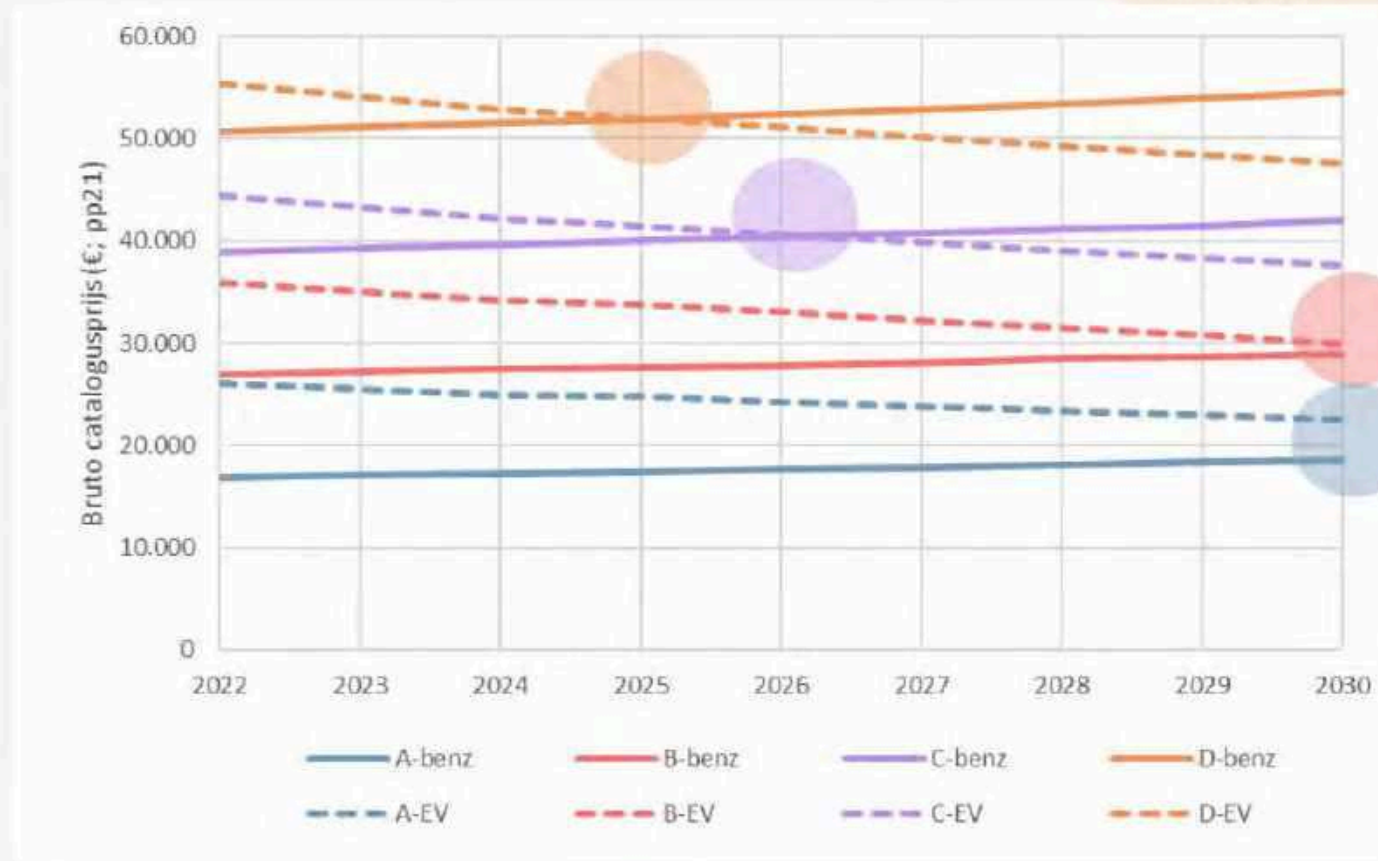
Scenario 2:

| 2025 | Kale prijs (excl. BPM en BTW) | BTW | BPM (200% verhoging) | Bruto catalogusprijs (incl. BTW en BPM) | Prijsstijging t.o.v. basispad |
|------|-------------------------------|--------|----------------------|---|-------------------------------|
| A | 12.247 | 2.572 | 7.831 | 22.650 | 30% |
| B | 19.822 | 4.163 | 10.006 | 33.990 | 24% |
| C | 28.731 | 6.034 | 13.921 | 48.685 | 24% |
| D | 36.688 | 7.704 | 21.316 | 65.708 | 28% |
| E | 99.685 | 20.934 | 70.157 | 190.776 | 32% |

Scenario 1: beprijzen

Basispad

- In het midden en hogere midden segment C en D worden EV's rond 2025-2026 naar verwachting concurrerend qua aanschafprijs
- In de lagere segmenten A en B is het prijsverschil ten nadele van EV nog aanwezig in 2025-2030
- De BPM voor fossiele auto's is relatief laag in de lagere segmenten A en B, waardoor een verdubbeling van de BPM nog niet het gehele prijsverschil zal overbruggen in de onderste segmenten. Bovendien hebben de onderste segmenten relatief lage gemiddelde jaarkilometrages, waardoor EV's op TCO niveau minder gunstig zijn.
- Met name in de lagere segmenten blijven er ondanks de BPM-verhoging fossiele auto's verkocht worden.



Scenario 1: effecten nieuwverkopen totaal

- De totale EV-ingroei stijgt 18% in 2025 en stijgt naar maximaal 24% extra ingroei in 2027 waarna het effect van de BPM terugloopt tot 22% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 1 uit op circa 317.000 extra zakelijke en 135.000 extra privé ZE nieuwverkopen in 2024-2030. In totaal 452.000 extra ZE nieuwverkopen.
- De extra EVs zitten vooral in de hogere segmenten.
- Door het relatief grote prijsverschil en de relatief lage BPM (incl. verhoging) in het A- en B- segment is de extra overstap hier lager. M.a.w. de overgebleven ICEV/benzine verkopen bevinden zich vooral in de lagere segmenten.

Effect aandeel benzine nieuwverkopen 2030:

| Segment | Basispad | Scenario 1 | Afname |
|---------------|------------|------------|-------------|
| A+B | 22% | 10% | -55% |
| C+D+E | 10% | 2% | -82% |
| Totaal | 32% | 12% | -64% |

Totaal

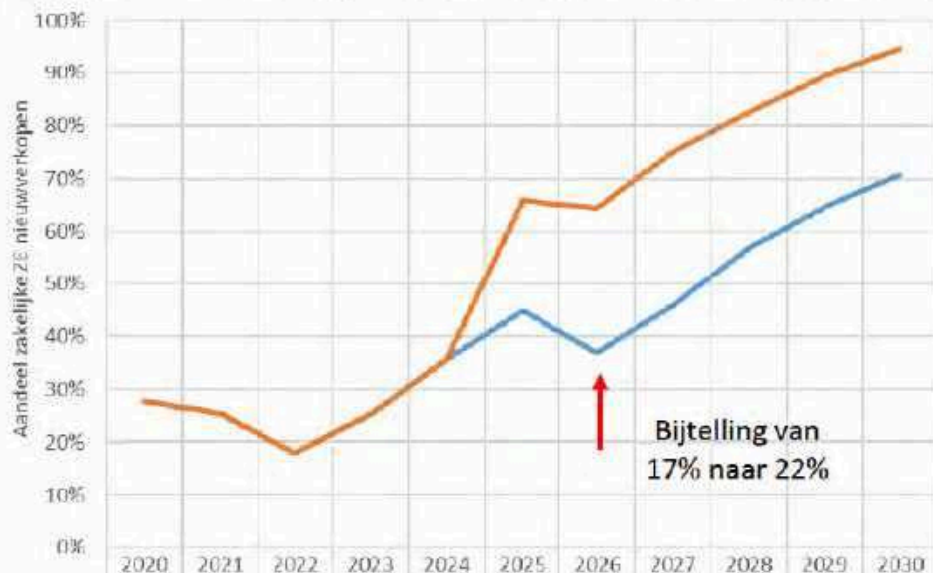


| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VW | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 31% | 26% | 34% | 44% | 52% | 60% |
| IBO Scenario 1: BPM % verhoogd herijking | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 49% | 48% | 58% | 66% | 74% | 82% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,1% | 17,9% | 21,3% | 23,6% | 22,1% | 21,5% | 21,7% |

Scenario 1: effecten nieuwverkopen zakelijk-privé

- De zakelijke EV-ingroei stijgt 21% in 2025 en stijgt door naar maximaal 29% extra ingroei in 2027 waarna het effect van de BPM terugloopt tot 24% extra ingroei in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt in 2025 circa 10% en stijgt door naar circa 21% extra EV-ingroei in 2030 (sterker effect naarmate EV-prijzen dalen in de tijd).
- Het extra effect qua EV-ingroei is zakelijk meer dan tweekeer zo groot als privé. Zakelijk zit meer in segmenten B t/m D en privé in segmenten A t/m C. Deze segmenten hebben andere prijsverschillen tussen EV en ICEV en andere effecten door de BPM-verhoging.

Zakelijk



| | | | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 28% | 25% | 18% | 25% | 35,6% | 45% | 37% | 46% | 57% | 65% | 71% |
| IBO Scenario 1: BPM % verhoogd herijking | 28% | 25% | 18% | 25% | 35,7% | 66% | 65% | 75% | 83% | 90% | 95% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,1% | 21,0% | 27,6% | 29,2% | 25,8% | 24,9% | 23,8% |

Privé

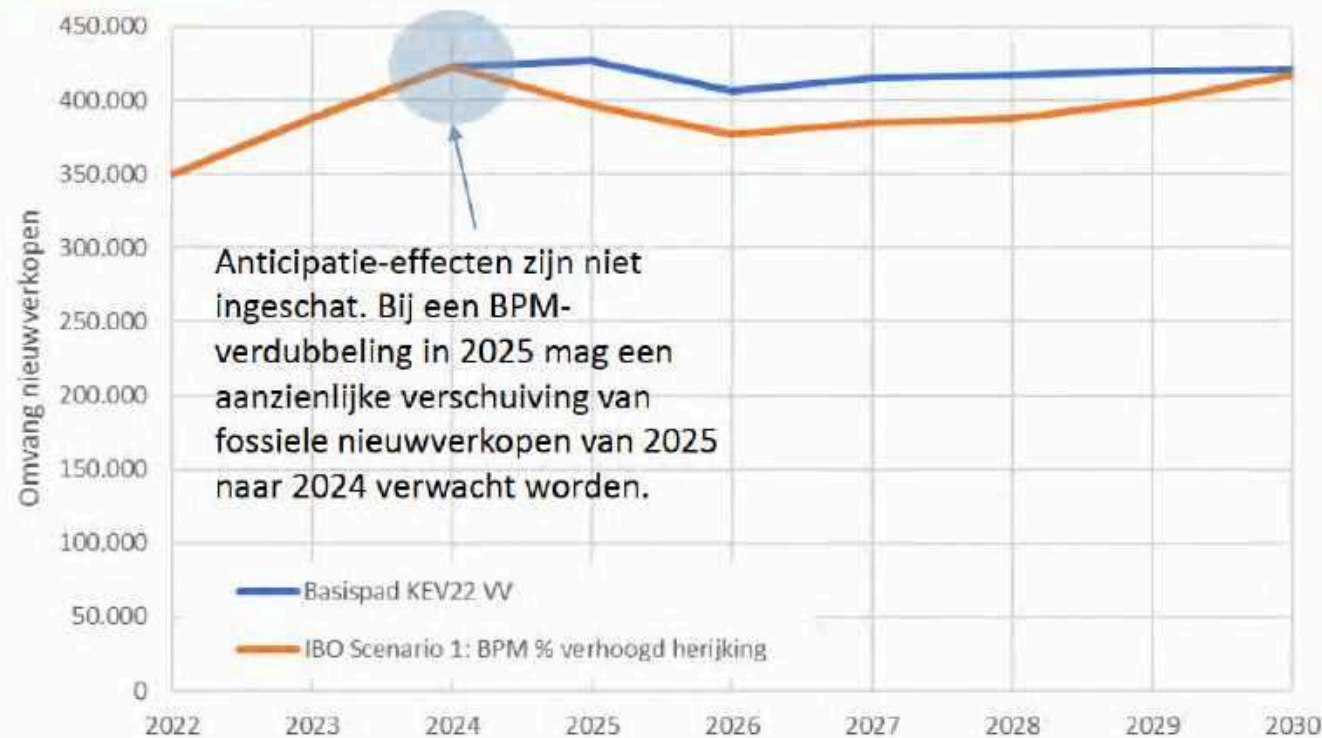


| | | | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 10% | 11% | 16% | 24% | 33% | 44% |
| IBO Scenario 1: BPM % verhoogd herijking | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 20% | 22% | 30% | 39% | 50% | 65% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,1% | 11,0% | 13,7% | 15,7% | 17,4% | 20,9% |

Scenario 1: effecten omvang nieuwverkopen

- Er zal naar verwachting (tijdelijk) een aanzienlijke **vraaguitval (meegenomen in doorrekening)** ontstaan in de nieuwverkopen. Een deel van de markt kan tegen vergelijkbare kosten kiezen voor EV, maar voor een deel van de markt zal zowel de fossiele optie als de EV-optie duurder zijn dan in het basispad. Richting 2030 wordt EV steeds betaalbaarder en neemt de omvang van de nieuwverkopen weer toe.
- In de hogere segmenten kan makkelijker overgestapt worden naar EV dan in de lagere segmenten (door kleinere prijsverschillen en gunstigere TCO's).
- De privémarkt is prijsgevoeliger dan de zakelijke markt. De vraaguitval is daardoor sterker in de privémarkt dan in de zakelijke markt.
- Consumenten kunnen hun vervangingsmoment vervroegen, uitstellen of uitwijken naar gebruikte auto's in plaats van nieuwe auto's.
- Een **anticipatie-effect (niet in doorrekening)** van ordegrrootte 50.000+ auto's is voor te stellen gegeven ervaringen met grote fiscale jaar-op-jaar schokken in het verleden. Anticipatie-effecten bij grote systemschokken zijn onzeker.
- Een verschuiving naar gebruikte import auto's is meegenomen in de doorrekening.

Totaal



Gedragseffecten op grote fiscale schokken zoals een BPM-verdubbeling zijn onzeker en kunnen grote gevolgen hebben op de geraamde CO₂-effecten en budgettaire plaat.

Scenario 1: effecten samenstelling nieuwverkopen

- Aandeel EV groeit sterk, na kleine afname 2026
- Aandeel ICEV (benzine/diesel) C t/m E-segment daalt sterk
- Aandeel ICEV A- en B-segment blijft langer aanwezig
- Aandeel PHEV (alleen in C- t/m E-segment) wordt minder geraakt door de procentuele BPM-verhoging en blijft bestaan*.

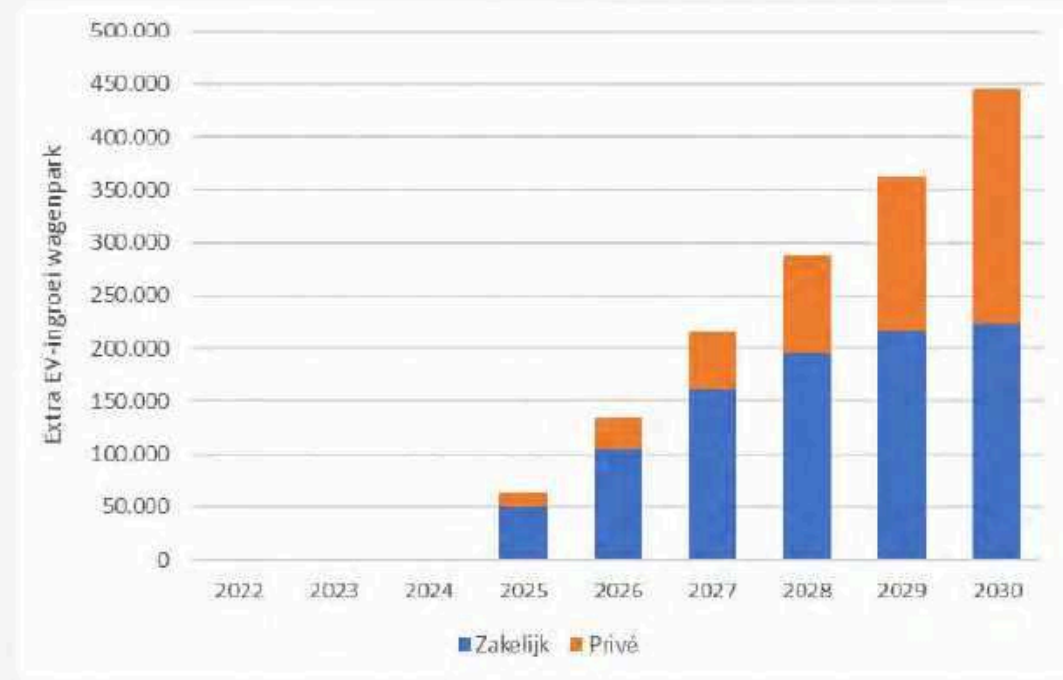
*** Toekomstige aanpassing van de 'utility factor' voor PHEV's kan een grote impact hebben op de CO₂-waarde (WLTP) van PHEV's, waardoor de BPM-verhoging een veel grote impact kan krijgen op PHEV's. Een gewijzigde 'utility factor' is nog niet verwerkt in de modelversie 2022.**

Totaal



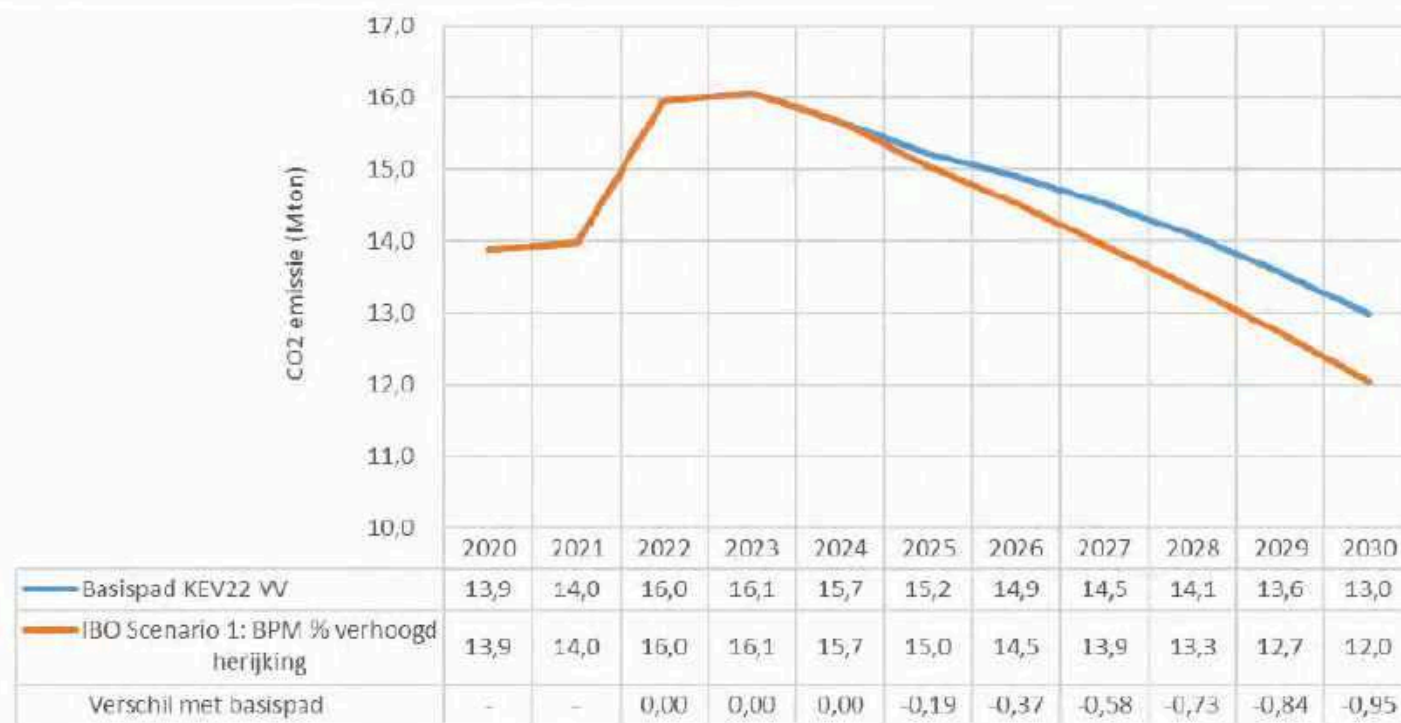
Scenario 1: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. import/exporteffecten) zijn er **446.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 1,99 mln. in scenario 1.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 223.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark (50%) en 223.000 extra EV's in het particuliere wagenpark (50%).



Scenario 1: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 0,95 Mton naar 12,0 Mton.
- Scenario 1 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **3,66 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55% in 2030, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Gedragseffecten op grote fiscale schokken zoals een BPM-verdubbeling zijn onzeker en kunnen grote gevolgen hebben op de geraamde CO₂-effecten en budgettaire plaat.

Scenario 1: effecten NOx en fijnstof (PM10)

- Scenario 1 resulteert in een NOx-reductie van **3,6 kton cumulatief** in 2025-2030.

| NOX [Kton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Basispad KEV22 VV | 16 | 15 | 13 | 12 | 11 | 10 | 77 |
| IBO Scenario 1: BPM % verhoogd herijking | 16 | 14 | 13 | 11 | 10 | 9 | 74 |
| Vershil | -0,2 | -0,4 | -0,6 | -0,7 | -0,8 | -0,8 | -3,6 |

- Scenario 1 resulteert in een PM10-reductie van **51,2 ton cumulatief** in 2025-2030.

| Fijnstof (PM10) [ton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Basispad KEV22 VV | 2.067 | 2.072 | 2.076 | 2.079 | 2.082 | 2.083 | 12.460 |
| IBO Scenario 1: BPM % verhoogd herijking | 2.065 | 2.068 | 2.069 | 2.069 | 2.069 | 2.069 | 12.408 |
| Vershil | -2,4 | -4,1 | -7,6 | -10,5 | -12,6 | -14,1 | -51,2 |

* Nog niet duidelijk of PBL de emissiefactoren voor NOx/fijnstof gaat bijstellen in KEV22. Bovenstaande doorrekening is op basis van kentallen uit KEV20/KEV21.

Scenario 1: Budgettaire effecten

Scenario 1 resulteert in een **derving** van afgerond **€0,0 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.

- Extra BPM-opbrengsten (€1,2 mld.)
- Afnemende accijnsopbrengsten (€1,3 mld.), door minder fossiele kilometers
- Extra EB-opbrengsten (€0,2 mld.)
- Extra MRB-rijksdeel opbrengsten (€0,2 mld.), door meergewicht EV
- Minder bijtellingsopbrengst (€0,2 mld.) door de afname in de omvang van de zakelijke markt

In de jaren 2025-2027 is er sprake van een netto positief resultaat. In 2028-2030 wegen de extra BPM en MRB opbrengsten niet meer op tegen de afname in de accijns.

In 2030 wordt ook BNG geïntroduceerd en zal grondslagerosie in het km-tarief worden opgevangen.

Scenario 1 t.o.v. basispad:

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------|------------|------------|-----------|------------|-------------|-------------|-----------|
| MRB Rijksdeel ZE | 9 | 82 | 131 | 171 | 211 | 256 | 861 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -22 | -56 | -95 | -131 | -166 | -201 | -672 |
| MRB Rijksdeel | -13 | 26 | 36 | 40 | 45 | 55 | 190 |
| MRB Opcenten | -9 | 20 | 29 | 36 | 27 | 51 | 154 |
| MRB Totaal | -22 | 46 | 65 | 76 | 72 | 106 | 343 |
| BPM | 403 | 399 | 202 | 151 | 71 | -27 | 1.199 |
| Bijtelling | 11 | 6 | -8 | -32 | -64 | -92 | -179 |
| Accijns Benzine PA | -65 | -129 | -201 | -252 | -293 | -334 | -1.274 |
| Accijns Diesel PA | -2 | -4 | -7 | -8 | -9 | -9 | -38 |
| Accijns totaal PA | -67 | -133 | -208 | -261 | -302 | -343 | -1.312 |
| EB PA | 12 | 20 | 28 | 31 | 30 | 33 | 155 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | 347 | 319 | 51 | -71 | -220 | -374 | 51 |

Anticipatieverschuiving van 2025/2026 naar 2024 kan grootste deel van BPM-meeropbrengst tenietdoen



Gedragseffecten op grote fiscale schokken zoals een BPM-verdubbeling zijn onzeker en kunnen grote gevolgen hebben op de geraamde CO₂-effecten en budgettaire plaat.

Scenario 2: beprijzen

IBO beprijzen scenario 1 – procentuele verdubbeling BPM 2025-2030

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| BPM-tarief (incl. vaste voet EV) | 300% | 300% | 300% | 300% | 300% | 300% |

- Het BPM-tarief wordt in 2025-2030 met 200% verhoogd (van 100% naar 300%), dit geldt ook voor het starttarief voor EV.
- Dit scenario is opgesteld om de cumulatieve CO2-reductie van normeringsscenario 3 te benaderen.

Bij de BPM speelt het zo genoemde **Laffercurve-effect**. Het effect van de BPM-verhoging leidt niet lineair tot extra opbrengsten. Er is een optimum of maximum dat bereikt kan worden in een bepaald jaar, omdat de opbrengsten ook weer kunnen afnemen als de BPM nog verder wordt verhoogd. De nieuwverkoppen worden bij een toenemende BPM verhoging steeds sterker richting EV gestuurd waardoor de BPM weer afneemt en ook extra indirecte belastingderving ontstaat, zoals extra accijnsderving door extra EVs.

Scenario 2: beprijzen

- In scenario 2 wordt de BPM procentueel **verdriedubbeld** vanaf 2025 (in 1 stap 200% verhoging per 2025).
- In absolute bedragen betekent dit een grotere verhoging voor de hogere segmenten C, D en E
- Daarentegen zijn de prijsverschillen tussen EV en ICEV het grootst in de kleinere segmenten A en B.
- De BPM-verhoging werkt slechts gedeeltelijk door in de TCO's doordat de TCO 3 tot 5 jaar vooruitkijkt. Zodoende is er sprake van een rest BPM na 3 tot 5 jaar en wordt de BPM (incl. verhoging) slechts gedeeltelijk afgeschreven en meegenomen in de TCO van de eerste eigenaar.



CO2 verdeling nieuwverkopten benzine 2025

| Segment | WLTP | BPM scenario | BPM basispad | Abs. Verschil |
|---------|------|--------------|--------------|---------------|
| A | 106 | 7.831 | 2.610 | 5.220 |
| B | 111 | 10.006 | 3.335 | 6.670 |
| C | 120 | 13.921 | 4.640 | 9.280 |
| D | 137 | 21.316 | 7.105 | 14.211 |
| E | 182 | 70.157 | 23.386 | 46.772 |

Scenario 2: prijsstijging door BPM-verhoging

- In scenario 1 is er sprake van circa 12 tot 16% prijsstijging t.o.v. de prijzen per segment in het basispad.
- In scenario 2 is er sprake van circa 24 tot 32% prijsstijging t.o.v. de prijzen per segment in het basispad.

Basispad:

| 2025 | Kale prijs (excl. BPM en BTW) | BTW | BPM (basispad) | Bruto catalogusprijs (incl. BTW en BPM) |
|------|-------------------------------|--------|----------------|---|
| A | 12.247 | 2.572 | 2.610 | 17.429 |
| B | 19.822 | 4.163 | 3.335 | 27.320 |
| C | 28.731 | 6.034 | 4.640 | 39.405 |
| D | 36.688 | 7.704 | 7.105 | 51.498 |
| E | 99.685 | 20.934 | 23.386 | 144.005 |

Scenario 1:

| 2025 | Kale prijs (excl. BPM en BTW) | BTW | BPM (100% verhoging) | Bruto catalogusprijs (incl. BTW en BPM) | Prijsstijging t.o.v. basispad |
|------|-------------------------------|--------|----------------------|---|-------------------------------|
| A | 12.247 | 2.572 | 5.220 | 20.040 | 15% |
| B | 19.822 | 4.163 | 6.670 | 30.655 | 12% |
| C | 28.731 | 6.034 | 9.280 | 44.045 | 12% |
| D | 36.688 | 7.704 | 14.211 | 58.603 | 14% |
| E | 99.685 | 20.934 | 46.772 | 167.391 | 16% |

Scenario 2:

| 2025 | Kale prijs (excl. BPM en BTW) | BTW | BPM (200% verhoging) | Bruto catalogusprijs (incl. BTW en BPM) | Prijsstijging t.o.v. basispad |
|------|-------------------------------|--------|----------------------|---|-------------------------------|
| A | 12.247 | 2.572 | 7.831 | 22.650 | 30% |
| B | 19.822 | 4.163 | 10.006 | 33.990 | 24% |
| C | 28.731 | 6.034 | 13.921 | 48.685 | 24% |
| D | 36.688 | 7.704 | 21.316 | 65.708 | 28% |
| E | 99.685 | 20.934 | 70.157 | 190.776 | 32% |

Scenario 2: effecten nieuwverkopen totaal

- De totale EV-ingroei stijgt 28% in 2025 en stijgt naar maximaal 39% extra ingroei in 2027 waarna het effect van de BPM terugloopt tot 26% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 1 uit op circa 447.000 extra zakelijke en 271.000 extra privé ZE nieuwverkopen in 2024-2030. In totaal 718.000 extra ZE nieuwverkopen.
- Door het relatief grote prijsverschil en de relatief lage BPM (incl. verhoging) in het A- en B- segment is de extra overstap hier lager. M.a.w. de overgebleven ICEV/benzine verkopen bevinden zich vooral in de lagere segmenten.

Totaal



| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 31% | 26% | 34% | 44% | 52% | 60% |
| IBO Scenario 2: BPM % verhoogd 200% herijking | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 58% | 64% | 73% | 78% | 83% | 87% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,1% | 27,6% | 37,6% | 38,8% | 34,5% | 30,7% | 26,4% |

Effect aandeel benzine nieuwverkopen 2030:

| Segment | Basispad | Scenario 1 | Afname |
|---------------|------------|------------|-------------|
| A+B | 22% | 4% | -80% |
| C+D+E | 10% | 0% | -99% |
| Totaal | 32% | 4% | -86% |

Scenario 2: effecten nieuwverkopen zakelijk-privé

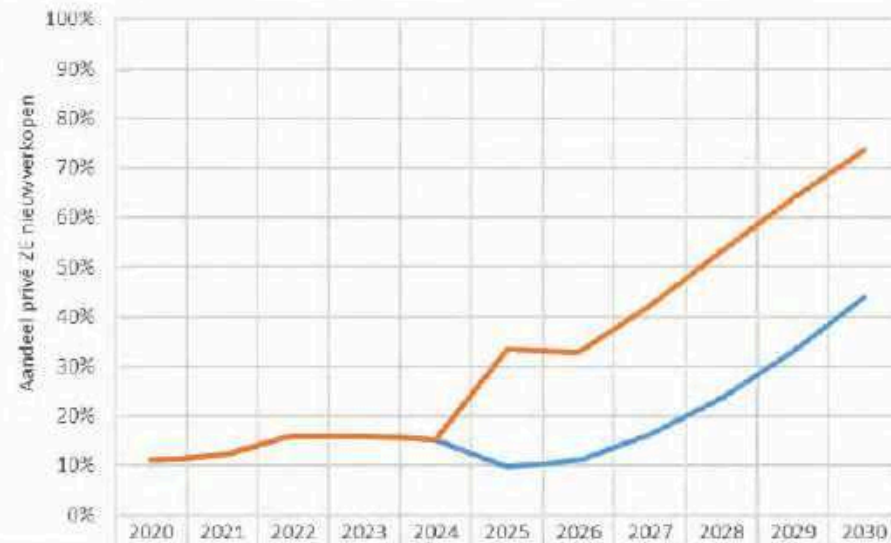
- De zakelijke EV-ingroei stijgt 27% in 2025 en stijgt door naar maximaal 46% extra ingroei in 2026-2027 waarna het effect van de BPM terugloopt tot 28% extra ingroei in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt 23-30% in 2025-2030.

Zakelijk



| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 45% | 37% | 46% | 57% | 65% | 71% |
| IBO Scenario 2: BPM % verhoogd 200% herijking | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 72% | 83% | 92% | 95% | 97% | 99% |
| Verschuif | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,1% | 27,2% | 46,2% | 45,8% | 37,9% | 32,5% | 27,9% |

Privé

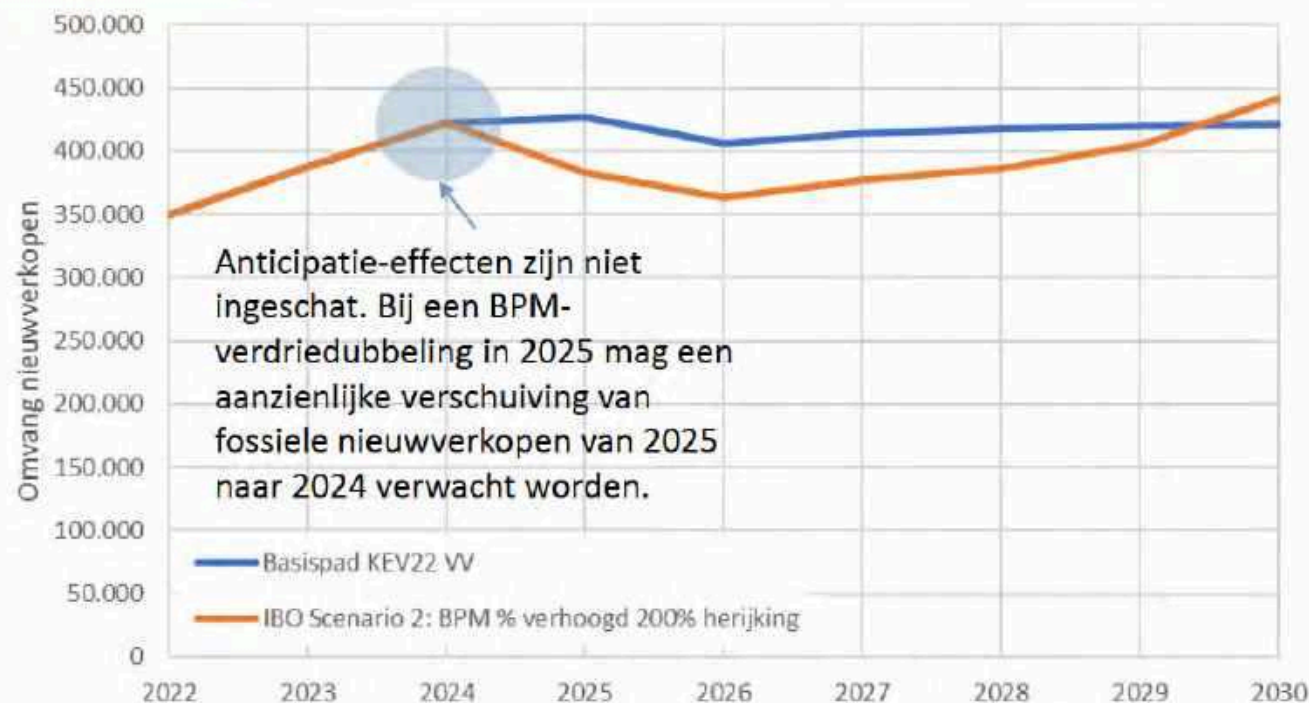


| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 10% | 11% | 16% | 24% | 33% | 44% |
| IBO Scenario 2: BPM % verhoogd 200% herijking | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 33% | 33% | 42% | 53% | 64% | 74% |
| Verschuif | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 23,4% | 21,8% | 25,9% | 29,6% | 31,0% | 29,6% |

Scenario 2: effecten omvang nieuwverkopen

- Er zal naar verwachting (tijdelijk) een aanzienlijke **vraaguitval (meegenomen in doorrekening)** ontstaan in de nieuwverkopen. Een deel van de markt kan tegen vergelijkbare kosten kiezen voor EV, maar voor een deel van de markt zal zowel de fossiele optie als de EV-optie duurder zijn dan in het basispad. Richting 2030 wordt EV steeds betaalbaarder en neemt de omvang van de nieuwverkopen weer toe.
- In de hogere segmenten kan makkelijker overgestapt worden naar EV dan in de lagere segmenten (door kleinere prijsverschillen en gunstigere TCO's).
- De privémarkt is prijsgevoeliger dan de zakelijke markt. De vraaguitval is daardoor sterker in de privémarkt dan in de zakelijke markt.
- Consumenten kunnen hun vervangingsmoment vervroegen, uitstellen of uitwijken naar gebruikte auto's in plaats van nieuwe auto's.
- Een **anticipatie-effect (niet in doorrekening)** van ordegrrootte 50.000+ auto's is voor te stellen gegeven ervaringen met grote fiscale jaar-op-jaar schokken in het verleden. Anticipatie-effecten bij grote systemschokken zijn onzeker.
- Een verschuiving naar gebruikte import auto's is meegenomen in de doorrekening.

Totaal



Gedragseffecten op grote fiscale schokken zoals een BPM-verdriedubbeling zijn onzeker en kunnen grote gevolgen hebben op de geraamde CO₂-effecten en budgettaire plaat.

Scenario 2: effecten samenstelling nieuwverkopen

- Aandeel EV groeit sterk, na kleine afname 2026
- Aandeel ICEV (benzine/diesel) C t/m E-segment daalt sterk
- Aandeel ICEV A- en B-segment blijft langer aanwezig
- Aandeel PHEV (alleen in C- t/m E-segment) wordt minder geraakt door de procentuele BPM-verhoging en blijft bestaan*.

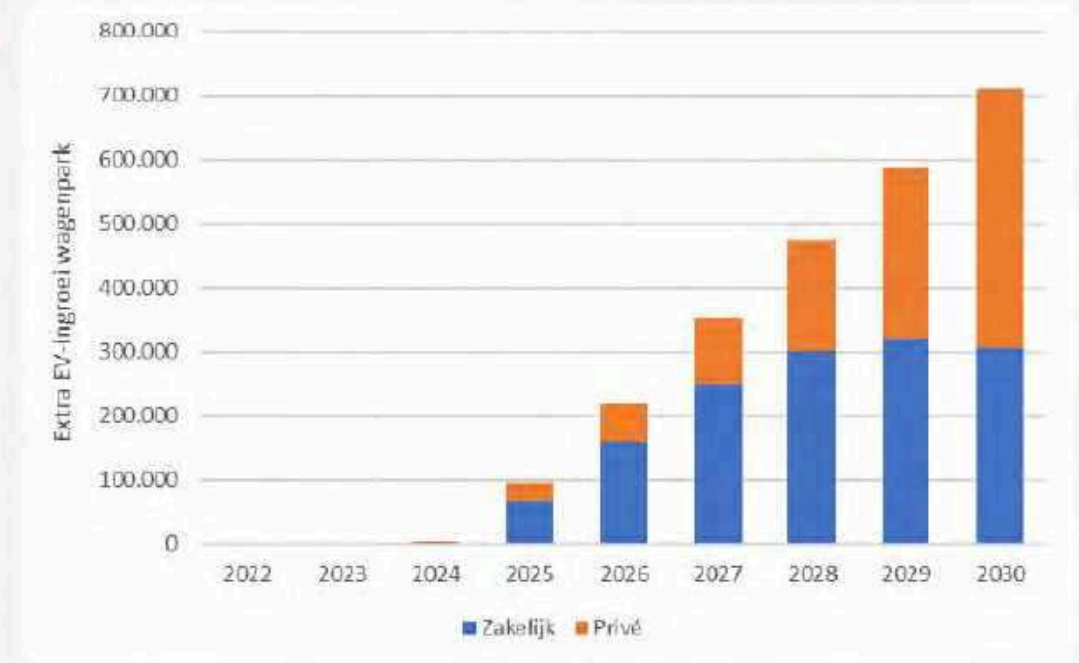
*** Toekomstige aanpassing van de 'utility factor' voor PHEV's kan een grote impact hebben op de CO₂-waarde (WLTP) van PHEV's, waardoor de BPM-verhoging een veel grote impact kan krijgen op PHEV's. Een gewijzigde 'utility factor' is nog niet verwerkt in de modelversie 2022.**

Totaal



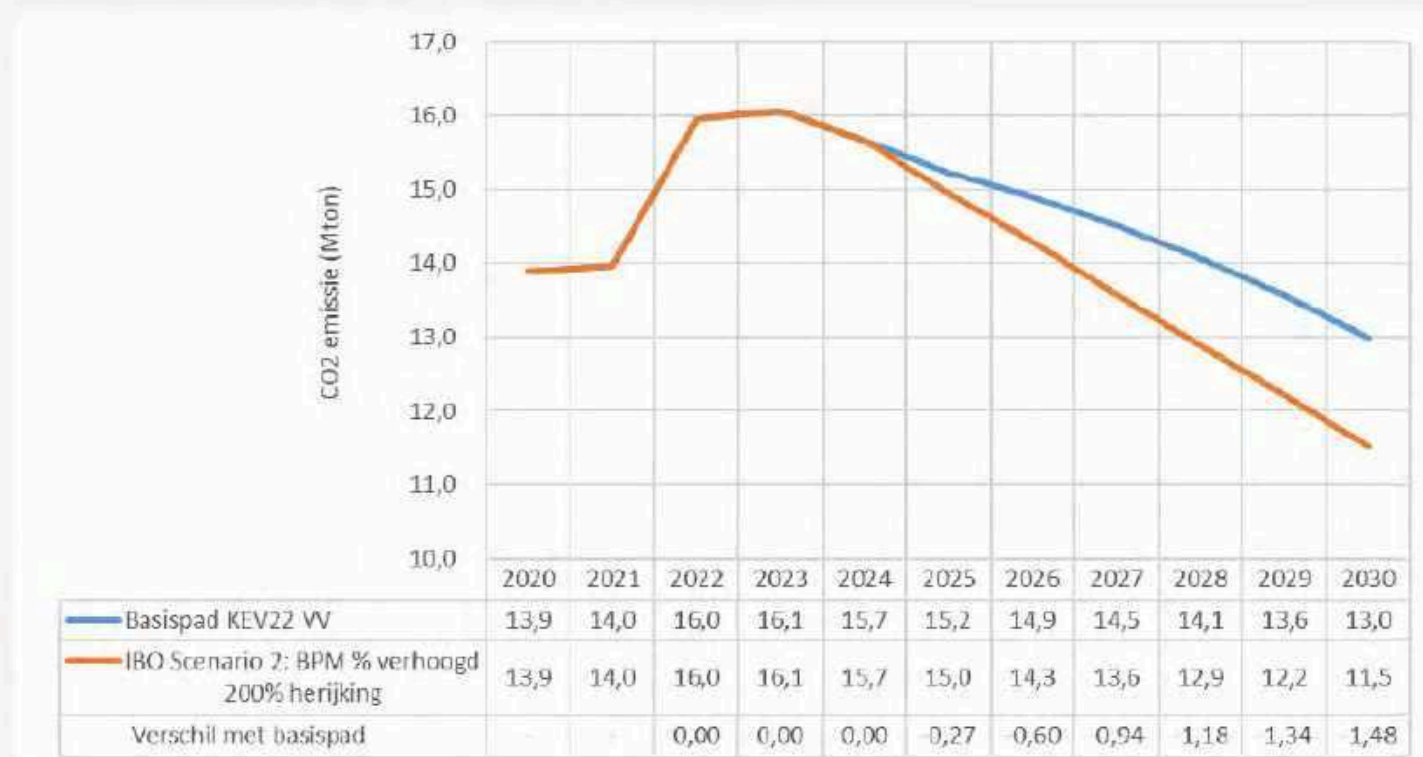
Scenario 2: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. import/exporteffecten) zijn er **712.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,26 mln. in scenario 2.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 306.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en 406.000 extra EV's in het particuliere wagenpark.



Scenario 2: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 1,48 Mton naar 11,5 Mton.
- Scenario 2 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **5,82 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55% in 2030, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Gedragseffecten op grote fiscale schokken zoals een BPM-verdriedubbeling zijn onzeker en kunnen grote gevolgen hebben op de geraamde CO₂-effecten en budgettaire plaat.

Scenario 2: effecten NOx en fijnstof (PM10)

- Scenario 2 resulteert in een NOx-reductie van **5,8 kton cumulatief** in 2025-2030.

| NOX [Kton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Basispad KEV22 VV | 16 | 15 | 13 | 12 | 11 | 10 | 77 |
| IBO Scenario 2: BPM % verhoogd 200% her | 16 | 14 | 12 | 11 | 10 | 9 | 72 |
| Verschil | -0,3 | -0,7 | -1,0 | -1,2 | -1,3 | -1,3 | -5,8 |

- Scenario 2 resulteert in een PM10-reductie van **78,3 ton cumulatief** in 2025-2030.

| Fijnstof (PM10) [ton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|---|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Basispad KEV22 VV | 2.067 | 2.072 | 2.076 | 2.079 | 2.082 | 2.083 | 12.460 |
| IBO Scenario 2: BPM % verhoogd 200% her | 2.064 | 2.065 | 2.064 | 2.063 | 2.063 | 2.063 | 12.381 |
| Verschil | -3,2 | -7,6 | -12,5 | -16,1 | -18,6 | -20,4 | -78,3 |

* Nog niet duidelijk of PBL de emissiefactoren voor NOx/fijnstof gaat bijstellen in KEV22. Bovenstaande doorrekening is op basis van kentallen uit KEV20/KEV21.

Scenario 2: Budgettaire effecten

Scenario 2 resulteert in een **derving** van afgerond **€0,4 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.

- Extra BPM-opbrengsten (€1,3 mld.)
- Afnemende accijnsopbrengsten (€2,1 mld.), door minder fossiele kilometers
- Extra EB-opbrengsten (€0,2 mld.)
- Extra MRB-rijksdeel opbrengsten (€0,3 mld.), door meergewicht EV
- Minder bijtellingsopbrengst (€0,3 mld.) door meer EV's in cohort 2025 met korting en door de afname in de omvang van de zakelijke markt

In de jaren 2025-2026 is er sprake van een netto positief resultaat. In 2027-2030 wegen de extra BPM en MRB opbrengsten niet meer op tegen de afname in de accijns, BPM en bijtelling.

In 2030 wordt ook BNG geïntroduceerd en zal grondslagerosie in het km-tarief worden opgevangen.

Scenario 2 t.o.v. basispad:

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 14 | 129 | 208 | 271 | 332 | 398 | 1.352 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -33 | -93 | -153 | -204 | -249 | -293 | -1.026 |
| MRB Rijksdeel | -20 | 36 | 55 | 67 | 83 | 105 | 327 |
| MRB Opcenten | -12 | 31 | 48 | 47 | 60 | 44 | 218 |
| MRB Totaal | -31 | 67 | 103 | 115 | 143 | 148 | 545 |
| BPM | 695 | 381 | 103 | 82 | 22 | 59 | 1.342 |
| Bijtelling | 30 | 17 | -8 | -49 | -102 | -148 | -260 |
| Accijns Benzine PA | -92 | -206 | -326 | -412 | -471 | -526 | -2.033 |
| Accijns Diesel PA | -2 | -7 | -11 | -12 | -12 | -12 | -57 |
| Accijns totaal PA | -95 | -213 | -337 | -424 | -484 | -537 | -2.089 |
| EB PA | 17 | 32 | 45 | 51 | 47 | 52 | 244 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | 628 | 254 | -142 | -274 | -433 | -469 | -437 |

Anticipatieverschuiving van 2025/2026 naar 2024 kan grootste deel van BPM-meeropbrengst tenietdoen



Gedragseffecten op grote fiscale schokken zoals een BPM-verdriedubbeling zijn onzeker en kunnen grote gevolgen hebben op de geraamde CO₂-effecten en budgettaire plaat.

Discussie m.b.t. extreme BPM-scenario's

- Onzekerheden bij mogelijke gedragseffecten zijn groot, met potentieel grote gevolgen voor CO2- en budgettaire effecten
- Extra gevoeligheidsanalyses (bandbreedtes, mee/tegenwind) en vervolgonderzoek nodig naar uitwijk mogelijkheden t.b.v. nadere onderbouwing

Analyses ten behoeve van IBO Klimaat

Deel 4: MRB fiches en beleidspakketten

Overzicht scenario's

MRB-fiches

- **Basispad:** een 100%-tarief voor ZE vanaf 2026 betekent door meergewicht een belastingdruk van 170% t.o.v. benzine (=100%).
- **Fiche 1:** alle MRB-rijksdeel tarieven 30% verhogen; ZE 25%-tarief uit 2025 doortrekken
- **Fiche 2:** MRB 40% tariefcorrectie ZE (2026-2030) \approx 400 kg gewichtscorrectie \rightarrow in te stellen als 60% tarief ZE
 - Circa 40% correctie op 170% = 100%, waarmee ZE **gemiddeld** een gelijke belastingdruk heeft als benzine.

Integrale pakketten:

- **Pakket 1:** Normeren zakelijke vloot per 2025 (excl. tijdelijke correctie bijtelling¹) + BPM verdubbelen (incl. vaste voet ZE cfr. BPM fiche 4B), MRB PHEV 75%-tarief doortrekken (2026-2030) en ZE 25%-tarief doortrekken (2026-2030) cfr. ook een gewichtscorrecties en korting PHEV/ZE in BNG (V2_alt2). + BNG-variant V2b (V2_alt2) in 2030
 - Niet direct/eenvoudig te combineren omdat IBO fiches en BNG fase 1 onderzoek andere beleidsuitgangspunten hebben (vastgesteld / voorgenomen). Daarom voorlopig een eerste schatting/benadering ipv doorrekening.
- **Pakket 2:** Idem aan pakket 1 + verlenging SEPP (2025-2030) nieuw/occasion
- **Pakket 3:** idem aan pakket 1 + MRB conform fiche 1; zonder BNG-variant V2b (V2_alt2) in 2030
- **Pakket 4:** Normeren zakelijke vloot per 2025 (excl. tijdelijke correctie bijtelling) + BPM fossiel verdubbelen (inclusief vaste voet ZE), korting ZE in MRB van 40% (correctie meergewicht)

Impact op bijtellingskosten: basispad

- De grootste kostenverhogingen door een verplichte keuze voor EV zit in 2026 in de segmenten A en B. Het A-segment is zakelijk klein.
- In het B-segment is de kostenstijging voor de berijder €91-€110 bruto per maand ofwel €44-€53 netto per maand
- Dit betekent +18%/+22% hogere bijtellingskosten voor de berijder, richting 2030 daalt dit naar -4%/+3% (gemiddeld 0)

bruto per maand

Middenpad:

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -39 | 39 | 27 | 16 | 31 | 119 | 104 | 87 | 67 | 45 |
| B | -122 | -10 | -7 | -26 | -12 | 91 | 66 | 40 | 10 | -24 |
| C | -208 | -74 | -77 | -104 | -98 | -1 | -26 | -57 | -90 | -129 |
| D | -219 | -90 | -95 | -126 | -122 | -31 | -62 | -99 | -140 | -187 |
| E | -622 | -500 | -508 | -545 | -545 | -458 | -499 | -548 | -603 | -665 |

netto per maand

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -19 | 19 | 13 | 8 | 15 | 57 | 50 | 42 | 32 | 22 |
| B | -59 | -5 | -4 | -12 | -6 | 44 | 32 | 19 | 5 | -11 |
| C | -100 | -36 | -37 | -50 | -47 | -0 | -13 | -27 | -43 | -62 |
| D | -105 | -43 | -46 | -61 | -59 | -15 | -30 | -47 | -67 | -90 |
| E | -299 | -240 | -244 | -261 | -262 | -220 | -240 | -263 | -289 | -319 |

Procentueel verschil EV-ICEV

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -13% | 13% | 9% | 5% | 10% | 37% | 31% | 26% | 20% | 13% |
| B | -25% | -2% | -1% | -5% | -2% | 18% | 13% | 8% | 2% | -4% |
| C | -29% | -10% | -11% | -14% | -13% | 0% | -4% | -7% | -12% | -16% |
| D | -24% | -10% | -10% | -13% | -13% | -3% | -6% | -10% | -14% | -18% |
| E | -27% | -22% | -22% | -24% | -24% | -20% | -22% | -24% | -26% | -29% |

bruto per maand

Tegenwind:

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -39 | 41 | 32 | 23 | 41 | 132 | 117 | 102 | 88 | 73 |
| B | -122 | -5 | 3 | -11 | 7 | 110 | 86 | 63 | 42 | 19 |
| C | -208 | -68 | -64 | -85 | -73 | 24 | -2 | -30 | -55 | -83 |
| D | -219 | -82 | -81 | -105 | -95 | -4 | -35 | -69 | -99 | -134 |
| E | -622 | -491 | -491 | -519 | -511 | -424 | -463 | -507 | -544 | -583 |

netto per maand

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -19 | 20 | 15 | 11 | 20 | 63 | 56 | 49 | 42 | 35 |
| B | -59 | -2 | 1 | -5 | 3 | 53 | 42 | 30 | 20 | 9 |
| C | -100 | -33 | -31 | -41 | -35 | 11 | -1 | -14 | -26 | -40 |
| D | -105 | -40 | -39 | -50 | -45 | -2 | -17 | -33 | -48 | -64 |
| E | -299 | -236 | -236 | -249 | -245 | -203 | -222 | -243 | -261 | -280 |

Procentueel verschil EV-ICEV

| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A | -13% | 13% | 10% | 7% | 13% | 41% | 35% | 30% | 26% | 21% |
| B | -25% | -1% | 1% | -2% | 1% | 22% | 17% | 12% | 8% | 3% |
| C | -29% | -10% | -9% | -12% | -10% | 3% | 0% | -4% | -7% | -11% |
| D | -24% | -9% | -9% | -11% | -10% | 0% | -4% | -7% | -10% | -13% |
| E | -27% | -22% | -22% | -23% | -22% | -19% | -20% | -22% | -23% | -25% |

Impact op bijtellingskosten: 200% BPM (incl. vaste voet)

- De grootste kostenverhogingen door een verplichte keuze voor EV zit in 2026 in de segmenten A en B. Het A-segment is zakelijk klein.
- In het B-segment is de kostenstijging voor de berijder €32-€51 bruto per maand ofwel €15-€25 netto per maand.
- Dit betekent +5%/+9% hogere bijtellingskosten voor de berijder, richting 2030 daalt dit naar -14%/-7%.

Middenpad:

| bruto per maand | | | | | | | | | | |
|-----------------|------|------|------|------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| A | -39 | 39 | 27 | 16 | 31 | 76 | 60 | 42 | 20 | -3 |
| B | -122 | -10 | -7 | -26 | -12 | 32 | 6 | -22 | -50 | -86 |
| C | -208 | -74 | -77 | -104 | -98 | -91 | -116 | -148 | -181 | -222 |
| D | -219 | -90 | -95 | -126 | -122 | -164 | -195 | -234 | -274 | -325 |
| E | -622 | -500 | -508 | -545 | -545 | -1.298 | -1.369 | -1.459 | -1.540 | -1.632 |

| netto per maand | | | | | | | | | | |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| A | -19 | 19 | 13 | 8 | 15 | 37 | 29 | 20 | 10 | -1 |
| B | -59 | -5 | -4 | -12 | -6 | 15 | 3 | -10 | -24 | -41 |
| C | -100 | -36 | -37 | -50 | -47 | -44 | -56 | -71 | -87 | -107 |
| D | -105 | -43 | -46 | -61 | -59 | -79 | -94 | -112 | -132 | -156 |
| E | -299 | -240 | -244 | -261 | -262 | -623 | -657 | -700 | -739 | -784 |

| Procentueel verschil EV-ICEV | | | | | | | | | | |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| A | -13% | 13% | 9% | 5% | 10% | 20% | 16% | 11% | 5% | -1% |
| B | -25% | -2% | -1% | -5% | -2% | 5% | 1% | -4% | -8% | -14% |
| C | -29% | -10% | -11% | -14% | -13% | -11% | -14% | -17% | -21% | -25% |
| D | -24% | -10% | -10% | -13% | -13% | -15% | -17% | -21% | -24% | -28% |
| E | -27% | -22% | -22% | -24% | -24% | -41% | -43% | -45% | -47% | -49% |

Tegenwind:

| bruto per maand | | | | | | | | | | |
|-----------------|------|------|------|------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| A | -39 | 41 | 32 | 23 | 41 | 89 | 73 | 57 | 40 | 24 |
| B | -122 | -5 | 3 | -11 | 7 | 51 | 26 | 1 | -19 | -43 |
| C | -208 | -68 | -64 | -85 | -73 | -67 | -91 | -121 | -146 | -176 |
| D | -219 | -82 | -81 | -105 | -95 | -137 | -167 | -204 | -234 | -272 |
| E | -622 | -491 | -491 | -519 | -511 | -1.264 | -1.333 | -1.417 | -1.481 | -1.550 |

| netto per maand | | | | | | | | | | |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| A | -19 | 20 | 15 | 11 | 20 | 43 | 35 | 27 | 19 | 12 |
| B | -59 | -2 | 1 | -5 | 3 | 25 | 12 | 0 | -9 | -21 |
| C | -100 | -33 | -31 | -41 | -35 | -32 | -44 | -58 | -70 | -84 |
| D | -105 | -40 | -39 | -50 | -45 | -66 | -80 | -98 | -112 | -131 |
| E | -299 | -236 | -236 | -249 | -245 | -607 | -640 | -680 | -711 | -744 |

| Procentueel verschil EV-ICEV | | | | | | | | | | |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Delta | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| A | -13% | 13% | 10% | 7% | 13% | 24% | 19% | 15% | 10% | 6% |
| B | -25% | -1% | 1% | -2% | 1% | 9% | 4% | 0% | -3% | -7% |
| C | -29% | -10% | -9% | -12% | -10% | -8% | -11% | -14% | -17% | -20% |
| D | -24% | -9% | -9% | -11% | -10% | -12% | -15% | -18% | -20% | -23% |
| E | -27% | -22% | -22% | -23% | -22% | -40% | -42% | -44% | -45% | -47% |

MRB fiche 1: MRB-verhoging rijksdeel + 25% ZE

| MRB fiche 1 – MRB verhoging 30% +25% ZE tarief | | | | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Prijspeil 2021 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Bijtelling + cap ZE | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| MRB tarief rijksdeel | 100% | 130% | 130% | 130% | 130% | 130% |
| MRB tarief ZE** | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Vaste voet BPM (ZE) | 372 | 372 | 372 | 372 | 372 | 372 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe ZE particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands ZE particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |

→ Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG V2b (V2_alt2) invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Groen = aanvullend t.o.v. basispad / vastgesteld + voorgenomen beleid (cfr. KEV22).

** Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke MRB belastingdruk voor EV en benzine betekent circa 40% tariefkorting of 400 kg correctie.

MRB fiche 2: 40% tariefcorrectie MRB ZE

| MRB fiche 2 – 40% tariefcorrectie MRB-ZE | | | | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <i>Prijspeil 2021</i> | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Bijtelling + cap ZE | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| MRB tarief ICEV | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief ZE** | 25% | 45% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| MRB effectief tarief ZE tov benzine | 43% | 77% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | | Nee | Nee | Nee | Nee | Nee |
| Vaste voet BPM (ZE) | 372 | 372 | 372 | 372 | 372 | 372 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe ZE particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands ZE particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |



Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Groen = aanvullend t.o.v. basispad / vastgesteld + voorgenomen beleid (cfr. KEV22).

** Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke MRB belastingdruk voor EV en benzine betekent circa 40% tariefkorting of 400 kg correctie.

Pakket 1: normeren + beprijzen + MRB+ aansluiting BNG

| Pakket 1 – Normeren + beprijzen + MRB-correctie PHEV/ZE aansluiting BNG | | | | | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Prijspeil 2021 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt |
| Normering zakelijk nieuwverkopende grens bedrijfsgrootte (# wn-ers)* | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |
| MRB tarief ICEV | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief ZE | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% |
| BPM-tarieven fossiel | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% |
| Vaste voet bpm (EV) | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Aanschafsubsidie + cap occasion EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |

Geen tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op ZE meerprijs A en B segment.

Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG V2b (V2_alt2) invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Pakket 2: normeren + beprijzen + MRB + aansluiting BNG + subsidie

| Pakket 2 – Normeren + beprijzen + aansluiting BNG | | | | | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Prijspeil 2021 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt |
| Normering zakelijk nieuwverkopende grens bedrijfsomvang (# wn-ers)* | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |
| MRB tarief ICEV | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief ZE | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% |
| BPM-tarieven fossiel | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% |
| Vaste voet bpm (EV) | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | 2.500 | 2.250 | 2.000 | 1.750 | 1.500 | | n.v.t. |
| | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | | |
| Aanschafsubsidie + cap occasion EV particulieren | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | | n.v.t. |
| | 45.000 | nvt | nvt | nvt | nvt | | |

Geen tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op ZE meerprijs A en B segment

Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG V2b (V2_alt2) invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Pakket 3: normeren + beprijzen + aansluiting BNG

| Pakket 3 – Normeren + beprijzen + aansluiting BNG | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Prijspeil 2021 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt |
| Normering zakelijk nieuwverkopende grens bedrijfsgrootte (# wn-ers)* | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |
| MRB tarief rijksdeel | 100% | 130% | 130% | 130% | 130% | 130% | 130% |
| MRB tarief ZE | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% |
| BPM-tarieven fossiel | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% |
| Vaste voet bpm (EV) | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Aanschafsubsidie + cap occasion EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |

Geen tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op ZE meerprijs A en B segment

Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG V2b (V2_alt2) invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Groen = aanvullend t.o.v. basispad / vastgesteld + voorgenomen beleid (cfr. KEV22).

Pakket 4*: norm. + beprijz. + MRB corr.+ aansluiting BNG

| Pakket 4 – Normeren + beprijzen + MRB-correctie ZE + aansluiting BNG | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Prijspeil 2021 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt |
| Normering zakelijk nieuwverkopende grens bedrijfsgrootte (# wn-ers)* | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |
| MRB tarief ICEV | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief ZE | 25% | 45% | 60% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| BPM-tarieven fossiel | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% |
| Vaste voet bpm (EV) | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Aanschafsubsidie + cap occasion EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |

Geen tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op ZE meerprijs A en B segment

Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG V2b (V2_alt2) invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Groen = aanvullend t.o.v. basispad / vastgesteld + voorgenomen beleid (cfr. KEV22).

*Pakket 4 betreft het centrale pakket in het adviesrapport IBO Klimaat.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/03/13/bijlage-2-hoofdrapport-ibo-klimaat>

Samenvatting effecten: EV's en CO2

| Scenario | EV ingroei % In nieuwverkoop 2030 | CO ₂ reductie cumulatief '25-'30 (Mton) | CO ₂ reductie in 2030 (Mton) | EV's in wagenpark 2030 (mln.) | Extra EV's in wagenpark 2030 (mln.) | Extra EV's zakelijk (RP) of privé (NP) in park (mln.) |
|-------------------|-----------------------------------|--|---|-------------------------------|-------------------------------------|---|
| Basispad KEV22-VV | 60% | Referentie | Referentie | 1,54 | Referentie | Referentie |
| MRB fiche 1: | 70% | 3,14 | 0,82 | 1,94 | 0,39 | RP: +0,06 NP: +0,33 |
| MRB fiche 2: | 65% | 1,15 | 0,30 | 1,77 | 0,23 | RP: +0,04 NP: +0,19 |
| Pakket 1: | 88% | 7,42 | 1,76 | 2,52 | 0,98 | RP: +0,42 NP: +0,56 |
| Pakket 2: | 88% | 8,29 | 1,96 | 2,66 | 1,12 | RP: +0,42 NP: +0,70 |
| Pakket 3: | 88% | 9,05 | 2,14 | 2,53 | 0,99 | RP: +0,42 NP: +0,57 |
| Pakket 4: | 86% | 7,08 | 1,67 | 2,41 | 0,87 | RP: +0,42 NP: +0,44 |

*****Belangrijk om op te merken:** Kosten en CO₂-effecten zijn niet zuiver vergelijkbaar op basis van de budgettaire platen en CO₂-effecten per kalenderjaar. Zo worden eenmalige dervingen zoals BPM of eenmalige uitgaven zoals subsidie volledig ingeboekt, terwijl de CO₂-effecten van alleen de beginjaren worden meegeteld. De voertuigen blijven naar verwachting gemiddeld nog 10 tot 15 jaar in het Nederlandse wagenpark, waardoor er nog 10 tot 15 jaar CO₂-reductie zal worden gerealiseerd.

* Zie ook: Revnext (2021). Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/22/bijlage-3-revnext-rapport-kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>

Samenvatting effecten: budgettair

| Scenario | Budgettair effect 2025-2030 (mld.) | Budgettair effect in 2030 (mld.) |
|-------------------|--|--|
| Basispad KEV22-VV | Referentie | Referentie |
| MRB fiche 1: | 0,2 | -0,3 |
| MRB fiche 2: | -2,2 | -0,5 |
| Pakket 1: | -6,9 | -1,8 |
| Pakket 2: | -9,2 | -1,9 |
| Pakket 3: | -3,1 | -1,1 |
| Pakket 4: | -4,5 | -1,1 |

- Het kabinet is voornemens per 2030 betalen naar gebruik (BNG) in te voeren. Verdere grondslagerosie t.o.v. ijkjaar 2025 wordt vanaf 2030 gedekt in het km-tarief. De MRB gewichtscorrectie voor EV wordt mogelijk verwerkt in de tariefstructuur.

Effecten MRB fiche 1

MRB fiche 1: MRB-verhoging rijksdeel + 25% ZE

| MRB fiche 1 – MRB verhoging 30% +25% ZE tarief | | | | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Prijspeil 2021 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Bijtelling + cap ZE | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| MRB tarief rijksdeel | 100% | 130% | 130% | 130% | 130% | 130% |
| MRB tarief ZE** | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Vaste voet BPM (ZE) | 372 | 372 | 372 | 372 | 372 | 372 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe ZE particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands ZE particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |

→ Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG V2b (V2_alt2) invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

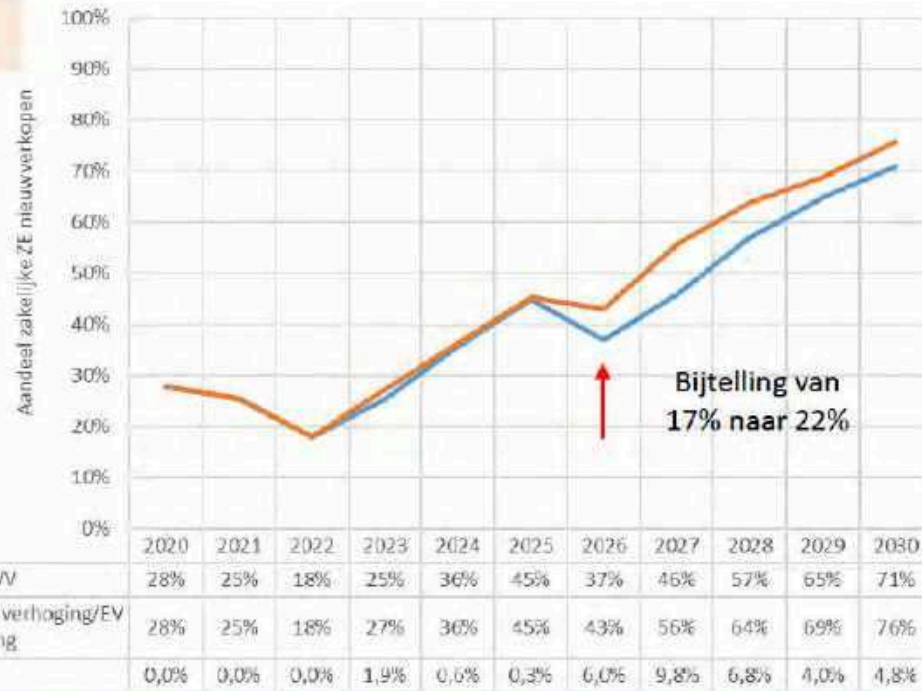
Groen = aanvullend t.o.v. basispad / vastgesteld + voorgenomen beleid (cfr. KEV22).

** Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke MRB belastingdruk voor EV en benzine betekent circa 40% tariefkorting of 400 kg correctie.

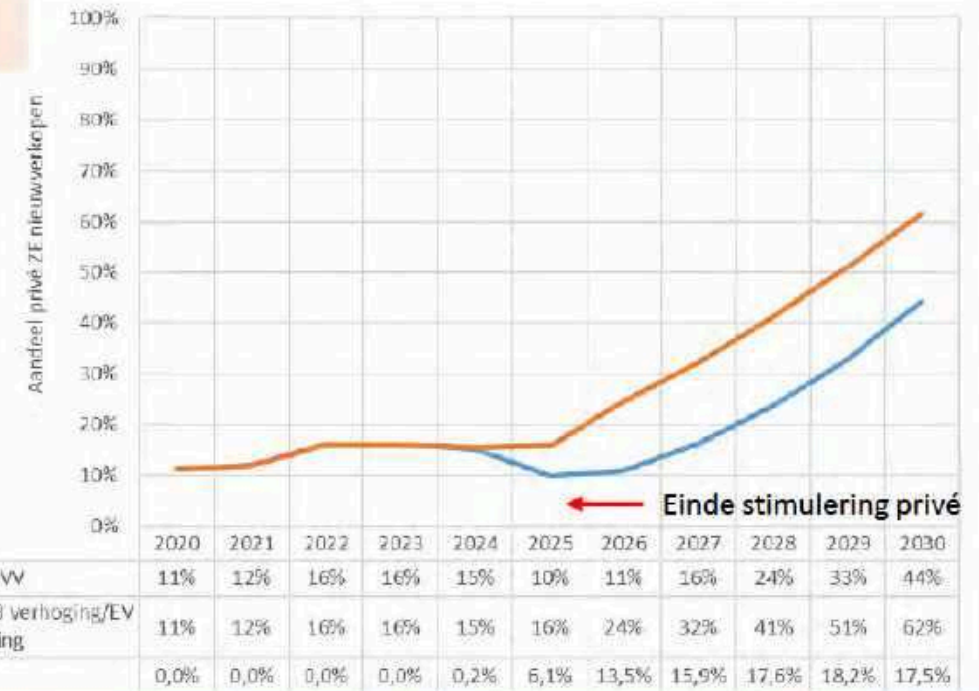
MRB fiche 1: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt naar maximaal 10% extra ingroei in 2027 en 5% in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt naar maximaal 18% extra ingroei in 2030.

Zakelijk



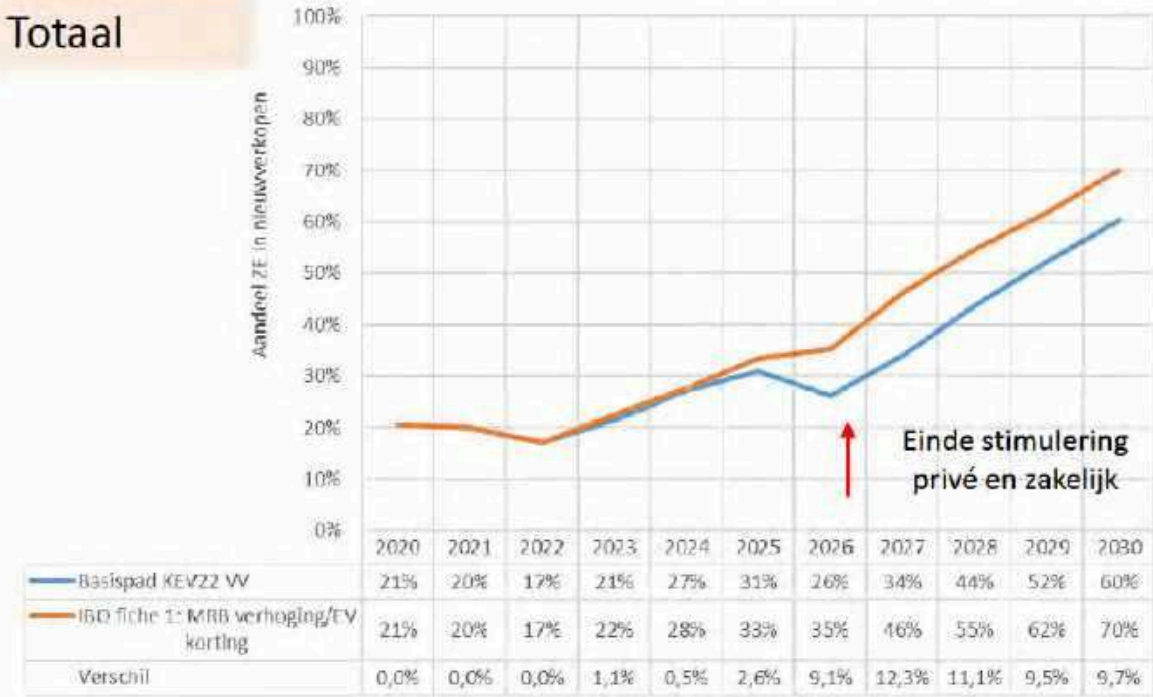
Privé



MRB fiche 1: effecten nieuwverkopen

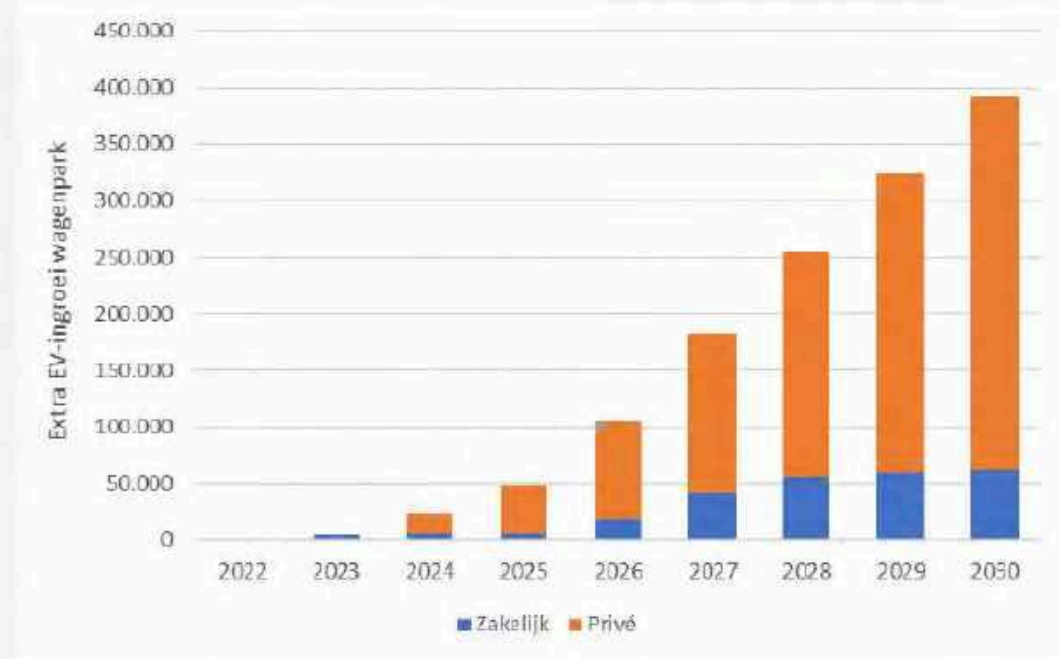
- De totale EV-ingroei stijgt naar circa 10% extra groei in 2030.
- Cumulatief komt MRB fiche 1 uit op circa 152.000 extra privé en 86.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030.
- Totaal komt dit op **238.000** extra ZE nieuwverkopen in 2023-2030.

Totaal



MRB fiche 1: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **393.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 1,94 mln. in MRB fiche 1.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 62.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en 331.000 extra EV's in het particuliere wagenpark.
- **Het EV wagenpark groeit harder dan verwacht zou worden o.b.v. de extra EV nieuwverkopen t.o.v. het basispad. Door de MRB korting/verhoging blijven er in MRB fiche 1 veel meer EVs behouden in het wagenpark.**
- Het totale wagenpark krimpt 0,7% in 2030.



MRB fiche 1: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 0,82 Mton naar 12,17 Mton.
- MRB fiche 1 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **3,14 Mton cumulatief**.
- Een deel van deze reductie is het gevolg van het kleinere wagenpark in dit scenario.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



MRB fiche 1: Budgettaire effecten

- MRB fiche 1 resulteert in een extra opbrengst van afgerond **€0,2 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De grootste opbrengst is te zien in de MRB-Rijksdeel (+ €2,0 mld.), terwijl de opcenten €1,6 mld. afnemen.
- De BPM-opbrengsten (-€0,9 mld.) en de accijnsopbrengsten (-€1,1 mld.) nemen af door de extra ingroei van ZE.

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------|------------|------------|------------|-----------|-------------|-------------|------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 8 | -302 | -349 | -410 | -484 | -571 | -2.108 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -21 | 943 | 883 | 825 | 774 | 726 | 4.130 |
| MRB Rijksdeel | -13 | 641 | 534 | 416 | 290 | 155 | 2.022 |
| MRB Opcenten | -10 | -208 | -257 | -317 | -390 | -450 | -1.632 |
| MRB Totaal | -23 | 433 | 277 | 98 | -99 | -295 | 390 |
| BPM | -44 | -158 | -190 | -181 | -145 | -149 | -866 |
| Bijtelling | 0 | 0 | 5 | 7 | 2 | -2 | 12 |
| Accijns Benzine PA | -35 | -98 | -162 | -220 | -259 | -288 | -1.062 |
| Accijns Diesel PA | -1 | -7 | -9 | -9 | -9 | -8 | -43 |
| Accijns totaal PA | -36 | -104 | -171 | -230 | -268 | -296 | -1.105 |
| EB PA | 5 | 11 | 17 | 21 | 21 | 23 | 98 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | -87 | 390 | 195 | 32 | -100 | -269 | 161 |

Discussie resultaten MRB fiche 1

Doorkijk van 30% naar 100% MRB rijksdeel verhoging:

- ZE-ingroei zal beperkt veranderen doordat kwarttarief ZE blijft gelden en de onderlinge verhouding ZE-fossiel gelijk blijft.
- Het absolute bedrag MRB dat ZE en fossiele auto's gaan betalen gaat wel omhoog doordat voor beiden het rijksdeel omhoog gaat. Dit zorgt voor een grote budgettaire meeropbrengst. Zonder rekening te houden met verdere krimp van het wagenpark zal een verhoging van 30% naar 100% ordegruote €7 mld. extra MRB rijksdeel opleveren in 2026-2030.
- Hoe verder de MRB wordt verhoogd richting 100% verhoging, hoe groter de onzekerheid met betrekking tot de effecten. **Met name de krimp van het wagenpark als gevolg van hogere vaste lasten voor de automobilist is onzeker.** Met name tweede en derde autobezit en oudere auto's met laag gebruik (lage jaarkilometrages) worden onaantrekkelijk door de hoge vaste lasten. Verdelingseffecten zijn een belangrijk aandachtspunt.

Effecten MRB fiche 2

MRB fiche 2: 40% tariefcorrectie MRB ZE

| MRB fiche 2 – 40% tariefcorrectie MRB-ZE | | | | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <i>Prijspeil 2021</i> | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Bijtelling + cap ZE | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| MRB tarief ICEV | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief ZE** | 25% | 45% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| MRB effectief tarief ZE tov benzine | 43% | 77% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | | Nee | Nee | Nee | Nee | Nee |
| Vaste voet BPM (ZE) | 372 | 372 | 372 | 372 | 372 | 372 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe ZE particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands ZE particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |



Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

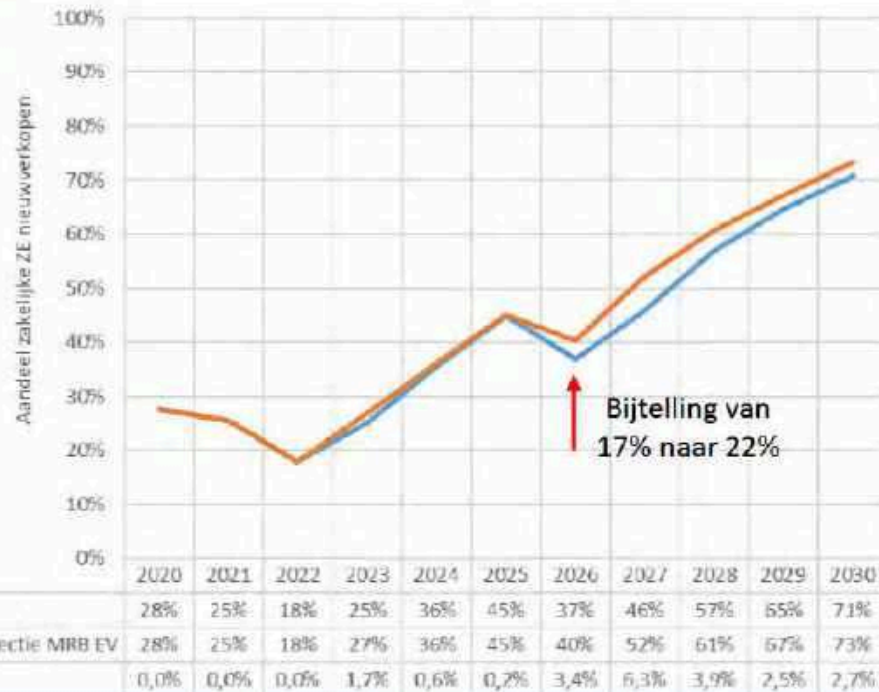
Groen = aanvullend t.o.v. basispad / vastgesteld + voorgenomen beleid (cfr. KEV22).

** Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke MRB belastingdruk voor EV en benzine betekent circa 40% tariefkorting of 400 kg correctie.

MRB fiche 2: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt naar maximaal 6% extra ingroei in 2027 en 3% in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt naar maximaal 9% extra ingroei in 2030.

Zakelijk



Privé



MRB fiche 2: effecten nieuwverkopen

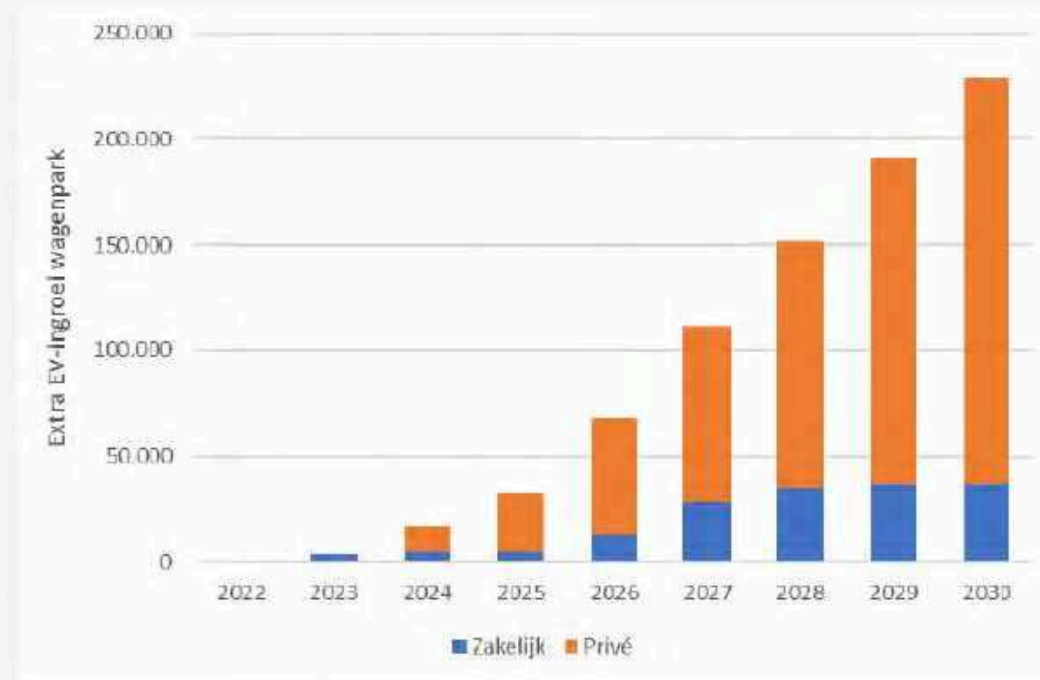
- De totale EV-ingroei stijgt naar circa 5% extra groei in 2030.
- Cumulatief komt MRB fiche 2 uit op circa 70.000 extra privé en 54.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030.
- Totaal komt dit op **124.000** extra ZE nieuwverkopen in 2023-2030.

Totaal



MRB fiche 2: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **230.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 1,77 mln. in MRB fiche 2.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 37.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en 192.000 extra EV's in het particuliere wagenpark.
- **Het EV wagenpark groeit harder dan verwacht zou worden o.b.v. de extra EV nieuwverkopen t.o.v. het basispad. Door de MRB korting/gewichtscorrectie voor EV blijven er in MRB fiche 2 veel meer EVs behouden in het wagenpark.**



MRB fiche 2: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 0,30 Mton naar 12,70 Mton.
- MRB fiche 2 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **1,15 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



MRB fiche 2: Budgettaire effecten

- MRB fiche 2 resulteert in een derving van afgerond **€2,2 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De grootste derving is te zien in de afnemende MRB-opbrengsten* (€1,4 mld. Rijksdeel waarvan €1,3 mld. gewichtscorrectie en €0,1 mld. extra korting in 2026)
- De BPM-opbrengsten (€0,4 mld.) en de accijnsopbrengsten (€0,4 mld.) nemen af door de extra ingroei van ZE.
- De bijtellingsopbrengsten dalen licht door bijtellingskortingen EV die nog enkele jaren na 2025 doorwerken en doordat EV-prijzen (catalogusprijzen) in steeds meer segmenten richting 2030 lager komen te liggen dan prijzen van brandstofauto's

Stel dat een additioneel pakket met normeren zorgt voor +600.000 EV in 2030, dan hoeft de MRB – gewichtscorrectie niet per se tot extra derving te leiden doordat de MRB voor ZE en conventioneel ongeveer even hoog is.

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | 25-'30 | | |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|-------------|-------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 5 | -244 | -186 | -216 | -254 | -300 | -895 | -1.195 | | |
| MRB Rijksdeel ICEV | -6 | -15 | -29 | -42 | -54 | -64 | -146 | -209 | | |
| MRB Rijksdeel | -1 | -259 | -215 | -258 | -308 | -364 | -1.041 | -1.405 | | |
| MRB Opcenten | -3 | -135 | -110 | -134 | -172 | -190 | -554 | -745 | | |
| MRB Totaal | -4 | -394 | -325 | -392 | -480 | -554 | -1.595 | -2.149 | | |
| BPM | -22 | -84 | -103 | -90 | -71 | -75 | -371 | -446 | | |
| Bijtelling | 1 | 1 | 3 | 5 | 3 | -0 | 12 | 11 | | |
| Accijns Benzine PA | -14 | -32 | -59 | -82 | -96 | -105 | -283 | -388 | | |
| Accijns Diesel PA | -1 | -1 | -2 | -2 | -2 | -2 | -8 | -10 | | |
| Accijns totaal PA | -14 | -33 | -61 | -84 | -99 | -107 | -291 | -398 | | |
| EB PA | 4 | 7 | 11 | 13 | 12 | 14 | 47 | 60 | | |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| Subsidie privé (SEPP gebruikt) | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| Totaal Rijk | -32 | -369 | -365 | -415 | -463 | -532 | -1.644 | -2.177 | | |
| Gewichtscorrectie: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | 25-'30 | | |
| Rijksdeel MRB EV gew.correctie | -0 | -188 | -215 | -258 | -308 | -364 | -970 | -1.333 | | |
| Subtotaal | -0 | -188 | -215 | -258 | -308 | -364 | -970 | -1.333 | 59% | 61% |
| Directe stimulering: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | 25-'30 | | |
| Rijksdeel MRB korting | -0 | -71 | - | - | - | - | -72 | -72 | | |
| Subtotaal | -0 | -71 | - | - | - | - | -72 | -72 | 4% | 3% |
| Grondslagerosie: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | 25-'30 | | |
| BPM | -22 | -84 | -103 | -90 | -71 | -75 | -371 | -446 | | |
| Saldo accijns-EB | -10 | -26 | -50 | -71 | -86 | -93 | -244 | -337 | | |
| Bijtelling | 1 | 1 | 3 | 5 | 3 | -0 | 12 | 11 | | |
| Subtotaal | -32 | -110 | -150 | -157 | -155 | -169 | -603 | -772 | 37% | 35% |
| Totaal | -32 | -369 | -365 | -415 | -463 | -532 | -1.644 | -2.177 | 100% | 100% |

*Bij invoering BNG in 2030 vallen de budgettaire effecten van de gewichtscorrectie weg in 2030.

Discussie resultaten MRB fiche 2

- De geïsoleerde doorrekening van de MRB gewichtscorrectie voor EV resulteert in circa 230.000 extra EVs in het wagenpark in 2030 en een totale derving van circa €2,2 miljard t/m 2030.
 - Veel van de extra EVs in het wagenpark resulteren uit een kleinere export/grotere import als gevolg van de gunstigere MRB tarieven.
 - De doorrekening geeft een gevoel voor ordegrrootte, maar de effecten van geïsoleerde maatregelen op zowel EV-ingroei, wagenpark, CO2 en budgettair vallen groter uit dan in een samengesteld pakket: om extra overstap/behoud van EVs te bereiken is een steeds grotere prikkel nodig.
 - Binnen een pakket is er namelijk kans op overlap tussen individuele maatregelen en neemt additionele effectiviteit af. Het effect van een pakket is meestal kleiner dan de som van individuele maatregelen.
 - Bij onbegrensde kortingen/subsidies kunnen de kosten van individuele maatregelen in een pakket toenemen. Bij de MRB gewichtscorrectie hoeft de extra derving niet per se te stijgen naarmate een aanvullend pakket tot extra EV ingroei leidt. Iedere extra EV ten koste van conventioneel heeft vrijwel geen MRB derving omdat de gewichtscorrectie tot ongeveer dezelfde MRB-belastingdruk leidt.

Effecten pakket 1

Pakket 1: normeren + beprijzen + MRB+ aansluiting BNG

| Pakket 1 – Normeren + beprijzen + MRB-correctie PHEV/ZE aansluiting BNG | | | | | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Prijspeil 2021 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt |
| Normering zakelijk nieuwverkopende grens bedrijfsgrootte (# wn-ers)* | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |
| MRB tarief ICEV | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief ZE | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% |
| BPM-tarieven fossiel | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% |
| Vaste voet bpm (EV) | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Aanschafsubsidie + cap occasion EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |



Geen tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op ZE meerprijs A en B segment.

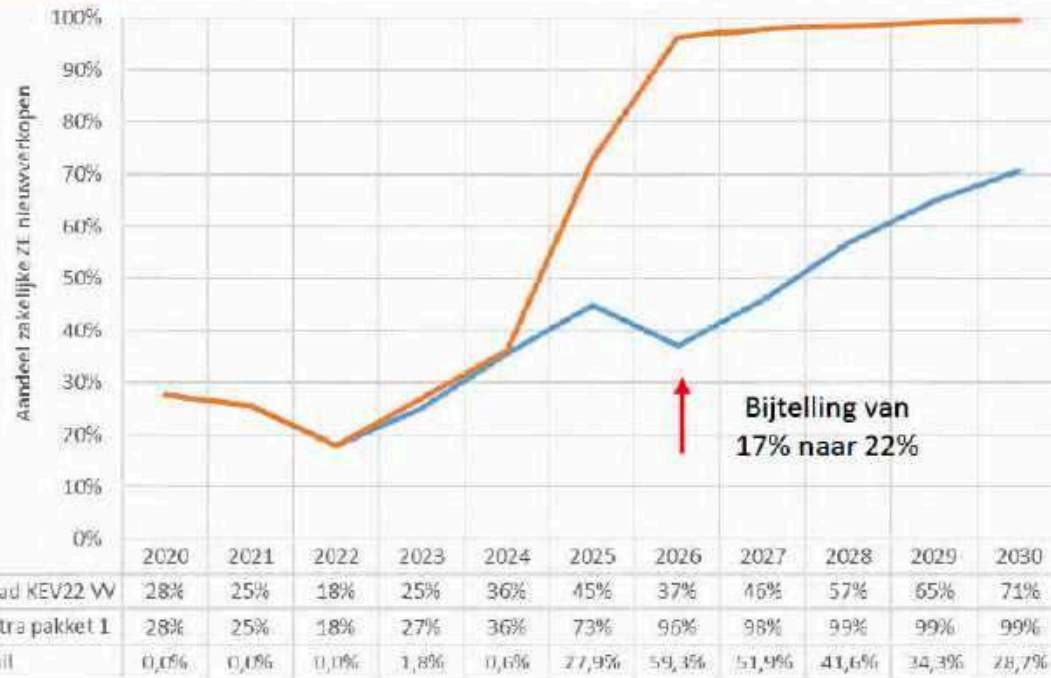


Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG V2b (V2_alt2) invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Pakket 1: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt richting 100% vanaf 2026.
- De privé EV-ingroei stijgt naar circa 25% extra ingroei in 2030.

Zakelijk



Privé



Pakket 1: effecten nieuwverkopen

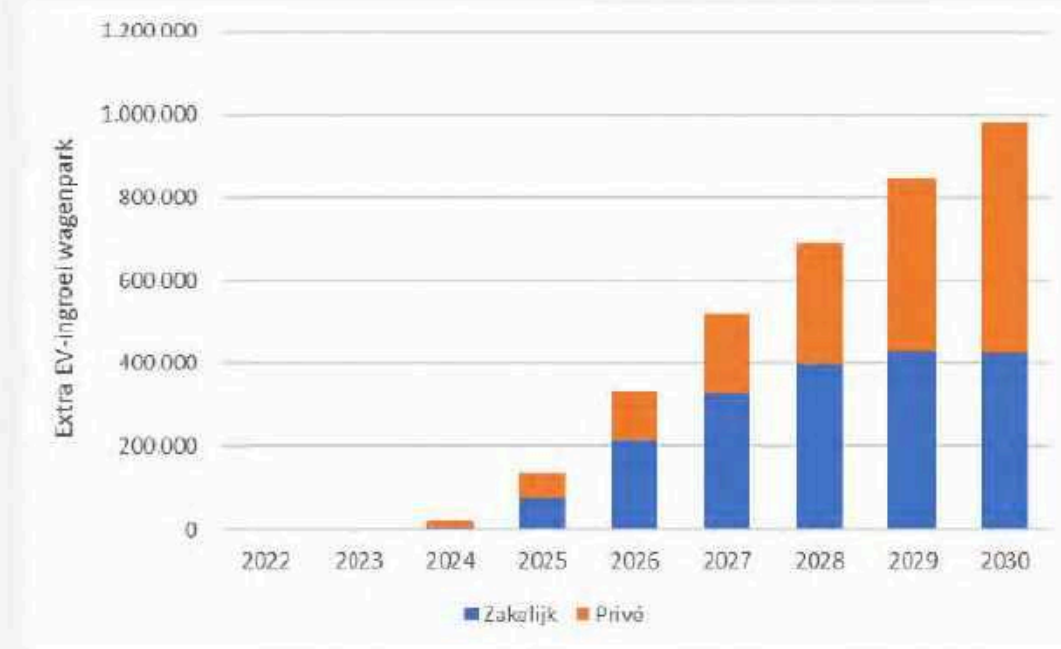
- De totale EV-ingroei stijgt naar maximaal 45% extra ingroei in 2026 en 28% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt pakket 1 uit op circa 213.000 extra privé en 610.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030.
- Totaal komt dit op **823.000** extra ZE nieuwverkopen in 2023-2030.

Totaal



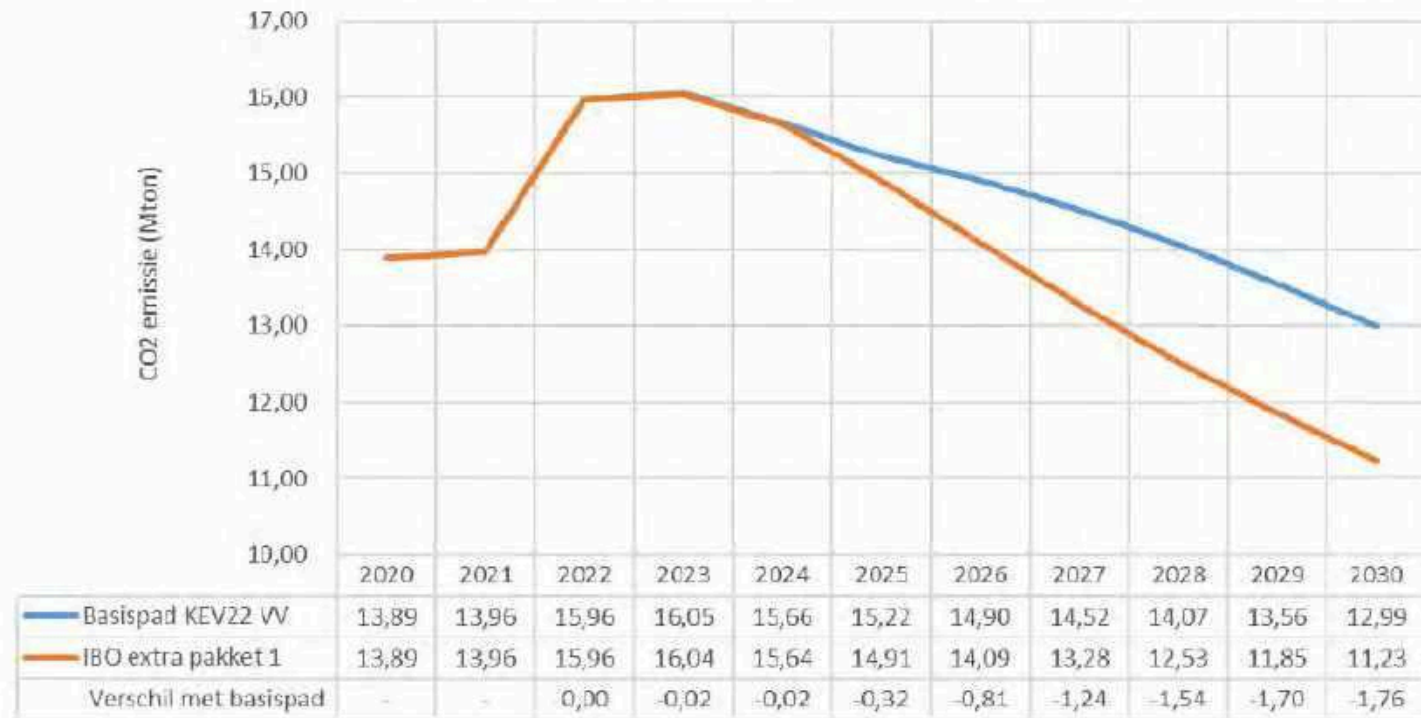
Pakket 1: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **981.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,52 mln. in pakket 1.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 424.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en 557.000 extra EV's in het particuliere wagenpark.



Pakket 1: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 1,76 Mton naar 11,23 Mton.
- Pakket 1 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **7,42 Mton cumulatief**.
- Het park groeit licht door de MRB-korting.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Pakket 1: Budgettaire effecten

- Pakket 1 resulteert in een derving van afgerond **€6,9 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De grootste derving is te zien in de afnemende MRB-opbrengsten* (-€3,6 mld. Rijksdeel MRB)
- De BPM-opbrengsten (-€1,0 mld.) nemen af door extra ZE ingroei, dit effect wordt gedempt door verdubbeling van het BPM-tarief (incl. vaste voet)
- De accijnsopbrengsten (-€2,7 mld.) nemen af door de extra ingroei van ZE.
- Zonder de budgettaire effecten in 2030 (uitgaande van budgetneutrale invoering BNG) is de totale derving €5,3 mld. in 2025-2029.

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 | 25-'29 |
|--------------------|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 21 | -309 | -350 | -410 | -486 | -578 | -2.111 | -1.554 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -38 | -160 | -236 | -302 | -359 | -405 | -1.499 | -1.057 |
| MRB Rijksdeel | -17 | -469 | -586 | -712 | -845 | -983 | -3.610 | -2.611 |
| MRB Opcenten | -11 | -245 | -307 | -373 | -448 | -525 | -1.909 | -1.373 |
| MRB Totaal | -28 | -714 | -892 | -1.085 | -1.292 | -1.507 | -5.519 | -3.984 |
| BPM | 274 | -308 | -299 | -252 | -217 | -208 | -1.012 | -1.077 |
| Bijtelling | 7 | 13 | 13 | 8 | -6 | -9 | 26 | 28 |
| Accijns Benzine PA | -111 | -279 | -433 | -540 | -600 | -627 | -2.590 | -1.852 |
| Accijns Diesel PA | -2 | -8 | -12 | -14 | -14 | -12 | -62 | -47 |
| Accijns totaal PA | -114 | -287 | -445 | -554 | -613 | -639 | -2.652 | -1.899 |
| EB PA | 22 | 45 | 61 | 69 | 64 | 68 | 330 | 240 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | 172 | -1.006 | -1.255 | -1.441 | -1.617 | -1.771 | -6.918 | -5.319 |

*Bij invoering BNG in 2030 vallen de budgettaire effecten van de gewichtscorrectie weg in 2030.

Discussie samenloop pakket 1 met BNG V2b

- Het CO₂-effect van BNG variant V2B* in 2030 bestaat voor een deel uit een volume effect (minder voertuigkilometers brandstofauto's) en deels uit een samenstellingseffect (meer zero emissie auto's).
- Een IBO-pakket met beleidsmaatregelen in 2025-2029 zal invloed hebben op de effecten van BNG in startjaar 2030. Ten opzichte van IBO pakket 1 zal BNG met name een ander additioneel samenstellingseffect hebben doordat het IBO pakket in 2025-2029 veel bepalender is dan BNG per 2030 en anticipatie daarop in de jaren voorafgaand.
- Naast het IBO pakket 1 effect is wel een additioneel volume effect in 2030 door BNG te verwachten. Echter, het wagenpark zal door IBO pakket 1 zuiniger geworden zijn door meer EV, en de reductie van EV kilometers levert geen CO₂ winst op. Het volume effect door BNG kan daardoor dalen bij samenloop met IBO pakket 1.
- Wanneer nadere beleidskeuzes omtrent IBO Klimaat en BNG zijn gemaakt kan een integrale doorrekening uitwijzen wat het gecombineerde effect is van beleidskeuzes in 2025-2029 en BNG in 2030.

* MuConsult, Revnext, 4Cast (2022) Varianten voor tariefstructuur Betalen naar Gebruik. Onderzoek naar doelbereik en enkele neveneffecten.

Effecten pakket 2

Pakket 2: normeren + beprijzen + MRB + aansluiting BNG + subsidie

| Pakket 2 – Normeren + beprijzen + aansluiting BNG | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Prijspeil 2021 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt |
| Normering zakelijk nieuwverkopende grens bedrijfsgrootte (# wn-ers)* | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |
| MRB tarief ICEV | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief ZE | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% |
| BPM-tarieven fossiel | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% |
| Vaste voet bpm (EV) | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | 2.500 | 2.250 | 2.000 | 1.750 | 1.500 | | n.v.t. |
| | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | | |
| Aanschafsubsidie + cap occasion EV particulieren | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | | n.v.t. |
| | 45.000 | nvt | nvt | nvt | nvt | | |

Geen tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op ZE meerprijs A en B segment

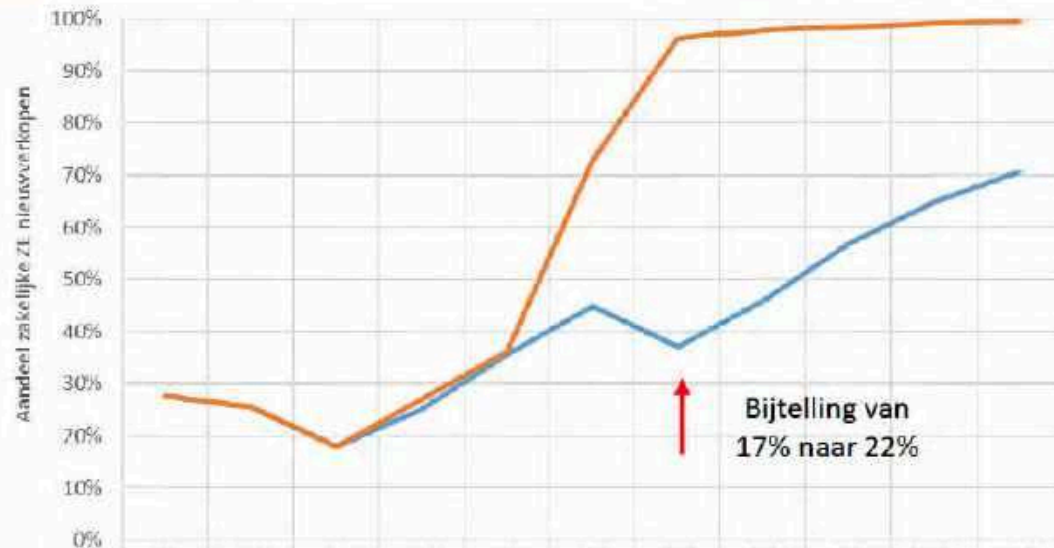
Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG V2b (V2_alt2) invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Groen = aanvullend t.o.v. basispad / vastgesteld + voorgenomen beleid (cfr. KEV22).

Pakket 2: effecten nieuwverkopen

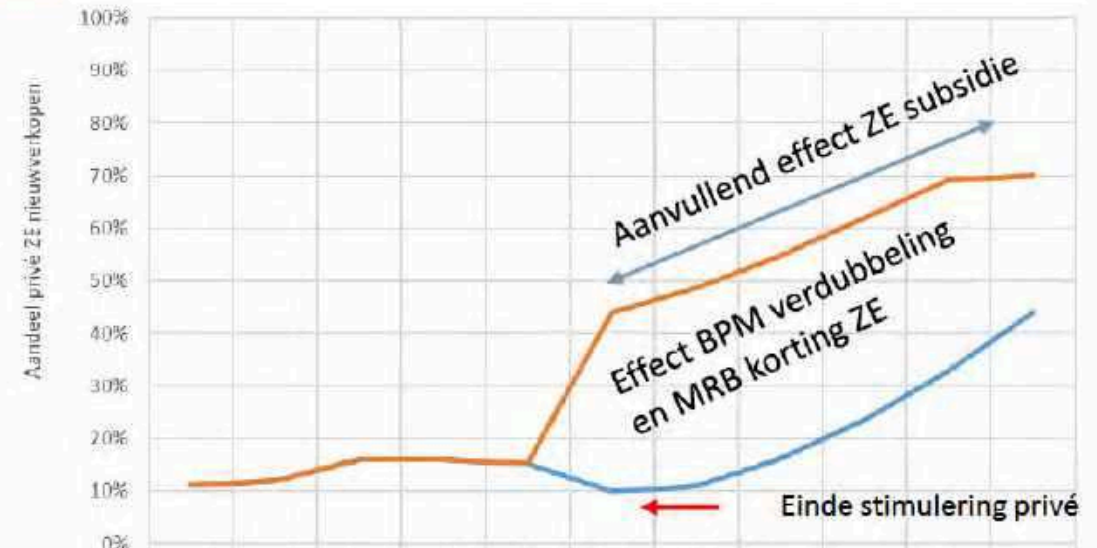
- De zakelijke EV-ingroei stijgt richting 100% vanaf 2026.
- De privé EV-ingroei stijgt naar maximaal 38% in 2027 en 26% in 2030.

Zakelijk



| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 45% | 37% | 46% | 57% | 65% | 71% |
| IBO extra pakket 1 | 28% | 25% | 18% | 27% | 36% | 73% | 96% | 98% | 99% | 99% | 99% |
| Verskil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,8% | 0,6% | 27,9% | 59,3% | 51,9% | 41,6% | 34,3% | 28,7% |

Privé

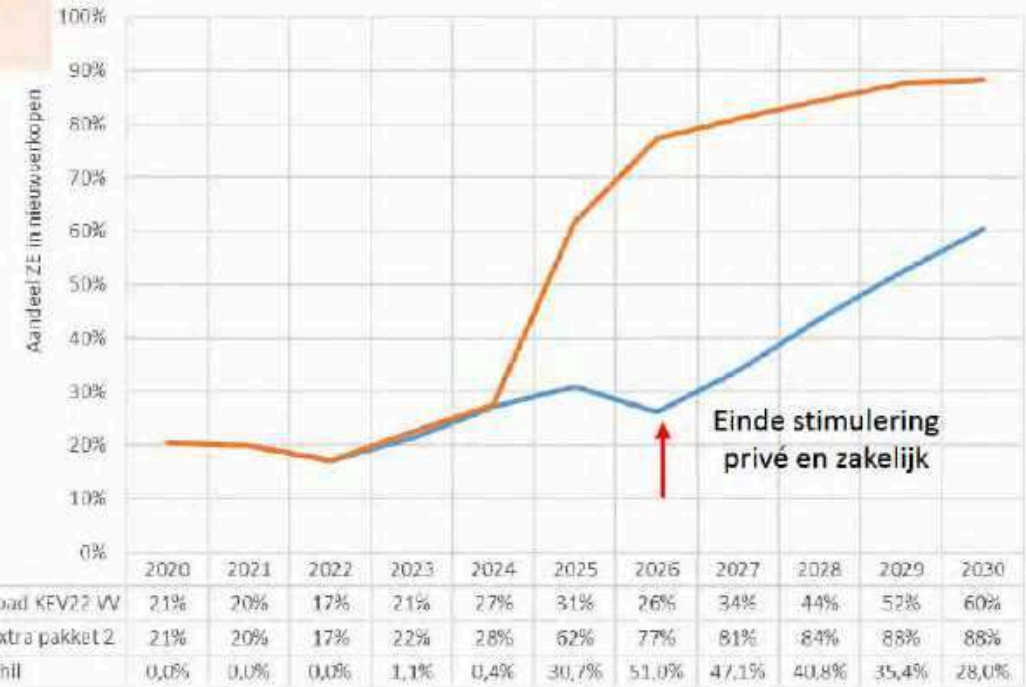


| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 10% | 11% | 16% | 24% | 33% | 44% |
| IBO extra pakket 2 | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 44% | 49% | 55% | 62% | 69% | 70% |
| Verskil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,2% | 34,2% | 37,7% | 38,6% | 38,4% | 36,3% | 26,0% |

Pakket 2: effecten nieuwverkopen

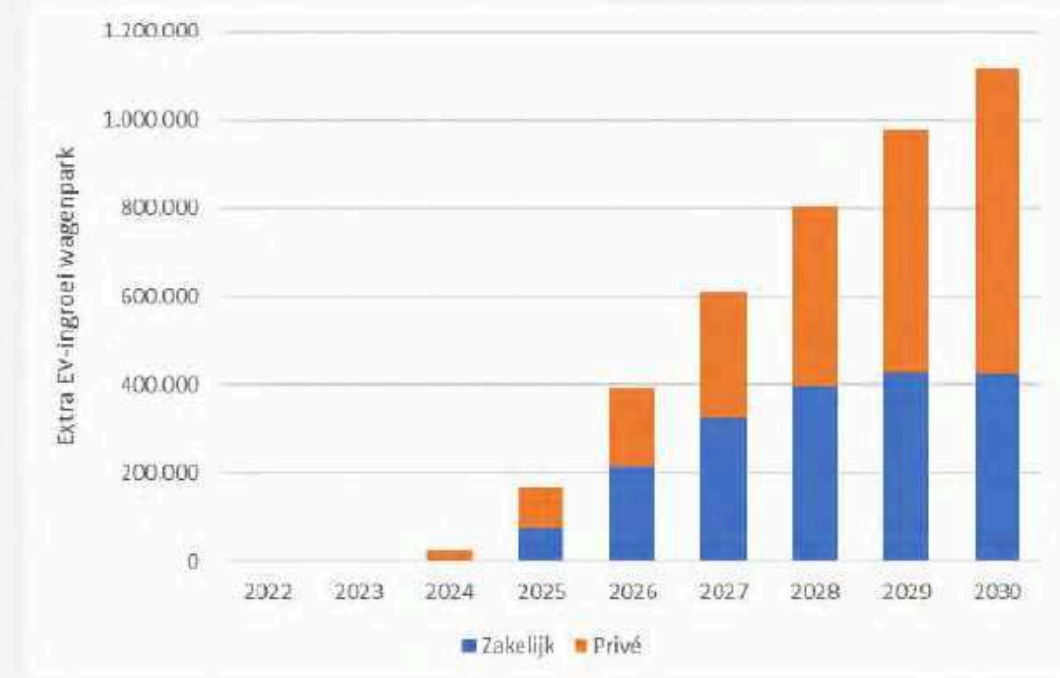
- De totale EV-ingroei stijgt naar maximaal 51% extra ingroei in 2026 en 28% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt pakket 2 uit op circa 323.000 extra privé en 610.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030.
- Totaal komt dit op **933.000** extra ZE nieuwverkopen in 2023-2030.

Totaal



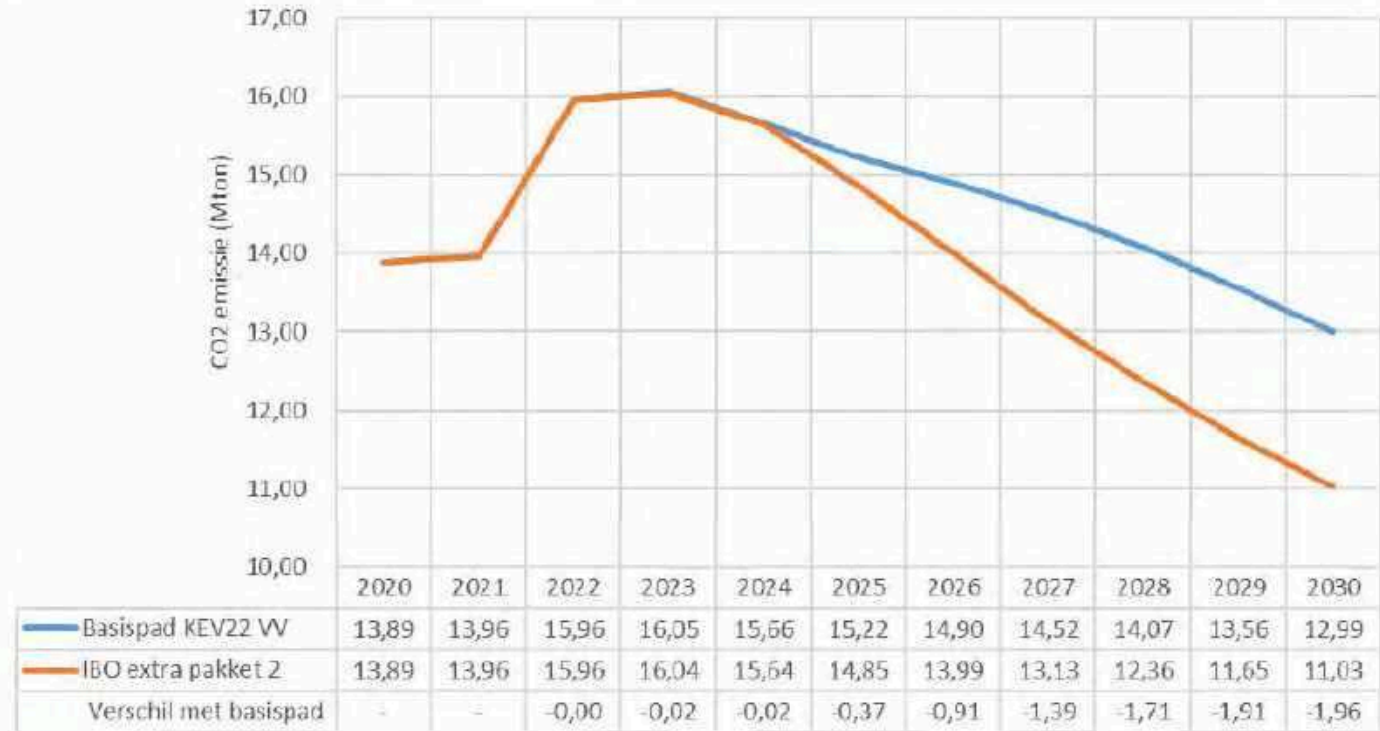
Pakket 2: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **1.120.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,66 mln. in pakket 2.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 424.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en 695.000 extra EV's in het particuliere wagenpark.



Pakket 2: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 1,96 Mton naar 11,03 Mton.
- Pakket 2 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **8,29 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Pakket 2: Budgettaire effecten

- Pakket 2 resulteert in een derving van afgerond **€9,2 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De grootste derving is te zien in de afnemende MRB-opbrengsten* (-€3,7 mld. MRB Rijksdeel)
- De BPM-opbrengsten (-€1,7 mld.) nemen af door extra ZE ingroei, dit effect wordt gedempt door verdubbeling van het BPM-tarief (incl. vaste voet) → extra derving tov pakketten 1 en 3 door extra EV-ingroei privé door subsidies
- De accijnsopbrengsten (-€3,0 mld.) nemen af door de extra ingroei van ZE.
- Zonder de budgettaire effecten in 2030 (uitgaande van budgetneutrale invoering BNG) is de totale derving €7,3 mld. in 2025-2029.

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 | 25-'29 |
|----------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 25 | -301 | -338 | -395 | -468 | -560 | -2.036 | -1.476 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -49 | -180 | -266 | -340 | -406 | -454 | -1.695 | -1.241 |
| MRB Rijksdeel | -23 | -481 | -604 | -734 | -873 | -1.014 | -3.730 | -2.717 |
| MRB Opcenten | -13 | -250 | -315 | -383 | -472 | -539 | -1.972 | -1.433 |
| MRB Totaal | -37 | -732 | -919 | -1.117 | -1.345 | -1.552 | -5.703 | -4.150 |
| BPM | 101 | -465 | -444 | -375 | -314 | -215 | -1.713 | -1.498 |
| Bijtelling | 7 | 13 | 13 | 8 | -6 | -9 | 26 | 36 |
| Accijns Benzine PA | -130 | -315 | -484 | -600 | -674 | -699 | -2.902 | -2.203 |
| Accijns Diesel PA | -3 | -9 | -13 | -14 | -14 | -13 | -66 | -53 |
| Accijns totaal PA | -133 | -323 | -497 | -614 | -688 | -712 | -2.967 | -2.255 |
| EB PA | 25 | 51 | 69 | 78 | 72 | 75 | 371 | 296 |
| Subsidie (SEPP) nw | -164 | -159 | -158 | -156 | -149 | - | -787 | -787 |
| Subsidie (SEPP) occ. | - | -58 | -75 | -103 | -164 | - | -401 | -401 |
| Totaal Rijk | -186 | -1.423 | -1.696 | -1.898 | -2.122 | -1.875 | -9.201 | -7.326 |

*Bij invoering BNG in 2030 vallen de budgettaire effecten van de gewichtscorrectie weg in 2030.

Effecten pakket 3

Pakket 3: normeren + beprijzen + aansluiting BNG

| Pakket 3 – Normeren + beprijzen + aansluiting BNG | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Prijspeil 2021 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt |
| Normering zakelijk nieuwverkopende grens bedrijfsgrootte (# wn-ers)* | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |
| MRB tarief rijksdeel | 100% | 130% | 130% | 130% | 130% | 130% | 130% |
| MRB tarief ZE | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% | 75% |
| BPM-tarieven fossiel | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% |
| Vaste voet bpm (EV) | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Aanschafsubsidie + cap occasion EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |

Geen tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op ZE meerprijs A en B segment

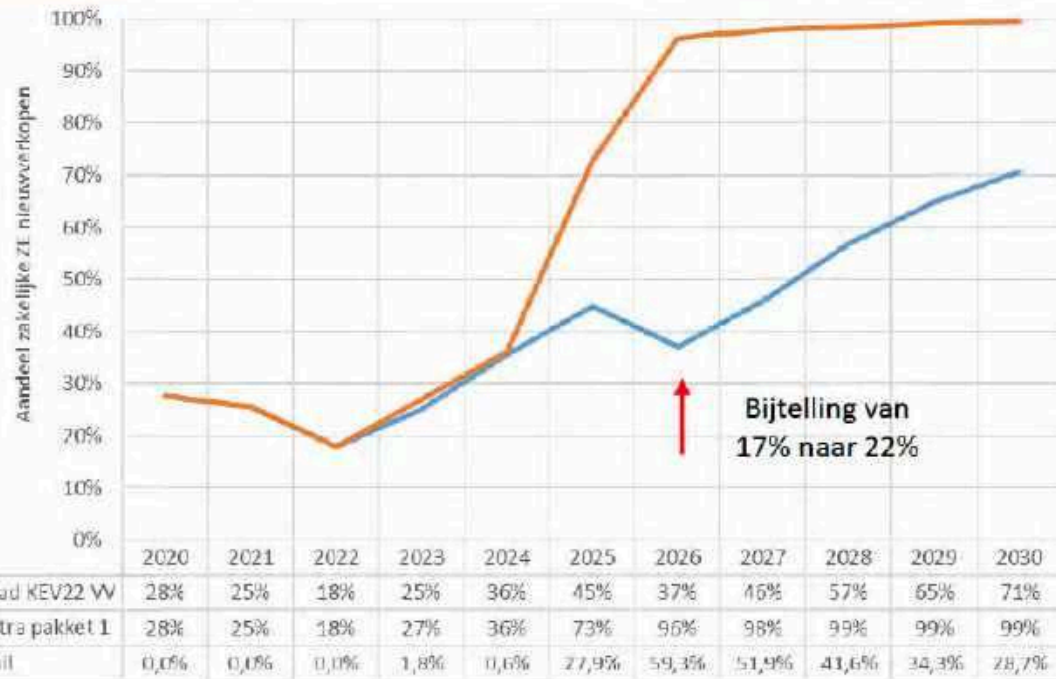
Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG V2b (V2_alt2) invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Groen = aanvullend t.o.v. basispad / vastgesteld + voorgenomen beleid (cfr. KEV22).

Pakket 3: effecten nieuwverkoop

- De zakelijke EV-ingroei stijgt richting 100% vanaf 2026.
- De privé EV-ingroei stijgt naar circa 26% extra ingroei in 2030.

Zakelijk



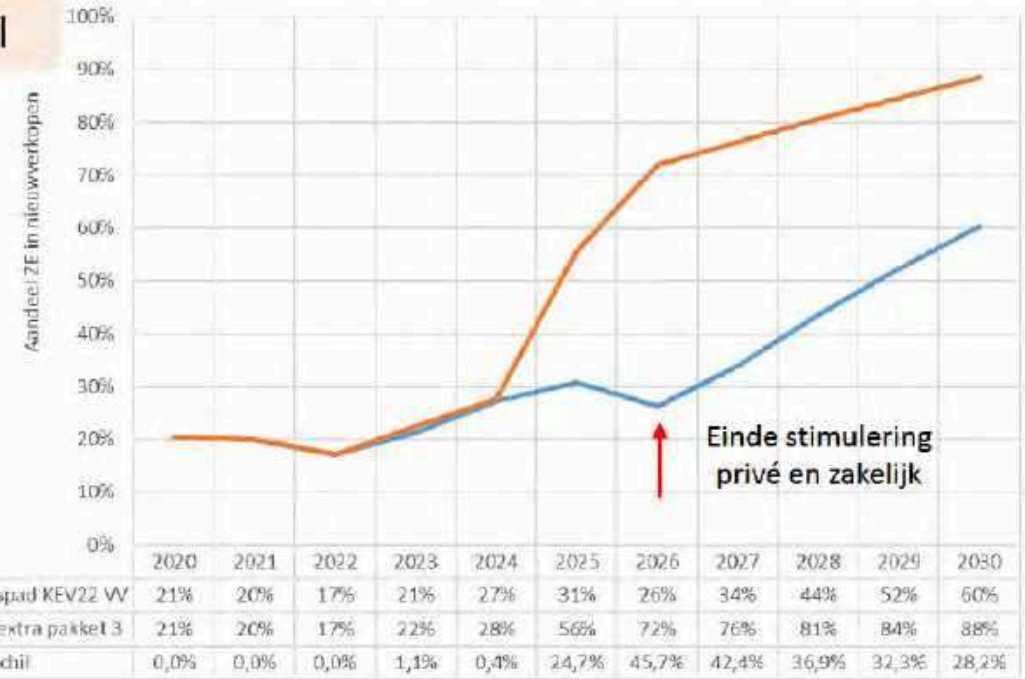
Privé



Pakket 3: effecten nieuwverkopen

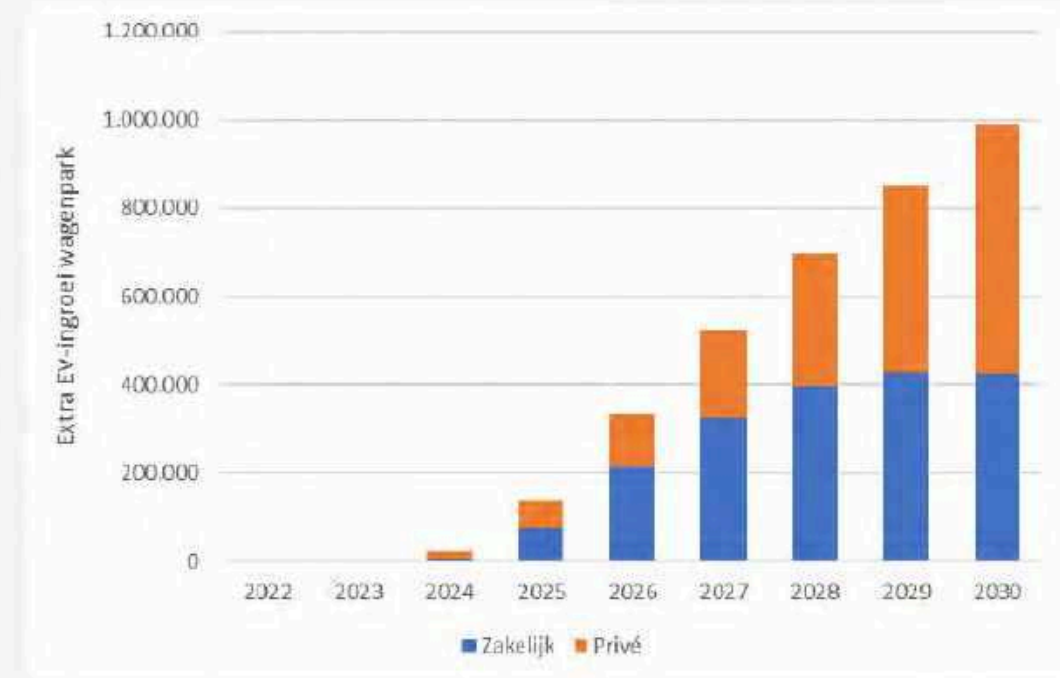
- De totale EV-ingroei stijgt naar maximaal 46% extra ingroei in 2026 en 28% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt pakket 3 uit op circa 223.000 extra privé en 610.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030.
- Totaal komt dit op **833.000** extra ZE nieuwverkopen in 2023-2030.

Totaal



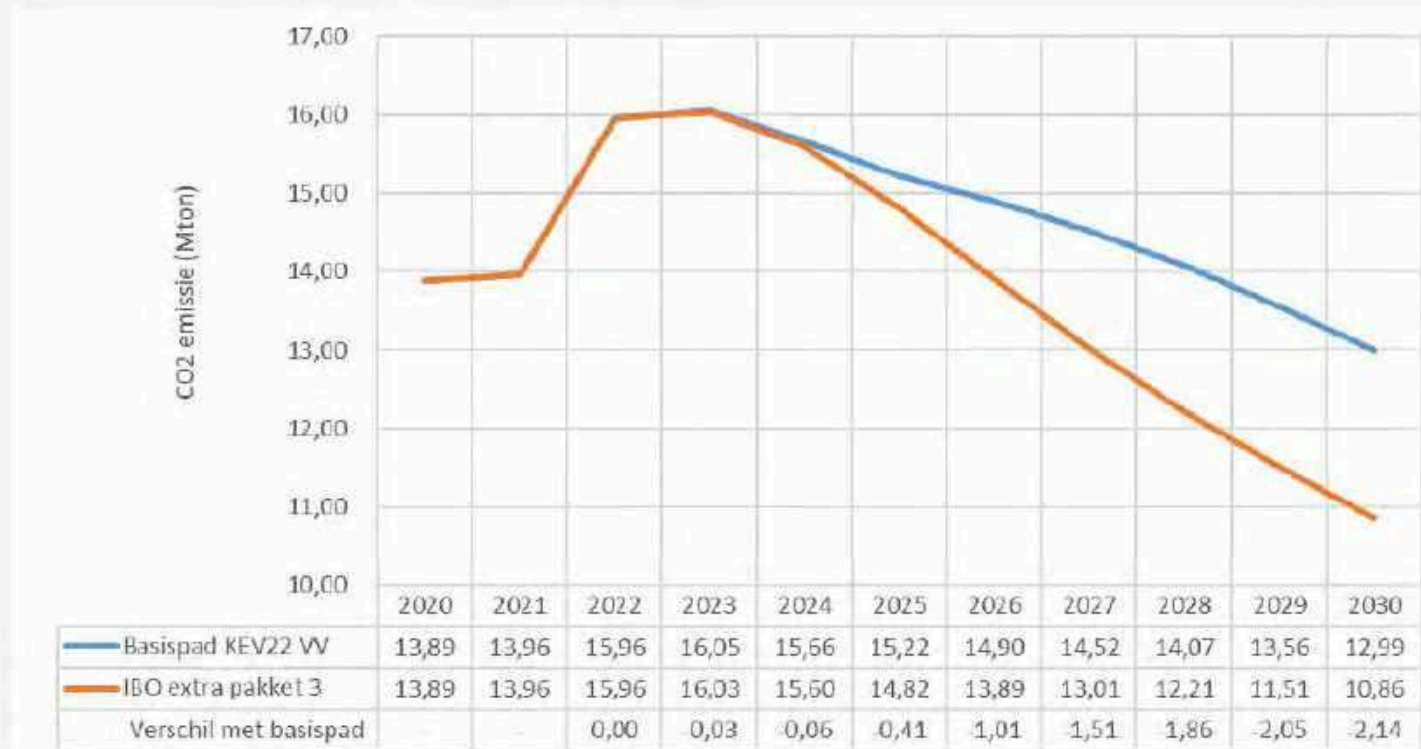
Pakket 3: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **991.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,53 mln. in pakket 3.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 424.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en 567.000 extra EV's in het particuliere wagenpark.
- **Het totale wagenpark krimpt 0,7% in 2030.**



Pakket 3: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 2,14 Mton naar 10,86 Mton.
- Pakket 3 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **9,05 Mton cumulatief**.
- Een deel van de CO₂ reductie wordt behaald door vraaguitval/krimp van het wagenpark t.o.v. het basispad.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Pakket 3: Budgettaire effecten

- Pakket 3 resulteert in een derving van afgerond **€3,1 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030. Dit is €4,0 mld. lager dan in pakket 1 zonder 30% MRB rijksdeel verhoging.**
- De grootste opbrengst is te zien in het ICEV rijksdeel MRB-opbrengsten* (+€2,6 mld. Rijksdeel MRB en was –€1,5 mld. in pakket 1). De MRB korting voor EV en PHEV blijven voor een derving zorgen net als in pakket 1. Het Rijksdeel ZE gaat wel van –€2,1 mld. in pakket 1 naar –€1,7 mld. doordat het kwarttarief over het Rijksdeel met 30% verhoging geldt.
- De BPM-opbrengsten (-€1,1 mld.) nemen af door extra ZE ingroei, dit effect wordt gedempt door verdubbeling van het BPM-tarief (incl. vaste voet).
- De accijnsopbrengsten (-€3,2 mld.) nemen af door de extra ingroei van ZE.
- Zonder de budgettaire effecten in 2030 (uitgaande van budgetneutrale invoering BNG) is de totale derving €2,1 mld. in 2025-2029.

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 | 25-'29 |
|--------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 21 | -257 | -283 | -328 | -387 | -463 | -1.697 | -1.255 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -63 | 751 | 621 | 508 | 411 | 329 | 2.556 | 2.291 |
| MRB Rijksdeel | -42 | 494 | 338 | 180 | 24 | -134 | 859 | 1.035 |
| MRB Opcenten | -23 | -268 | -339 | -413 | -493 | -575 | -2.110 | -1.512 |
| MRB Totaal | -64 | 226 | -1 | -232 | -469 | -709 | -1.250 | -477 |
| BPM | 266 | -327 | -317 | -268 | -230 | -215 | -1.092 | -1.143 |
| Bijtelling | 7 | 13 | 13 | 8 | -6 | -9 | 26 | 28 |
| Accijns Benzine PA | -137 | -339 | -516 | -643 | -717 | -755 | -3.107 | -2.215 |
| Accijns Diesel PA | -6 | -16 | -20 | -21 | -20 | -17 | -99 | -76 |
| Accijns totaal PA | -143 | -354 | -536 | -664 | -737 | -772 | -3.207 | -2.291 |
| EB PA | 22 | 45 | 62 | 69 | 64 | 68 | 330 | 241 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | 111 | -130 | -440 | -675 | -885 | -1.063 | -3.083 | -2.130 |

*Bij invoering BNG in 2030 vallen de budgettaire effecten van de gewichtscorrectie weg in 2030.

Effecten pakket 4
(centrale pakket in IBO adviesrapport)

Pakket 4*: norm. + beprijz. + MRB corr.+ aansluiting BNG

| Pakket 4 – Normeren + beprijzen + MRB-correctie ZE + aansluiting BNG | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Prijspeil 2021 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt |
| Normering zakelijk nieuwverkopende grens bedrijfsgrootte (# wn-ers)* | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |
| MRB tarief ICEV | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief ZE | 25% | 45% | 60% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| BPM-tarieven fossiel | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% |
| Vaste voet bpm (EV) | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Aanschafsubsidie + cap occasion EV particulieren | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |

Geen tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op ZE meerprijs A en B segment

Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG V2b (V2_alt2) invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Groen = aanvullend t.o.v. basispad / vastgesteld + voorgenomen beleid (cfr. KEV22).

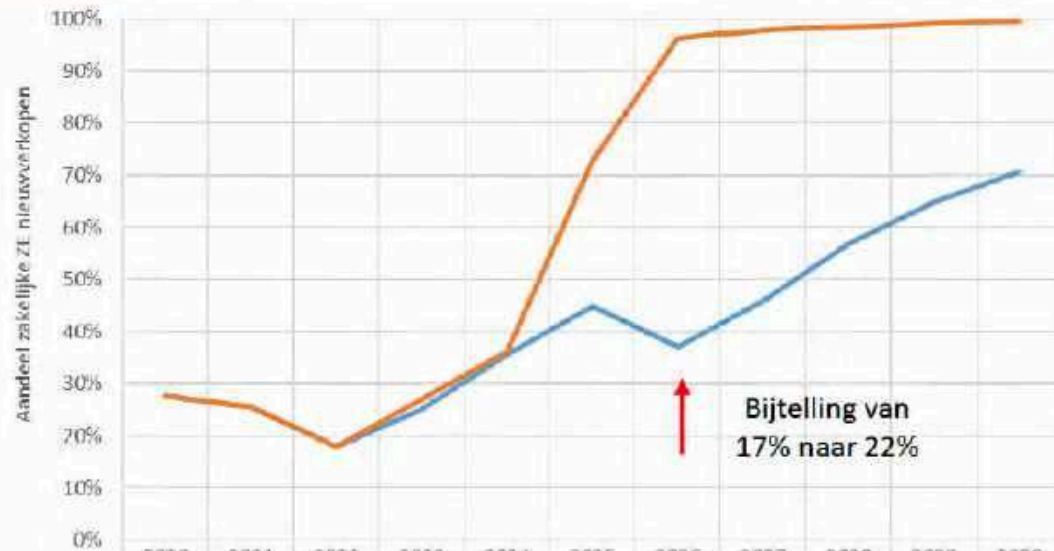
*Pakket 4 betreft het centrale pakket in het adviesrapport IBO Klimaat.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/03/13/bijlage-2-hoofdrapport-ibo-klimaat>

Pakket 4: effecten nieuwverkoop

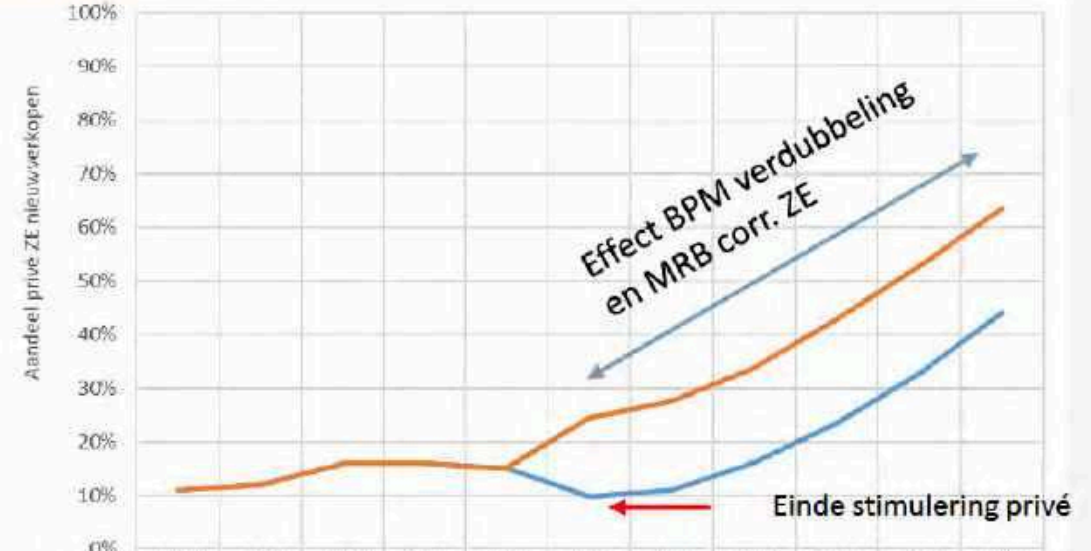
- De zakelijke EV-ingroei stijgt richting 100% vanaf 2026.
- De privé EV-ingroei stijgt naar circa 20% extra ingroei in 2030.

Zakelijk



| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 WV | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 45% | 37% | 46% | 57% | 65% | 71% |
| IBO extra pakket 1 | 28% | 25% | 18% | 27% | 36% | 73% | 96% | 98% | 99% | 99% | 99% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,8% | 0,6% | 27,9% | 59,3% | 51,9% | 41,6% | 34,3% | 28,7% |

Privé

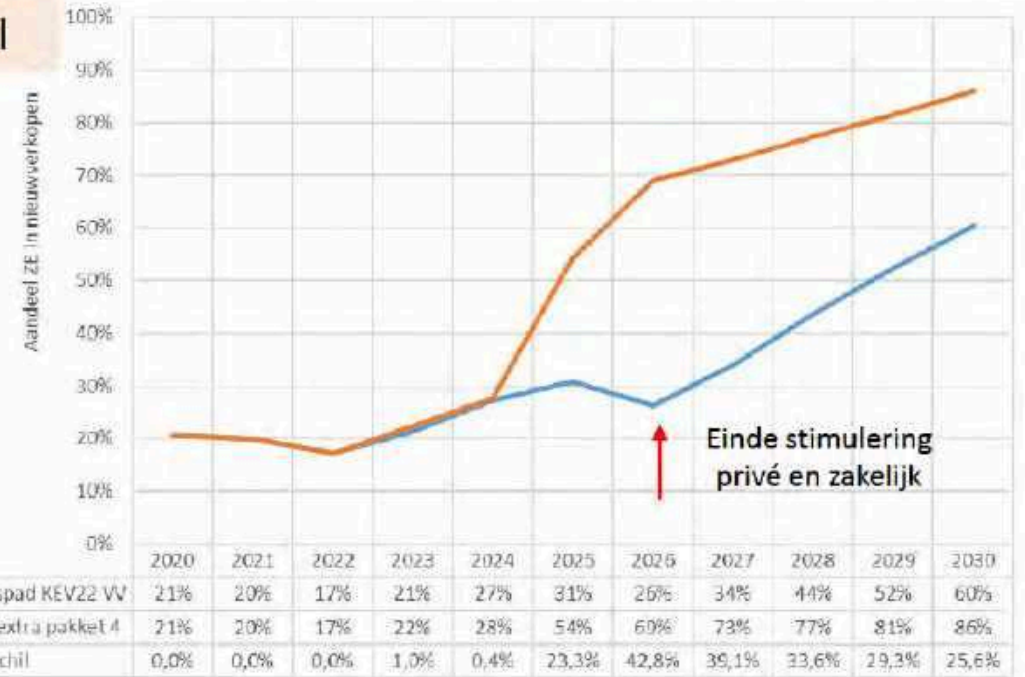


| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 WV | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 10% | 11% | 16% | 24% | 33% | 44% |
| IBO extra pakket 4 | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 24% | 28% | 34% | 43% | 53% | 63% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 14,6% | 16,8% | 17,5% | 19,3% | 19,9% | 19,5% |

Pakket 4: effecten nieuwverkopen

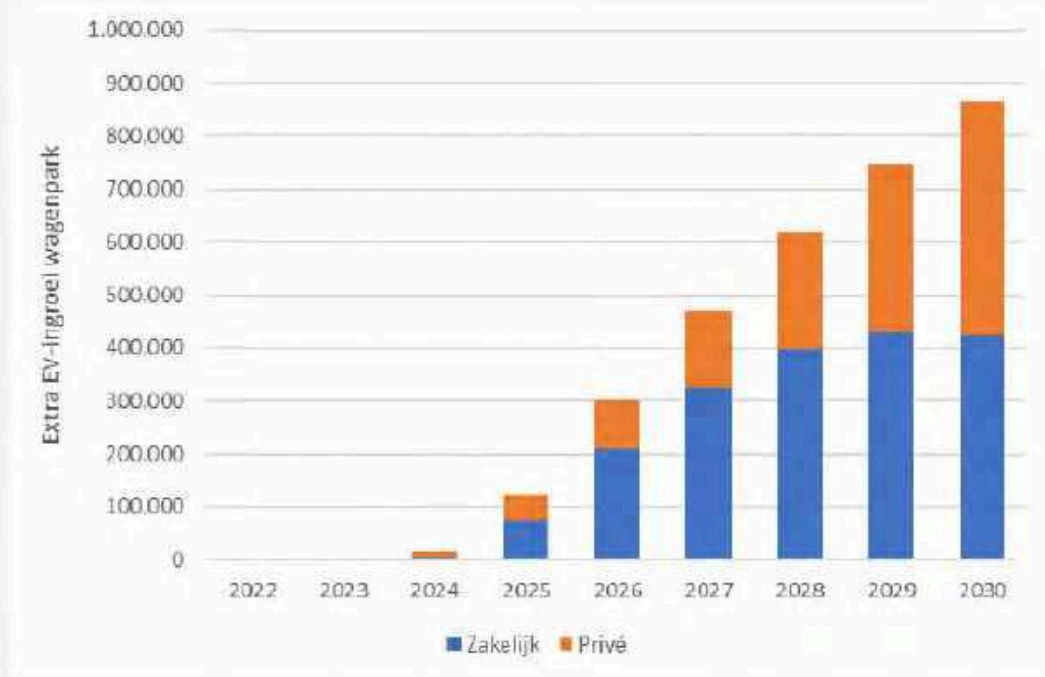
- De totale EV-ingroei stijgt naar maximaal 43% extra ingroei in 2026 en 26% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt pakket 4 uit op circa 154.000 extra privé en 610.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030.
- Totaal komt dit op **763.000** extra ZE nieuwverkopen in 2023-2030.

Totaal



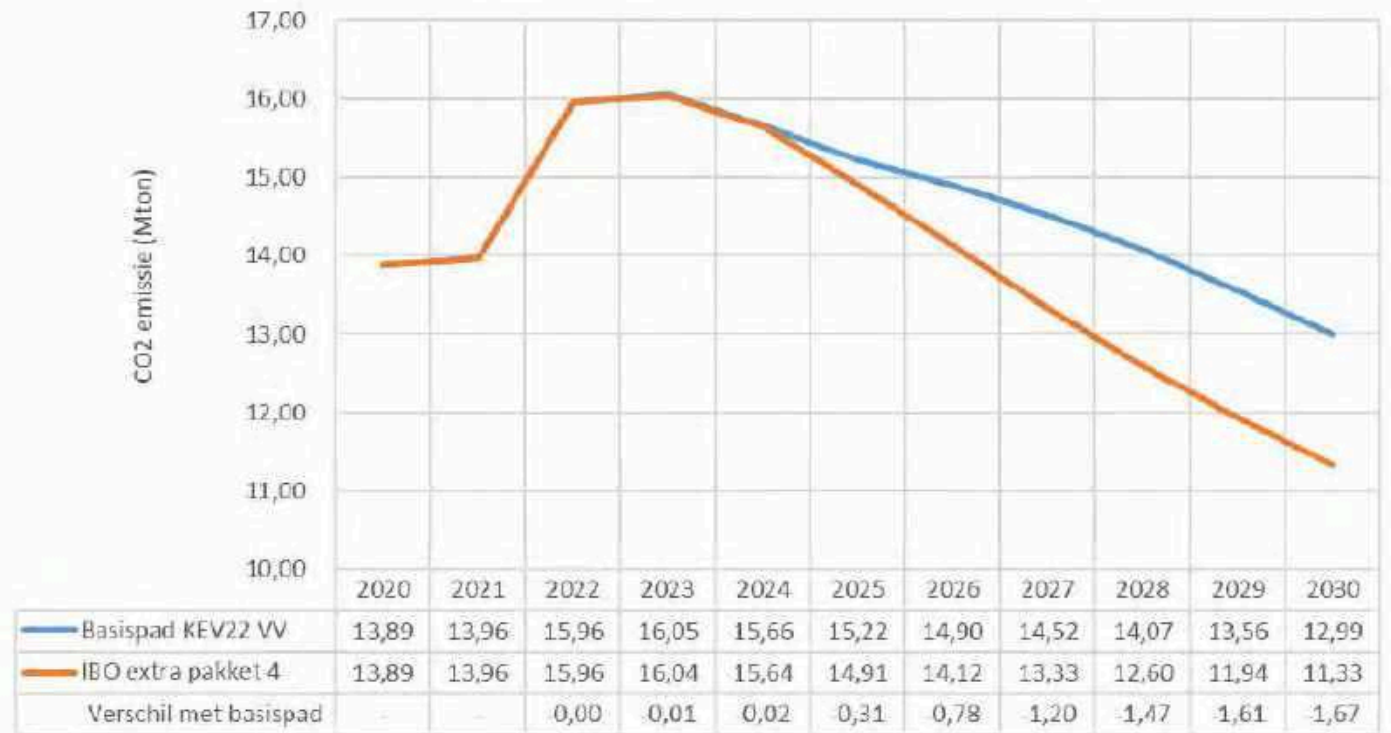
Pakket 4: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **865.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,41 mln. in pakket 4.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 424.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en 441.000 extra EV's in het particuliere wagenpark.



Pakket 4: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 1,67 Mton naar 11,33 Mton.
- Pakket 4 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **7,08 Mton cumulatief**.
- Een deel van de CO₂ reductie wordt behaald door vraaguitval/krimp van het wagenpark t.o.v. het basispad.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Pakket 4: Budgettaire effecten

- Pakket 4 resulteert in een derving van afgerond **€4,5 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**. Dit is circa **€2,5 mld. minder derving dan pakket 1**. Hiervan wordt **€1,9 mld. verklaard door rijksdeel MRB en €0,6 mld. door andere belastingen (BPM, accijns) door minder EV-ingroei**.
- De MRB-opbrengsten* (-€1,7 mld. Rijksdeel) nemen af door extra ZE-ingroei en de tariefcorrectie.
- De BPM-opbrengsten (-€0,5 mld.) nemen af door extra ZE-ingroei, dit effect wordt gedempt door verdubbeling van het BPM-tarief (incl. vaste voet).
- De accijnsopbrengsten (-€2,5 mld.) nemen af door de extra ingroei van ZE.
- Zonder de budgettaire effecten in 2030 (uitgaande van budgetneutrale invoering BNG) is de totale derving €3,5 mld. in 2025-2029.

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 | 25-'29 |
|--------------------|------------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 19 | -181 | -60 | -57 | -67 | -89 | -437 | -366 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -41 | -122 | -195 | -258 | -311 | -354 | -1.281 | -886 |
| MRB Rijksdeel | -22 | -303 | -255 | -316 | -379 | -443 | -1.718 | -1.252 |
| MRB Opcenten | -13 | -150 | -117 | -153 | -186 | -236 | -855 | -606 |
| MRB Totaal | -36 | -453 | -372 | -469 | -564 | -679 | -2.573 | -1.858 |
| BPM | 317 | -231 | -205 | -155 | -135 | -130 | -540 | -727 |
| Bijtelling | 7 | 13 | 13 | 7 | -6 | -9 | 26 | 28 |
| Accijns Benzine PA | -107 | -269 | -415 | -514 | -568 | -591 | -2.464 | -1.766 |
| Accijns Diesel PA | -3 | -9 | -12 | -14 | -14 | -12 | -64 | -48 |
| Accijns totaal PA | -110 | -278 | -427 | -528 | -582 | -603 | -2.528 | -1.815 |
| EB PA | 20 | 42 | 56 | 63 | 57 | 60 | 298 | 218 |
| Subsidie (SEPP) | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | 212 | -757 | -818 | -928 | -1.044 | -1.126 | -4.462 | -3.547 |

*Bij invoering BNG in 2030 vallen de budgettaire effecten van de gewichtscorrectie weg in 2030.

Discussie samenloop pakket 4 met BNG V2A

- Het CO₂-effect van BNG variant V2A* in 2030 bestaat voor een deel uit een volume effect (minder voertuigkilometers brandstofauto's) en deels uit een samenstellingseffect (meer zero emissie auto's).
- Een IBO-pakket met beleidsmaatregelen in 2025-2029 zal invloed hebben op de effecten van BNG in startjaar 2030. Ten opzichte van IBO pakket 4 zal BNG met name een ander additioneel samenstellingseffect hebben doordat het IBO pakket in 2025-2029 veel bepalender is dan BNG per 2030 en anticipatie daarop in de jaren voorafgaand.
- Naast het IBO pakket 4 effect is wel een additioneel volume effect in 2030 door BNG te verwachten. Echter, het wagenpark zal door IBO pakket 4 zuiniger geworden zijn door meer EV, en de reductie van EV kilometers levert geen CO₂ winst op. Het volume effect door BNG kan daardoor dalen bij samenloop met IBO pakket 4.
- Wanneer nadere beleidskeuzes omtrent IBO Klimaat en BNG zijn gemaakt kan een integrale doorrekening uitwijzen wat het gecombineerde effect is van beleidskeuzes in 2025-2029 en BNG in 2030.

* MuConsult, Revnext, 4Cast (2022) Varianten voor tariefstructuur Betalen naar Gebruik. Onderzoek naar doelbereik en enkele neveneffecten.

Analyses ten behoeve van invulling Motie Bontebal/Van Ginneken

Scenario: **beprijzen en stimuleren**

Dit scenario bestaat uit twee componenten:

- Een **BPM-verhoging** van 100% (200% tarief)
- Een **flankerend stimuleringspakket**

Scenario: beprijzen en stimuleren, instellingen (1)

| IBO beprijzen en stimuleren – procentuele verdubbeling BPM 2025-2030 + stimulering | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| BPM-tarief (incl. vaste voet EV) | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% | 200% |

Het BPM-tarief wordt in 2025-2030 met 100% verhoogd (van 100% naar 200%), dit geldt **niet** voor het starttarief voor EV (0 in dit scenario).

De 100% verhoging komt neer op circa 37% van kale prijs:

- In lijn met de BPM bestelauto's ondernemers
- In lijn met de BMP tarieven zoals die vóór 2010 golden (voordat de CO₂-grondslag in de BPM werd geïntroduceerd)

Bij de BPM speelt het zo genoemde **Laffercurve-effect**. Het effect van de BPM-verhoging leidt niet lineair tot extra opbrengsten. Er is een optimum of maximum dat bereikt kan worden in een bepaald jaar, omdat de opbrengsten ook weer kunnen afnemen als de BPM nog verder wordt verhoogd. De nieuwverkopen worden bij een toenemende BPM verhoging steeds sterker richting EV gestuurd waardoor de BPM weer afneemt en ook extra indirecte belastingderving ontstaat, zoals extra accijnsderving door extra EVs.

Scenario: beprijzen en stimuleren, instellingen (2)

| scenario – beprijzen + flankerend stimuleringsbeleid 2025-2030 | | | | | | |
|---|--------|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 17% | 18% | 19% | 20% | 22% |
| | 30.000 | 25.000 | 25.000 | 20.000 | 20.000 | n.v.t. |
| MRB tarief EV* | 25% | 45% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| Gewichtscorrectie EV | | | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) |
| MRB tov benzine tarief | 43% | 77% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Gewichtscorrectie PHEV | | -200 kg | -200 kg | -200 kg | -200 kg | -200 kg |
| Vaste voet bpm (EV) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | 2.500 | 2.250 | 2.000 | 1.750 | 1.500 | |
| | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | |
| Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands EV particulieren | 2.000 | 1.750 | 1.500 | 1.250 | 1.000 | |
| | 45.000 | nvt | nvt | nvt | nvt | |

→ Tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op A en B segment

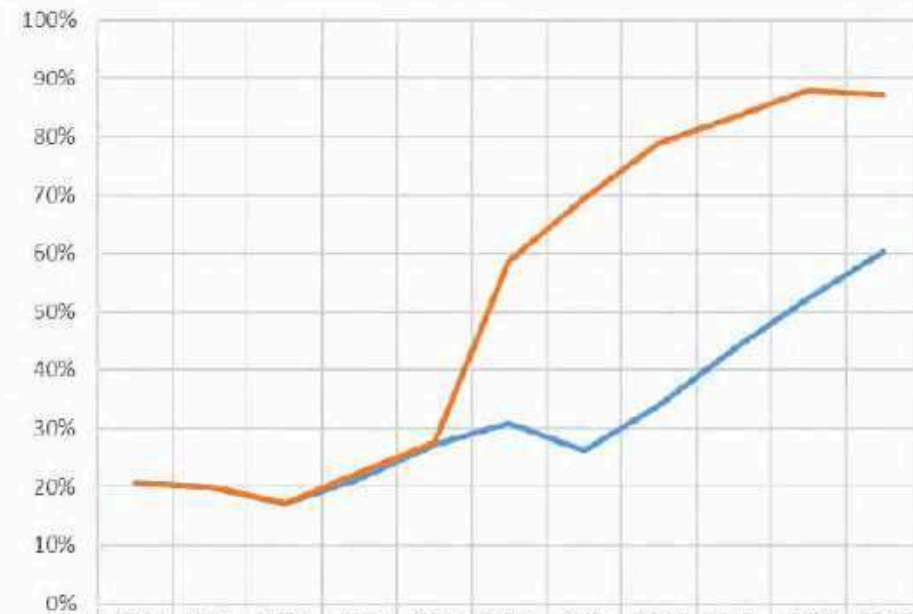
* Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke MRB belastingdruk voor EV en benzine betekent circa 40% tariefkorting of 400 kg correctie.

Scenario beprijzen en stimuleren: effecten nieuwverkopen totaal

- De totale EV-ingroei stijgt 28% in 2025 en stijgt naar maximaal 45% extra ingroei in 2027 waarna het effect van de BPM terugloopt tot 27% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt dit scenario uit op circa 489.000 extra zakelijke en 471.000 extra privé ZE nieuwverkopen in 2024-2030. In totaal 961.000 extra ZE nieuwverkopen.

Totaal

Aanfeet ZE in nieuwverkopen - totaal



| | | | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| — Basispad KEV22 VW | 21% | 20% | 17% | 21% | 27% | 31% | 26% | 34% | 44% | 52% | 60% |
| — IBO Scenario: Beprijzen en stimuleren | 21% | 20% | 17% | 22% | 28% | 59% | 69% | 79% | 83% | 88% | 87% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,1% | 0,5% | 27,8% | 43,2% | 44,9% | 39,7% | 35,8% | 26,8% |

Scenario beprijzen en stimuleren: effecten nieuwverkopen zakelijk-privé

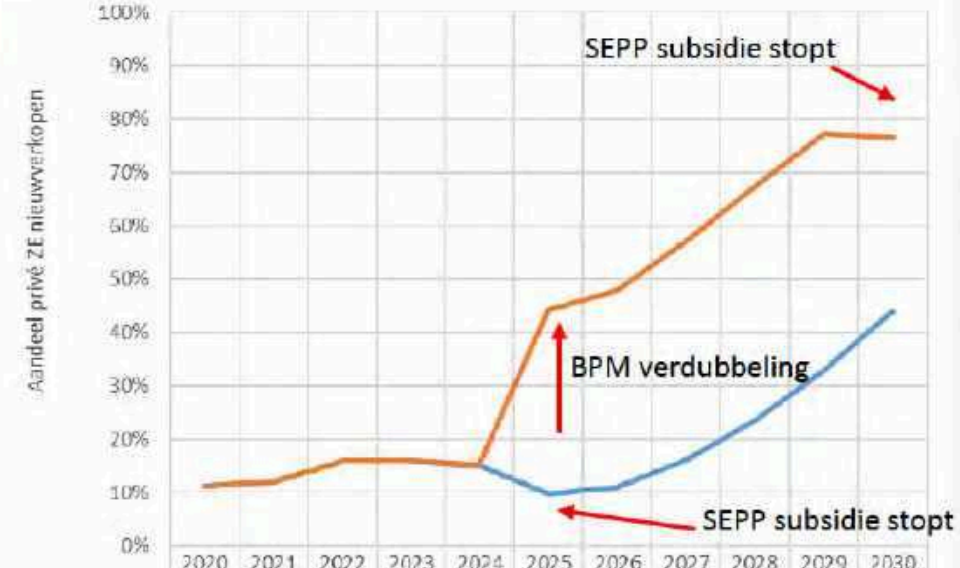
- De zakelijke EV-ingroei stijgt 23% in 2025 en stijgt door naar maximaal 48% extra ingroei in 2027 waarna het effect terugloopt tot 27% extra ingroei in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt in 2025 circa 34% en stijgt door naar circa 44% extra EV-ingroei in 2029 (sterker effect naarmate EV-prijzen dalen in de tijd).

Zakelijk



| | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 W | 28% | 25% | 18% | 25% | 35,6% | 45% | 37% | 46% | 57% | 65% | 71% |
| IBO Scenario: Beprijzen en stimuleren | 28% | 25% | 18% | 27% | 36,3% | 68% | 84% | 93% | 95% | 97% | 98% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,8% | 0,7% | 22,9% | 46,6% | 47,5% | 38,3% | 32,2% | 26,9% |

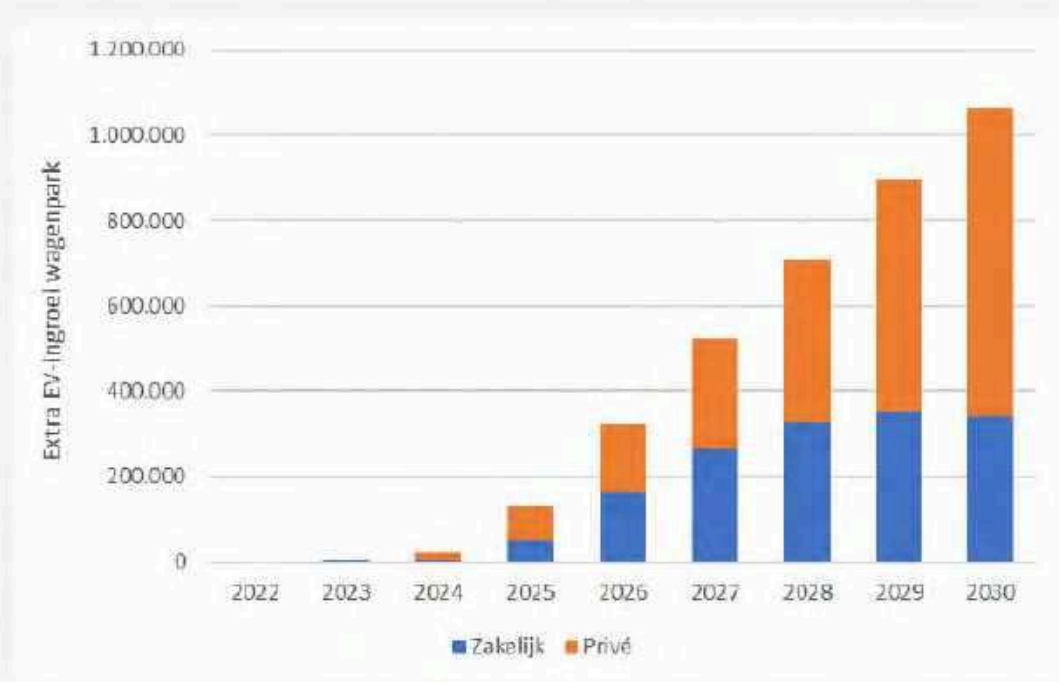
Privé



| | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 10% | 11% | 16% | 24% | 33% | 44% |
| IBO Scenario: Beprijzen en stimuleren | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 44% | 48% | 57% | 67% | 77% | 77% |
| Vershil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 34,4% | 37,0% | 41,0% | 43,7% | 44,3% | 32,7% |

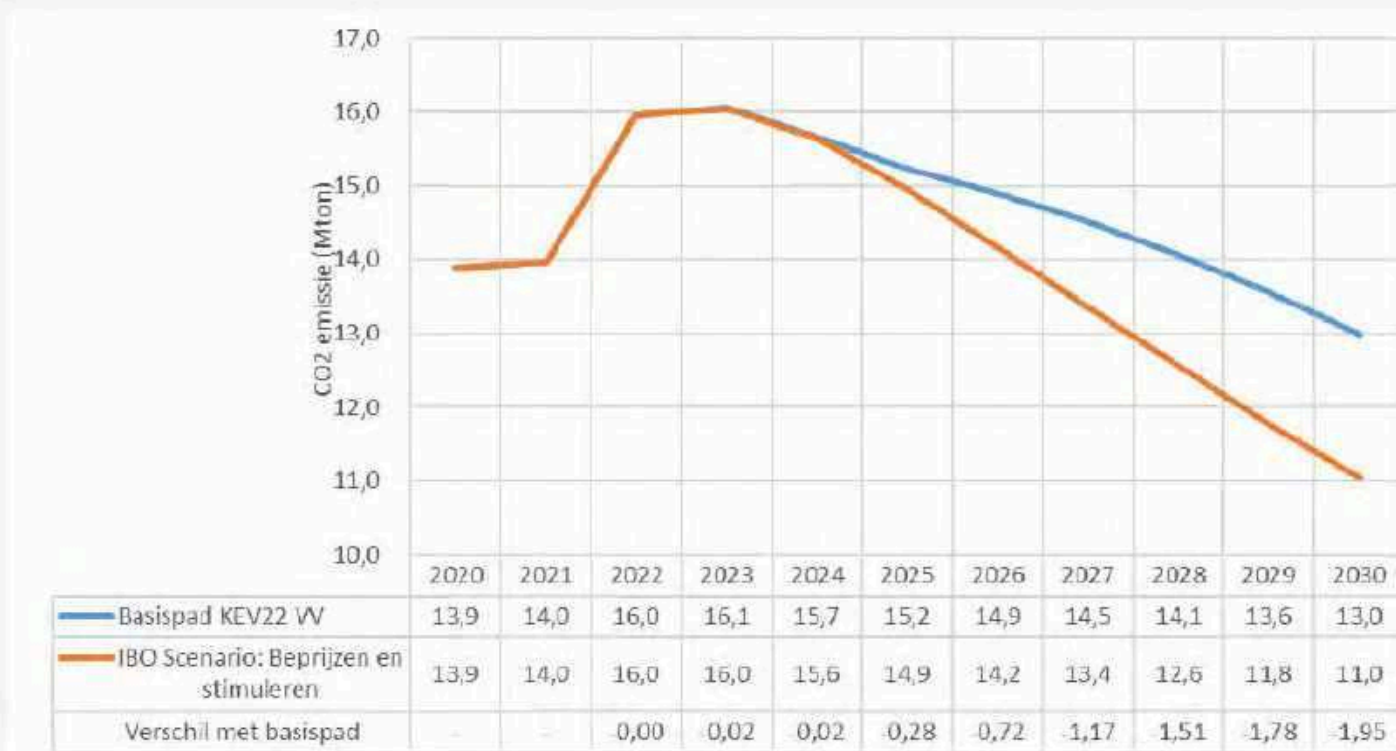
Scenario beprijzen en stimuleren: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. import/exporteffecten) zijn er **1.064.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,61 mln. in dit scenario
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 341.000 extra EV's (32%) in het zakelijke wagenpark en 722.000 extra EV's (68%) in het particuliere wagenpark.



Scenario beprijzen en stimuleren: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 1,95 Mton naar 11,0 Mton.
- Het scenario resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **7,45 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55% in 2030, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Gedragseffecten op grote fiscale schokken zoals een BPM-verdubbeling zijn onzeker en kunnen grote gevolgen hebben op de geraamde CO₂-effecten en budgettaire plaat.

Scenario beprijzen en stimuleren: effecten NOx en fijnstof (PM10)

- Het scenario resulteert in een **NOx-reductie** van **7,1 kton cumulatief** in 2025-2030.

| NOX [Kton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|---------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Basispad KEV22 VV | 16 | 15 | 13 | 12 | 11 | 10 | 77 |
| IBO Scenario: Beprijzen en stimuleren | 16 | 14 | 12 | 11 | 9 | 8 | 70 |
| Vershil | -0,4 | -0,8 | -1,2 | -1,4 | -1,6 | -1,7 | -7,1 |

- Het scenario resulteert in een **PM10-reductie** van **18,9 ton cumulatief** in 2025-2030.

| Fijnstof (PM10) [ton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|---------------------------------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Basispad KEV22 VV | 2.067 | 2.072 | 2.076 | 2.079 | 2.082 | 2.083 | 12.460 |
| IBO Scenario: Beprijzen en stimuleren | 2.069 | 2.073 | 2.073 | 2.074 | 2.075 | 2.076 | 12.441 |
| Vershil | 1,5 | 0,9 | -3,2 | -5,0 | -6,2 | -7,0 | -18,9 |

* Nog niet duidelijk of PBL de emissiefactoren voor NOx/fijnstof gaat bijstellen in KEV22. Bovenstaande doorrekening is op basis van kentallen uit KEV20/KEV21.

Scenario beprijzen en stimuleren: Budgettaire effecten

Het scenario resulteert in een **deriving** van afgerond **€8,5 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**:

- BPM-opbrengsten (-€2,4 mld.)
- Accijnsopbrengsten (-€2,7 mld.), door minder fossiele kilometers
- EB-opbrengsten (+€0,3 mld.)
- MRB-rijksdeel opbrengsten (-€1,8 mld.), door korting/gewichtscorrectie (PH)EV
- Bijtellingsopbrengst (-€0,7 mld.), door compensatie EV
- Subsidie (-€1,3 mld.)

Scenario beprijzen en stimuleren t.o.v. basispad:

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| MRB Rijksdeel ZE | 20 | -179 | -48 | -34 | -26 | -29 | -296 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -39 | -152 | -234 | -306 | -380 | -440 | -1.550 |
| MRB Rijksdeel | -19 | -332 | -282 | -340 | -405 | -469 | -1.846 |
| MRB Opcenten | -11 | -163 | -136 | -161 | -221 | -244 | -936 |
| MRB Totaal | -30 | -494 | -417 | -501 | -626 | -713 | -2.782 |
| BPM | -49 | -233 | -523 | -529 | -549 | -490 | -2.373 |
| Bijtelling | -14 | -61 | -110 | -153 | -186 | -202 | -726 |
| Accijns Benzine PA | -98 | -252 | -410 | -529 | -628 | -695 | -2.611 |
| Accijns Diesel PA | -2 | -7 | -11 | -12 | -12 | -12 | -57 |
| Accijns totaal PA | -100 | -259 | -421 | -541 | -640 | -707 | -2.667 |
| EB PA | 21 | 42 | 58 | 67 | 65 | 71 | 324 |
| Subsidie (SEPP) | -153 | -154 | -166 | -183 | -205 | - | -861 |
| Subsidie (SEPP gebruikt) | - | -98 | -105 | -121 | -149 | - | -473 |
| Totaal Rijk | -317 | -1.103 | -1.526 | -1.784 | -2.051 | -1.756 | -8.536 |



Gedragseffecten op grote fiscale schokken zoals een BPM-verdubbeling zijn onzeker en kunnen grote gevolgen hebben op de geraamde CO₂-effecten en budgettaire plaat.

Vergelijking:

“normeren + stimuleren” vs. “beprijzen + stimuleren”

FET-scenario 3 (normeren + stimuleren) vergeleken met
beprijzen + stimuleren:

- “Beprijzen + stimuleren” zorgt voor ruim 100.000 extra EV's in het park 2030, maar dit zijn vooral meer privé EV's die lagere jaarkilometrages hebben dan zakelijke EV's. Normeren was vooral gericht op de zakelijke markt, terwijl beprijzen zowel op zakelijk als privé gericht is. Daardoor is er minder zakelijke ingroei en meer privé ingroei van EV.
- Per saldo worden nagenoeg dezelfde CO₂-effecten bereikt. FET scenario 3 resulteert in cumulatief Mton 7,35 Mton CO₂ reductie tegenover 7,45 Mton in dit scenario.
- Budgettaire zorgt “beprijzen + stimuleren” voor €1,4 mld. hogere BPM-opbrengsten (ofwel minder BPM-derving t.o.v. basispad). De fossiele auto's die nog verkocht worden in 2025-2030 gaan veel meer BPM betalen. Daarnaast zorgt de accentverschuiving van zakelijke normering naar beprijzen van zakelijk en privé voor hogere subsidie-uitgaven door extra privé EV-ingroei.
- Totale budgettaire derving daalt van €9,7 naar €8,5 mld.

Scenario beprijzen en stimuleren t.o.v. FET scenario 3 normeren en stimuleren:

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 22-'30 |
|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|--------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 1 | -5 | -2 | 5 | 19 | 43 | 61 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -1 | 9 | 7 | 2 | -12 | -35 | -30 |
| MRB Rijksdeel | -0 | 4 | 5 | 8 | 7 | 8 | 31 |
| MRB Opcenten | 1 | 3 | 4 | 6 | -21 | 7 | 0 |
| MRB Totaal | 0 | 7 | 9 | 14 | -14 | 14 | 31 |
| BPM | 463 | 566 | 228 | 116 | 18 | -27 | 1.363 ← |
| Bijtelling | 22 | 30 | 26 | 11 | -12 | -44 | 34 |
| Accijns Benzine PA | 0 | 31 | 29 | 13 | -26 | -89 | -41 |
| Accijns Diesel PA | -0 | 1 | 1 | 1 | 1 | -0 | 3 |
| Accijns totaal PA | -0 | 32 | 29 | 14 | -25 | -89 | -39 |
| EB PA | 1 | -3 | -2 | 1 | 4 | 9 | 10 |
| Subsidie privé (SEPP nieuw) | -51 | -44 | -51 | -61 | -79 | - | -285 ← |
| Subsidie privé (SEPP gebruikt) | - | 1 | 3 | 4 | 1 | - | 9 |
| Totaal Rijk | 433 | 578 | 260 | 108 | -69 | -102 | 1.209 |

Effecten fiche 'beperkt stimuleren'

Fiche: beperkt stimuleren

Fiche – beperkt stimuleringsbeleid 2025-2030

| <i>Prijspeil 2021</i> | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Bijtelling + cap EV | 17% | 22% | 22% | 22% | 22% | 22% |
| | 30.000 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| MRB tarief EV | 25% | 45% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Gewichtscorrectie PHEV | | Nee | Nee | Nee | Nee | Nee |
| Vaste voet bpm (EV) | 0 | 372 | 372 | 372 | 372 | 372 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | 2.500 | 2.250 | 2.000 | 1.750 | 1.500 | n.v.t. |
| | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | |
| Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands EV particulieren | 2.000 | 1.750 | 1.500 | 1.250 | 1.000 | n.v.t. |
| | 45.000 | nvt | nvt | nvt | nvt | |



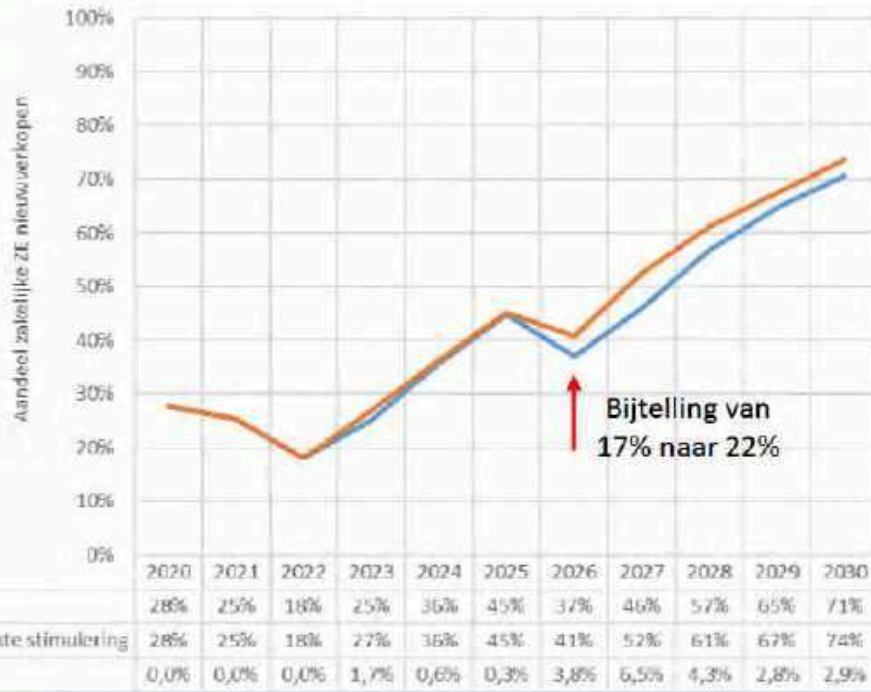
Correctie voor het meergewicht van ZE t.o.v. conventioneel en aansluiting op BNG invoering 2030. Gewichtscorrectie kan na 2030 afgebouwd worden naarmate EV's naar verwachting lichter worden.

Groen = aanvullend t.o.v. basispad / vastgesteld beleid.

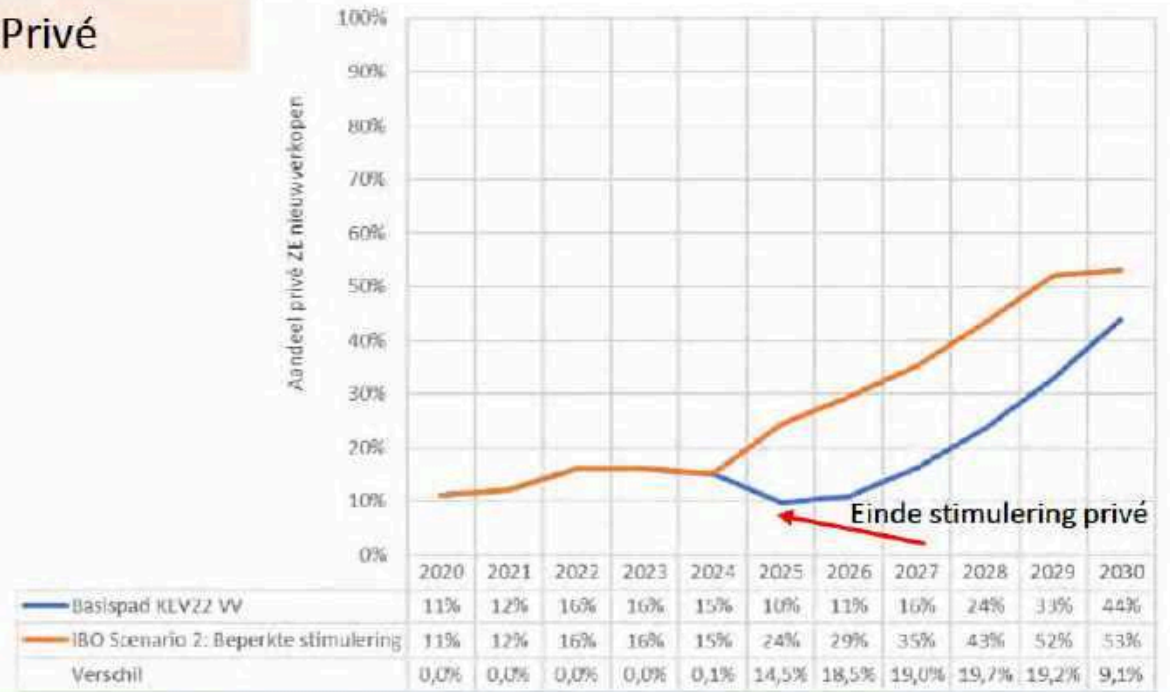
Fiche beperkt stimuleren: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt naar maximaal 7% extra ingroei in 2027 en 3% in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt naar maximaal 20% extra ingroei in 2028 en 9% in 2030.

Zakelijk



Privé



Fiche beperkt stimuleren: effecten nieuwverkopen

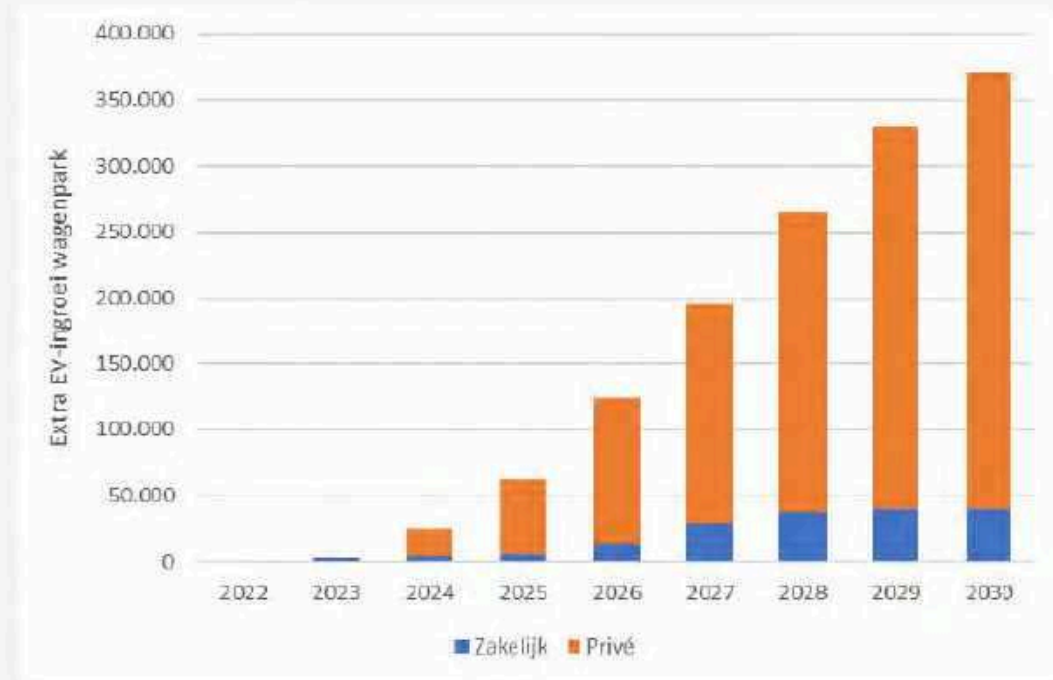
- De totale EV-ingroei stijgt geleidelijk naar maximaal 12% extra ingroei in 2027 en 5% in 2030.
- Cumulatief komt fiche beperkt stimuleren uit op circa 173.000 extra privé en 58.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2025-2030.
- Totaal komt dit op **231.000** extra ZE nieuwverkopen in 2025-2030.

Totaal



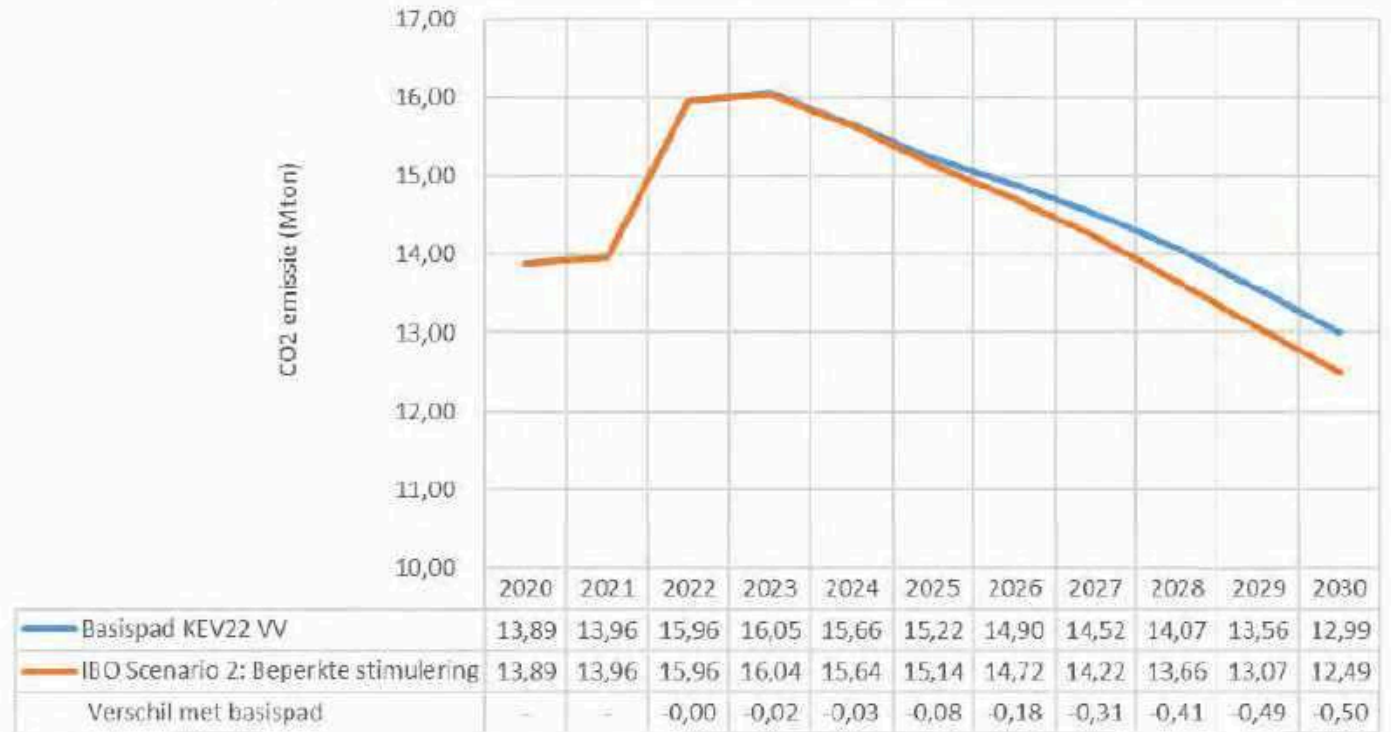
Fiche beperkt stimuleren: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **370.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 1,91 mln. in fiche beperkt stimuleren.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 40.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en 330.000 extra EV's in het particuliere wagenpark.
- **Het EV wagenpark groeit harder dan verwacht zou worden o.b.v. de extra EV nieuwverkopen t.o.v. het basispad. Door de MRB-tariefcorrectie en occasionsubsidie blijven er veel meer EVs behouden in het wagenpark.**



Fiche beperkt stimuleren: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 0,50 Mton naar 12,49 Mton.
- Fiche beperkt stimuleren resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **2,02 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Fiche beperkt stimuleren: Budgettaire effecten

- Fiche beperkt stimuleren resulteert in een derving van afgerond **€3,8 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030**.
- De grootste derving is te zien in de afnemende MRB-opbrengsten* (€2,2 mld. waarvan €1,4 mld. Rijksdeel MRB)
- De BPM-opbrengsten (€0,8 mld.) en de accijnsopbrengsten (€0,7 mld.) nemen af door de extra ingroei van ZE.
- De SEPP (nieuw+gebruikt) kost circa €1,0 mld. in fiche beperkt stimuleren.

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | 25-'30 | | |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|-------------|-------------|
| Personenauto's | | | | | | | | | | |
| MRB Rijksdeel ZE | 9 | -230 | -158 | -180 | -210 | -255 | -768 | -1.024 | | |
| MRB Rijksdeel ICEV | -14 | -34 | -58 | -81 | -103 | -113 | -290 | -404 | | |
| MRB Rijksdeel | -5 | -264 | -216 | -261 | -313 | -368 | -1.059 | -1.427 | | |
| MRB Opcenten | -5 | -135 | -107 | -130 | -169 | -187 | -547 | -734 | | |
| MRB Totaal | -10 | -399 | -323 | -391 | -482 | -556 | -1.605 | -2.161 | | |
| BPM | -89 | -157 | -172 | -162 | -135 | -79 | -715 | -794 | | |
| Bijtelling | 0 | 0 | 3 | 4 | 2 | -1 | 9 | 9 | | |
| Accijns Benzine PA | -28 | -64 | -107 | -145 | -173 | -178 | -517 | -695 | | |
| Accijns Diesel PA | -1 | -2 | -3 | -4 | -4 | -4 | -13 | -17 | | |
| Accijns totaal PA | -29 | -66 | -110 | -149 | -177 | -181 | -530 | -711 | | |
| EB PA | 7 | 13 | 18 | 21 | 20 | 21 | 79 | 101 | | |
| Subsidie (SEPP) | -97 | -105 | -110 | -118 | -122 | - | -551 | -551 | | |
| Subsidie privé (SEPP gebruikt) | - | -100 | -108 | -125 | -135 | - | -467 | -467 | | |
| Totaal Rijk | -212 | -678 | -695 | -789 | -859 | -608 | -3.233 | -3.841 | | |
| Gewichtscorrectie: | | | | | | | | | | |
| Rijksdeel MRB EV gew.correctie | -3 | -190 | -216 | -261 | -313 | -368 | -983 | -1.351 | | |
| Subtotaal | -3 | -190 | -216 | -261 | -313 | -368 | -983 | -1.351 | 30% | 35% |
| Directe stimulering: | | | | | | | | | | |
| Rijksdeel MRB korting | -2 | -74 | - | - | - | - | -76 | -76 | | |
| Subsidie (SEPP) | -97 | -105 | -110 | -118 | -122 | - | -551 | -551 | | |
| Subsidie privé (SEPP gebruikt) | - | -100 | -108 | -125 | -135 | - | -467 | -467 | | |
| Subtotaal | -99 | -278 | -218 | -242 | -256 | - | -1.094 | -1.094 | 34% | 28% |
| Grondslagerosie: | | | | | | | | | | |
| BPM | -89 | -157 | -172 | -162 | -135 | -79 | -715 | -794 | | |
| Saldo accijns-EB | -22 | -53 | -92 | -128 | -156 | -160 | -451 | -611 | | |
| Bijtelling | 0 | 0 | 3 | 4 | 2 | -1 | 9 | 9 | | |
| Subtotaal | -110 | -210 | -261 | -286 | -289 | -240 | -1.157 | -1.396 | 36% | 36% |
| Totaal | -212 | -678 | -695 | -789 | -859 | -608 | -3.233 | -3.841 | 100% | 100% |

*Bij invoering BNG in 2030 vallen de budgettaire effecten van de gewichtscorrectie weg in 2030.



Analyses ten behoeve van Formule E-Team (FET)

Context en uitgangspunten

- EU normering nieuwverkopen 100% ZE in 2035 en -55% in 2030 (i.p.v. -37,5%)
 - Tussendoel 2025 blijft -15%
 - Het effect van aangescherpt tussendoel 2030 heeft relatief beperkt effect op cumulatieve reductie in 2025-2029
- Dit betekent dat er in 2025-2030 een groot reductiepotentieel blijft liggen
- Extra beleid is door FET gewenst in 2025-2030, via twee mogelijke pakketten
 - Alleen stimuleringsbeleid
 - Normeren en flankerend stimuleringsbeleid

Uitgangspunten bij vormgeving pakketten:

- Gericht op cumulatieve CO₂-reductie tot en met 2030, niet alleen het effect in 2030
- Logische aansluiting tussen reeds vastgesteld beleid t/m 2024-2025 en aanvullend beleid 2025-2030
- Overheidskosten (budgettaire derving)

Scenario's

- Scenario 1 [**IBO referentie**]: alleen normering (incl. tijdelijke korting bijtelling i.v.m. uitwijkeffecten)
- Scenario 2 [**FET scenario**]: alleen stimuleren (gericht op hetzelfde CO₂-effect als scenario 3)
- Scenario 3 [**FET scenario**]: normeren en stimuleren

Scenario 1 [IBO]: alleen normeren

IBO referentiescenario – Normeren + flankerend compensatie bijtelling 2025-2030

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Bijtelling + cap EV | 17% | 17% | 18% | 19% | 20% | 22% |
| | 30.000 | 25.000 | 25.000 | 20.000 | 20.000 | n.v.t. |
| Normering zakelijk nieuwverkopen | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Grens bedrijfsgrootte (# wn-ers) | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |

Tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op A en B segment

Aanname: bijtellingskorting voorkomt uitwijkeffecten van de zakelijke normering

Scenario 1 [IBO]: alleen normeren

IBO referentiescenario – Normeren + flankerend compensatie bijtelling 2025-2030

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Bijtelling + cap EV | 17% | 17% | 18% | 19% | 20% | 22% |
| | 30.000 | 25.000 | 25.000 | 20.000 | 20.000 | n.v.t. |
| Normering zakelijk nieuwverkopen | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Grens bedrijfsgrootte (# wn-ers) | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |

Tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op A en B segment

Aanname: bijtellingskorting voorkomt uitwijkeffecten van de zakelijke normering

Scenario 2 [FET]: alleen stimuleren

FET scenario 2 – Alleen stimuleringsbeleid 2025-2030

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|--------|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Bijtelling + cap EV | 12% | 12% | 13% | 14% | 15% | 16% |
| | 45.000 | 45.000 | 40.000 | 40.000 | 35.000 | 35.000 |
| MRB tarief EV* | 25% | 45% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| Gewichtscorrectie EV | | | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) |
| MRB tov benzine tarief | 43% | 77% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Gewichtscorrectie PHEV | | -200 kg | -200 kg | -200 kg | -200 kg | -200 kg |
| Vaste voet bpm (EV) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | 2.500 | 2.250 | 2.000 | 1.750 | 1.500 | n.v.t. |
| | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | |
| Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands EV particulieren | 2.000 | 1.750 | 1.500 | 1.250 | 1.000 | n.v.t. |
| | 45.000 | nvt | nvt | nvt | nvt | |

* Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke MRB belastingdruk voor EV en benzine betekent circa 40% tariefkorting of 400 kg correctie.

Scenario 3 [FET]: normeren en flankerend stimuleren

FET scenario 3 – Normeren + flankerend stimuleringsbeleid 2025-2030

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Bijtelling + cap EV | 17% | 17% | 18% | 19% | 20% | 22% |
| | 30.000 | 25.000 | 25.000 | 20.000 | 20.000 | n.v.t. |
| Normering zakelijk nieuwverkoop | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Grens bedrijfsgrootte (# wn-ers)* | >0 wn-ers* | >0 wn-ers* | >0 wn-ers* | >0 wn-ers* | >0 wn-ers* | >0 wn-ers* |
| MRB tarief EV** | 25% | 45% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| Gewichtscorrectie EV | | | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) |
| MRB tov benzine tarief | 43% | 77% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Gewichtscorrectie PHEV | | -200 kg | -200 kg | -200 kg | -200 kg | -200 kg |
| Vaste voet bpm (EV) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | 2.500 | 2.250 | 2.000 | 1.750 | 1.500 | n.v.t. |
| | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | |
| Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands EV particulieren | 2.000 | 1.750 | 1.500 | 1.250 | 1.000 | n.v.t. |
| | 45.000 | nvt | nvt | nvt | nvt | |

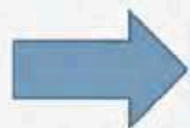


Tijdelijke korting ter
compensatie verplichting
ZE, gericht op A en B
segment

** Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke MRB belastingdruk voor EV en benzine betekent circa 40% tariefkorting of 400 kg correctie.

Samenvatting effecten: EV's en CO2

| Scenario | EV ingroei % in nieuwverkopen 2030 | CO ₂ reductie cumulatief '25-'30 (Mton) | CO ₂ reductie in 2030 (Mton) | EV's in wagenpark 2030 (mln.) | Extra EV's in wagenpark 2030 (mln.) | Extra EV's zakelijk (RP) of privé (NP) (mln.) |
|------------------------------|------------------------------------|--|---|-------------------------------|-------------------------------------|---|
| Basispad KEV22-VV | 60% | Referentie | Referentie | 1,54 | Referentie | |
| Scenario 1: normeren [IBO] | 76% | 5,74 | 1,30 | 2,12 | 0,57 | RP: +0,40 NP: +0,17 |
| Scenario 2: stimuleren [FET] | 81% | 6,92 | 1,64 | 2,44 | 0,90 | RP: +0,41 NP: +0,49 |
| Scenario 3: norm+stim. [FET] | 81% | 7,35 | 1,70 | 2,47 | 0,93 | RP: +0,42 NP: +0,51 |



Het grootste verschil met IBO-scenario 1 is dat de twee FET-scenario's meer balans zakelijk-privé hebben.

*****Belangrijk om op te merken:** Kosten en CO₂-effecten zijn niet zuiver vergelijkbaar op basis van de budgettaire platen en CO₂-effecten per kalenderjaar. Zo worden eenmalige dervingen zoals BPM of eenmalige uitgaven zoals subsidie volledig ingeboekt, terwijl de CO₂-effecten van alleen de beginjaren worden meegeteld. De voertuigen blijven naar verwachting gemiddeld nog 10 tot 15 jaar in het Nederlandse wagenpark, waardoor er nog 10 tot 15 jaar CO₂-reductie zal worden gerealiseerd.

* Zie ook: Revnext (2021). Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/22/bijlage-3-revnext-rapport-kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>

Samenvatting effecten: budgettair

| Scenario | Budgettair effect 2025-2030 (mld.) | Budgettair effect 2025-2029 (mld.) | Budgettair effect in 2030 (mld.) | Deeleeffect grondslagerosie '25-'29 | Deeleeffect compensatie bijtelling i.r.t. meerprijs EV en uitwijkrisico '25-'29 | Deeleeffect stimulering '25-'29 | Deeleeffect compensatie MRB i.r.t. meergewicht EV '25-'29 |
|------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---|---------------------------------|---|
| Basispad KEV22-VV | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie | Referentie |
| Scenario 1: normeren [IBO] | €4,7 | €3,9 | €0,8 | €3,4 (87%) | €0,5 (13%) | 0 | 0 |
| Scenario 2: stimuleren [FET] | €10,7 | €8,7 | €2,0 | €3,9 (45%) | 0 | €3,5 (40%) | €1,3 (15%) |
| Scenario 3: norm+stim. [FET] | €9,7 | €8,1 | €1,6 | €4,5 (55%) | €0,6 (7%) | €1,7 (21%) | €1,3 (16%) |

- Het kabinet is voornemens per 2030 betalen naar gebruik (BNG) in te voeren. Verdere grondslagerosie t.o.v. ijkjaar 2025 wordt vanaf 2030 gedekt in het km-tarief. De MRB gewichtscorrectie voor EV/PHEV wordt mogelijk verwerkt in de tariefstructuur. Om deze reden zijn de budgettaire effecten in 2030 in de budgettaire plaat weggelaten en ligt de focus op de overbruggingsjaren 2025-2029.
- Daarnaast is de derving uiteengezet naar directe stimuleringskosten (kortingen of subsidie), MRB-gewichtscorrectie (nieuwe normaal en aansluiting op BNG) en grondslagerosie (toename van EV's die voor lagere belastingopbrengsten zorgen dan vergelijkbare fossiele auto's).

Effecten scenario 1 [IBO-Referentie]:
alleen normeren

Scenario 1: vormgeving bijtelling EV

Het kostenverhogende effect van de verplichte keuze voor EV wordt gecompenseerd met een beperkte tijdelijke korting in de bijtelling (i.c.m. cap) in 2026-2029.

| IBO referentiescenario – Normeren + flankerend compensatie bijtelling 2025-2030 | | | | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Bijtelling + cap EV | 17% | 17% | 18% | 19% | 20% | 22% |
| | 30.000 | 25.000 | 25.000 | 20.000 | 20.000 | n.v.t. |
| Normering zakelijk nieuwverkopen | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Grens bedrijfsgrootte (# wn-ers) | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |

Tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op A en B segment

- De korting richt zich door het verlagen van de cap vooral op A- en B-segment waar het kostenverschil het grootst is
- De tijdelijke korting in de bijtelling heeft ook effect op het deel van de zakelijke markt dat niet onder de normering valt (10% van de markt bij >wn-ers grens → alleen ZZP-ers)
- In 2030 is er geen stimulering meer nodig in de bijtelling
- **Aanname: de bijtellingscompensatie voorkomt zakelijke uitwijk**

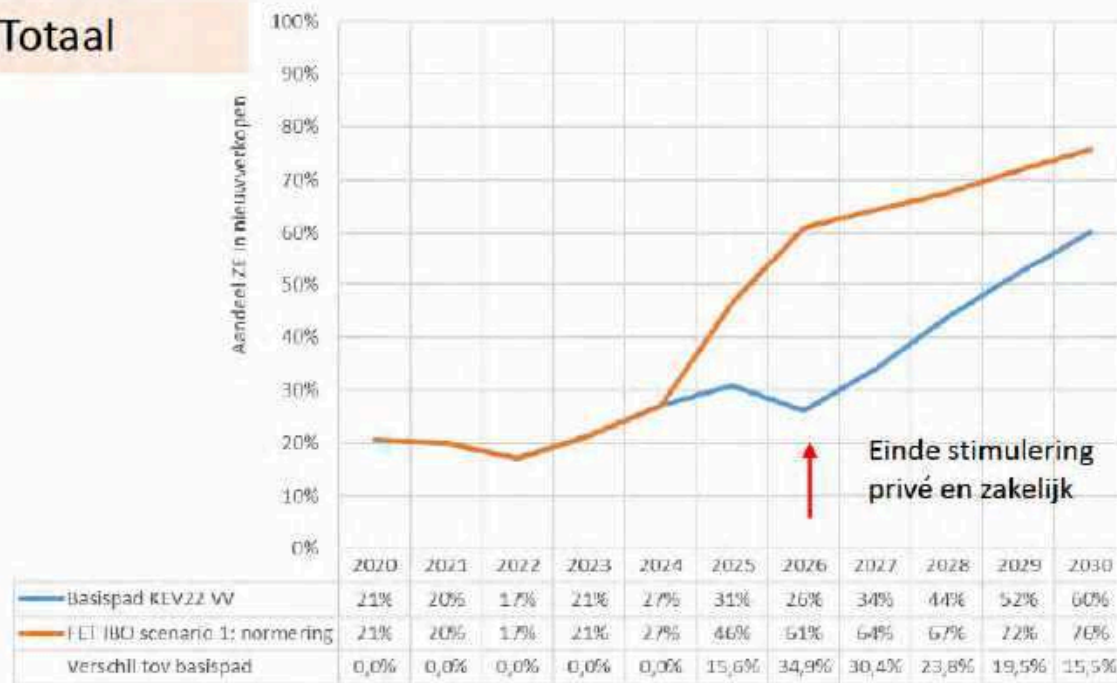
Scenario 1: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt 27% in 2025 en stijgt door naar maximaal 58% extra ingroei in 2026 waarna het effect van de zakelijke normering terugloopt tot 26% extra ingroei in 2030.
- De totale EV-ingroei stijgt 16% in 2025 en stijgt naar maximaal 35% extra ingroei in 2026 waarna het effect van de zakelijke normering terugloopt tot 16% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 1 [IBO] uit op circa 583.000 extra zakelijke ZE nieuwverkopen in 2024-2030.

Zakelijk

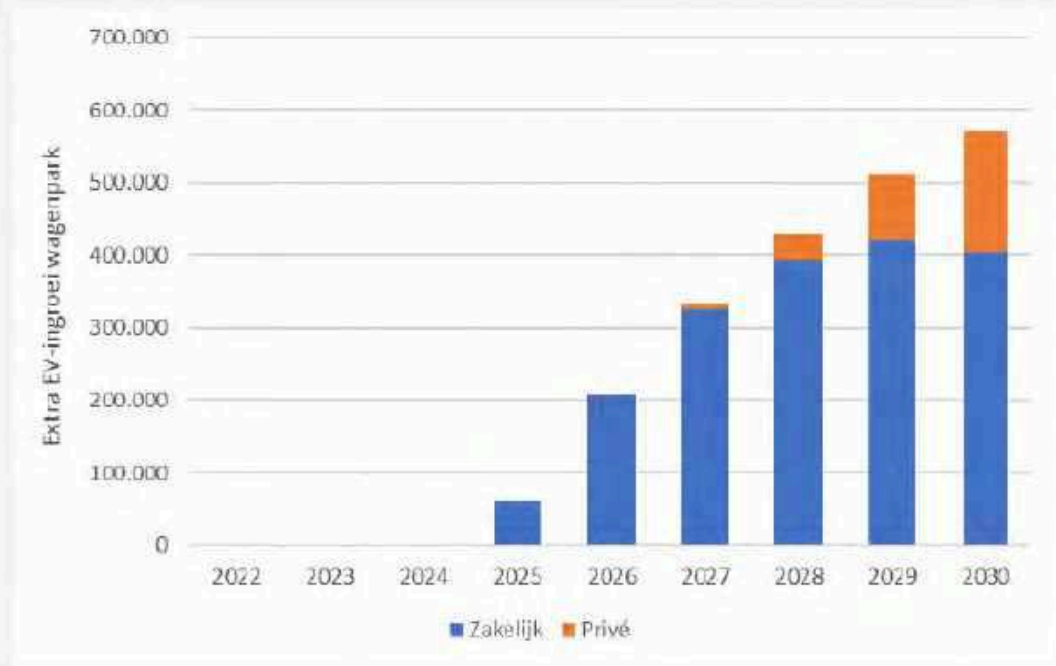


Totaal



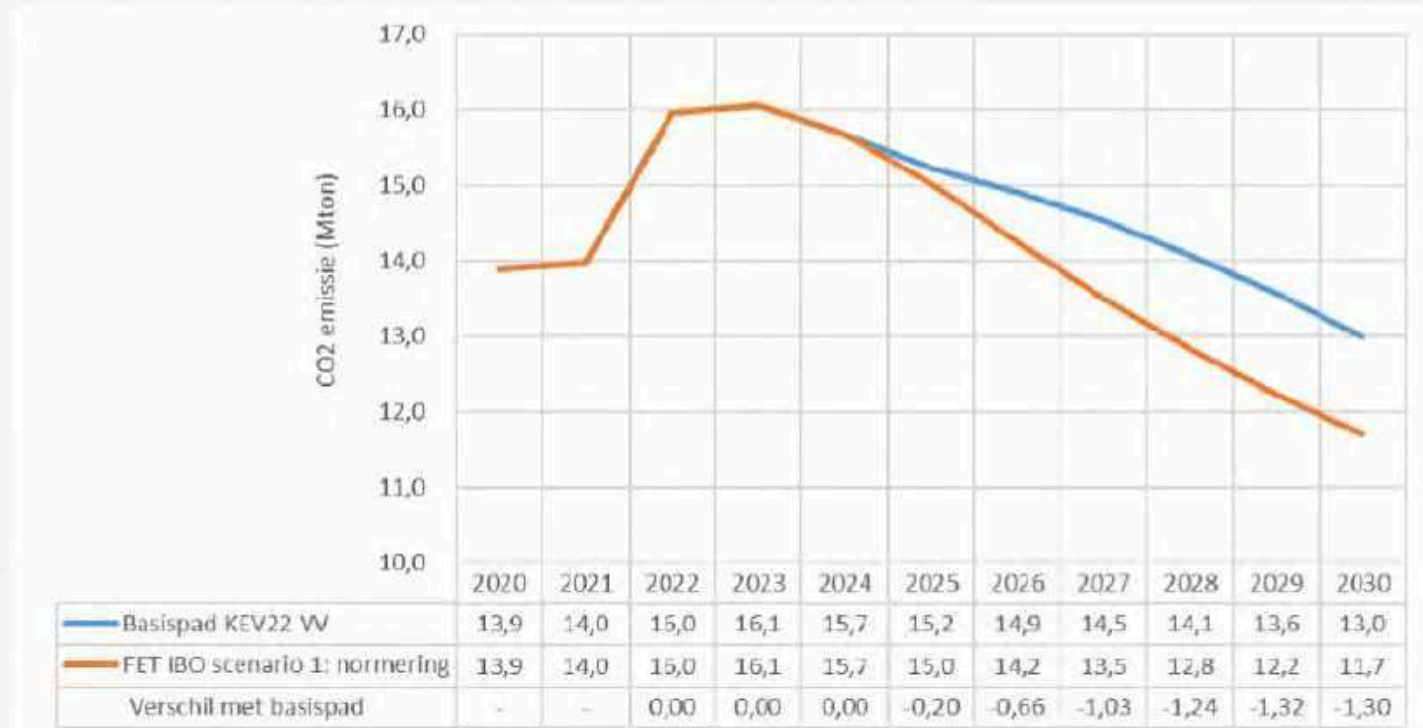
Scenario 1: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **572.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,12 mln. in scenario 1.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 404.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en **168.000 extra EV's in het particuliere wagenpark**. Na 2030 komt de doorstroom naar de particuliere tweedehandsmarkt nog sterker op gang (de grote zakelijke EV cohorten uit 2026-2027).
- Van de 572.000 extra EV gaat 80% ten koste van benzine en 20% ten koste van PHEV's.



Scenario 1: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 1,30 Mton naar 11,7 Mton.
- Scenario 1 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **5,74 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55%, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Gevoeligheid werknemersgrens:

Op basis van een grove benadering (geen volledige doorrekening) daalt het cumulatieve CO₂-effect met 20% bij een 50-werknemersgrens (naar circa 4,6 Mton) en met 40% bij een 100-werknemersgrens (naar 3,5 Mton).

Scenario 1: effecten NOx en fijnstof (PM10)

- Scenario 1 [IBO] resulteert in een NOx-reductie van **5,0 kton cumulatief** in 2025-2030.

| NOX [Kton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|--------|
| Basispad KEV22 VV | 16,0 | 14,6 | 13,4 | 12,2 | 11,1 | 10,1 | 77,3 |
| FET IBO scenario 1: normering | 15,7 | 14,0 | 12,4 | 11,1 | 10,0 | 9,0 | 72,3 |
| Vershil | -0,2 | -0,6 | -0,9 | -1,1 | -1,1 | -1,0 | -5,0 |

- Scenario 1 [IBO] resulteert in een PM10-reductie van **85,8 ton cumulatief** in 2025-2030.

| Fijnstof (PM10) [ton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Basispad KEV22 VV | 2.067 | 2.072 | 2.076 | 2.079 | 2.082 | 2.083 | 12.460 |
| FET IBO scenario 1: normering | 2.065 | 2.063 | 2.061 | 2.060 | 2.061 | 2.064 | 12.374 |
| Vershil | -2,7 | -9,3 | -15,4 | -19,2 | -20,7 | -18,6 | -85,8 |

* Nog niet duidelijk of PBL de emissiefactoren voor NOx/fijnstof gaat bijstellen in KEV22. Bovenstaande doorrekening is op basis van kentallen uit KEV20/KEV21.

Scenario 1: Budgettaire effecten 2025-2030

- Scenario 1 [IBO] resulteert in een derving van afgerond **€4,7 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030.**
- De grootste derving is te zien in de afnemende BPM-opbrengsten (€2,4 mld.), de afnemende accijnsopbrengsten (€2,1 mld.) door de extra ingroei van ZE en de korting in de bijtelling voor ZE (€0,6 mld.)
- De MRB-opbrengsten stijgen licht door het hogere gewicht van ZE en de EB-opbrengsten stijgen door meer elektriciteitsverbruik.

Scenario 1 t.o.v. basispad:

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 10 | 123 | 196 | 247 | 288 | 320 | 1.185 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -25 | -99 | -162 | -212 | -254 | -282 | -1.035 |
| MRB Rijksdeel | -16 | 25 | 34 | 34 | 34 | 39 | 150 |
| MRB Opcenten | -11 | 23 | 36 | 29 | 33 | 8 | 117 |
| MRB Totaal | -26 | 48 | 70 | 63 | 67 | 46 | 267 |
| BPM | -348 | -537 | -505 | -391 | -309 | -263 | -2.354 |
| Bijtelling | -32 | -78 | -111 | -134 | -143 | -135 | -632 |
| Accijns Benzine PA | -72 | -228 | -359 | -435 | -468 | -461 | -2.021 |
| Accijns Diesel PA | -1 | -6 | -9 | -11 | -10 | -9 | -46 |
| Accijns totaal PA | -73 | -234 | -368 | -445 | -478 | -470 | -2.067 |
| EB PA | 12 | 32 | 44 | 48 | 43 | 42 | 221 |
| Subsidie privé (SEPP nieuw) | - | - | - | - | - | - | - |
| Subsidie privé (SEPP gebruikt) | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal Rijk | -457 | -792 | -906 | -888 | -852 | -787 | -4.682 |

Gevoeligheid werknemersgrens:

Op basis van een grove benadering (geen volledige doorrekening) daalt het cumulatieve ingroei-effect van EV's met 20% bij een 50-werknemersgrens en met 40% bij een 100-werknemersgrens. De budgettaire plaat zal in die orde grootte naar rato veranderen.


Scenario 1: Budgettaire effecten 2025-2029

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|------|
| MRB Rijksdeel ZE | 10 | 123 | 196 | 247 | 288 | | 864 | |
| MRB Rijksdeel ICEV | -25 | -99 | -162 | -212 | -254 | | -753 | |
| MRB Rijksdeel | -16 | 25 | 34 | 34 | 34 | | 111 | |
| MRB Opcenten | -11 | 23 | 36 | 29 | 33 | | 110 | |
| MRB Totaal | -26 | 48 | 70 | 63 | 67 | | 221 | |
| BPM | -348 | -537 | -505 | -391 | -309 | | -2.090 | |
| Bijtelling | -32 | -78 | -111 | -134 | -143 | | -497 | |
| Accijns Benzine PA | -72 | -228 | -359 | -435 | -468 | | -1.560 | |
| Accijns Diesel PA | -1 | -6 | -9 | -11 | -10 | | -37 | |
| Accijns totaal PA | -73 | -234 | -368 | -445 | -478 | | -1.598 | |
| EB PA | 12 | 32 | 44 | 48 | 43 | | 179 | |
| Subsidie privé (SEPP nieuw) | - | - | - | - | - | | - | |
| Subsidie privé (SEPP gebruikt) | - | - | - | - | - | | - | |
| Totaal Rijk | -457 | -792 | -906 | -888 | -852 | | -3.895 | |
| Tijdelijke compensatie bijtelling: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
| Bijtelling | -32 | -78 | -111 | -134 | -143 | | -497 | 13% |
| Grondslagerosie: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
| BPM | -348 | -537 | -505 | -391 | -309 | | -2.090 | |
| Saldo accijns-EB | -61 | -202 | -324 | -397 | -435 | | -1.418 | |
| MRB rijksdeel | -16 | 25 | 34 | 34 | 34 | | 111 | |
| Subtotaal | -425 | -714 | -795 | -754 | -710 | | -3.397 | 87% |
| Totaal | -457 | -792 | -906 | -888 | -852 | | -3.895 | 100% |

Het kabinet is voornemens per 2030 betalen naar gebruik (BNG) in te voeren. Verdere grondslagerosie t.o.v. ijkjaar 2025 wordt vanaf 2030 gedekt in het km-tarief. De MRB gewichtscorrectie voor EV/PHEV wordt mogelijk verwerkt in de tariefstructuur. Om deze reden zijn de budgettaire effecten in 2030 in de budgettaire plaat weggelaten en ligt de focus op de overbruggingsjaren 2025-2029. Het budgettaire effect daalt van **€4,7 mld. naar €3,9 mld.**

Daarnaast is het totale budgettaire effect uiteengezet:

- De normering (verplichte keuze voor EV) zorgt voor grondslagerosie in de BPM, saldo accijns-EB en MRB rijksdeel. De totale derving bedraagt €3,4 mld. (87%) in 2025-2029.
- De tijdelijke korting/compensatie in de bijtelling zorgt voor een derving van €0,5 mld. (13%). Zonder tijdelijke korting/compensatie in de bijtelling zouden uitwijkeffecten naar verwachting dezelfde omvang aan derving veroorzaken in de bijtelling.



Effecten scenario 2 [FET]:
alleen stimuleren

Scenario 2: alleen stimuleren

| FET scenario 2 (2b2) – Alleen stimuleringsbeleid 2025-2030 | | | | | | |
|---|--------|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Bijtelling + cap EV | 12% | 12% | 13% | 14% | 15% | 16% |
| | 45.000 | 45.000 | 40.000 | 40.000 | 35.000 | 35.000 |
| MRB tarief EV* | 25% | 45% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| Gewichtscorrectie EV | | | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) |
| MRB tov benzine tarief | 43% | 77% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Gewichtscorrectie PHEV | | -200 kg | -200 kg | -200 kg | -200 kg | -200 kg |
| Vaste voet bpm (EV) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | 2.500 | 2.250 | 2.000 | 1.750 | 1.500 | |
| | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | |
| Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands EV particulieren | 2.000 | 1.750 | 1.500 | 1.250 | 1.000 | |
| | 45.000 | nvt | nvt | nvt | nvt | |

FET partijen zien een structureel lagere bijtelling voor EV als een meer correcte weergave van het privévoordeel van de auto van de zaak, omdat de zakelijke TCO's structureel lager liggen dan bij brandstofvoertuigen. In de bovenstaande tabel is vanuit dit perspectief sprake van een tijdelijke korting als stimulering in 2025-2029 en zou vanaf 2030 het nieuwe normaal gelden voor EV's in de bijtelling.

* Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke MRB belastingdruk voor EV en benzine betekent circa 40% tariefkorting of 400 kg correctie.

Scenario 2: effecten nieuwverkopen totaal

- De totale EV-ingroei stijgt 19% in 2025 en stijgt naar maximaal 38% extra ingroei in 2026 waarna het effect van de stimulering terugloopt tot 20% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 2 uit op circa 578.000 extra zakelijke en 189.000 extra privé ZE nieuwverkopen in 2024-2030. In totaal 767.000 extra ZE nieuwverkopen.

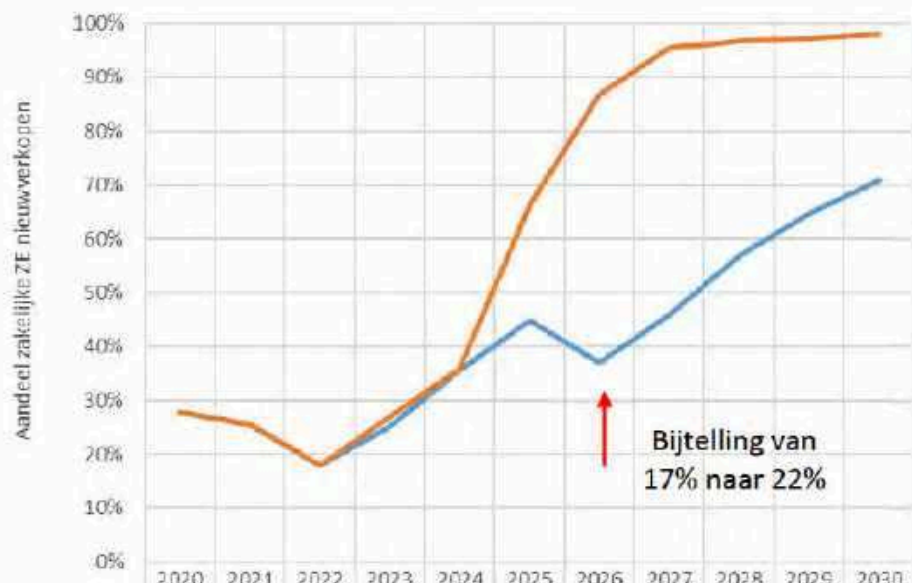
Totaal



Scenario 2: effecten nieuwverkopen zakelijk-privé

- De zakelijke EV-ingroei stijgt 22% in 2025 en stijgt door naar maximaal 50% extra ingroei in 2027 waarna het effect van de stimulering terugloopt tot 27% extra ingroei in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt 16% in 2025, stijgt naar 20%-21% extra ingroei in 2026-2029 en vlagt af naar 11% in 2030.

Zakelijk



| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 28% | 25% | 18% | 25% | 36% | 45% | 37% | 46% | 57% | 65% | 71% |
| IBO FET Scenario 2: alleen stimuleren | 28% | 25% | 18% | 27% | 36% | 66% | 87% | 95% | 97% | 97% | 98% |
| Verskil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,7% | 0,1% | 21,5% | 49,9% | 49,6% | 39,9% | 32,5% | 27,2% |

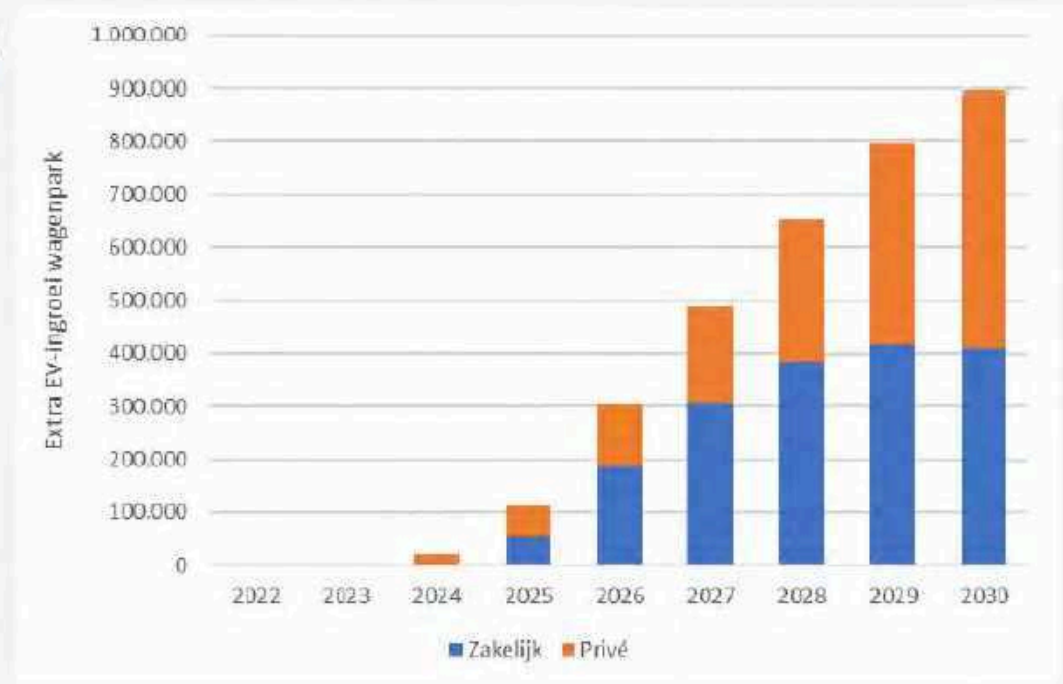
Privé



| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Basispad KEV22 VV | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 10% | 11% | 16% | 24% | 33% | 44% |
| IBO FET Scenario 2: alleen stimuleren | 11% | 12% | 16% | 16% | 15% | 26% | 31% | 37% | 45% | 54% | 55% |
| Verskil | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 15,7% | 19,9% | 20,4% | 21,3% | 20,8% | 10,5% |

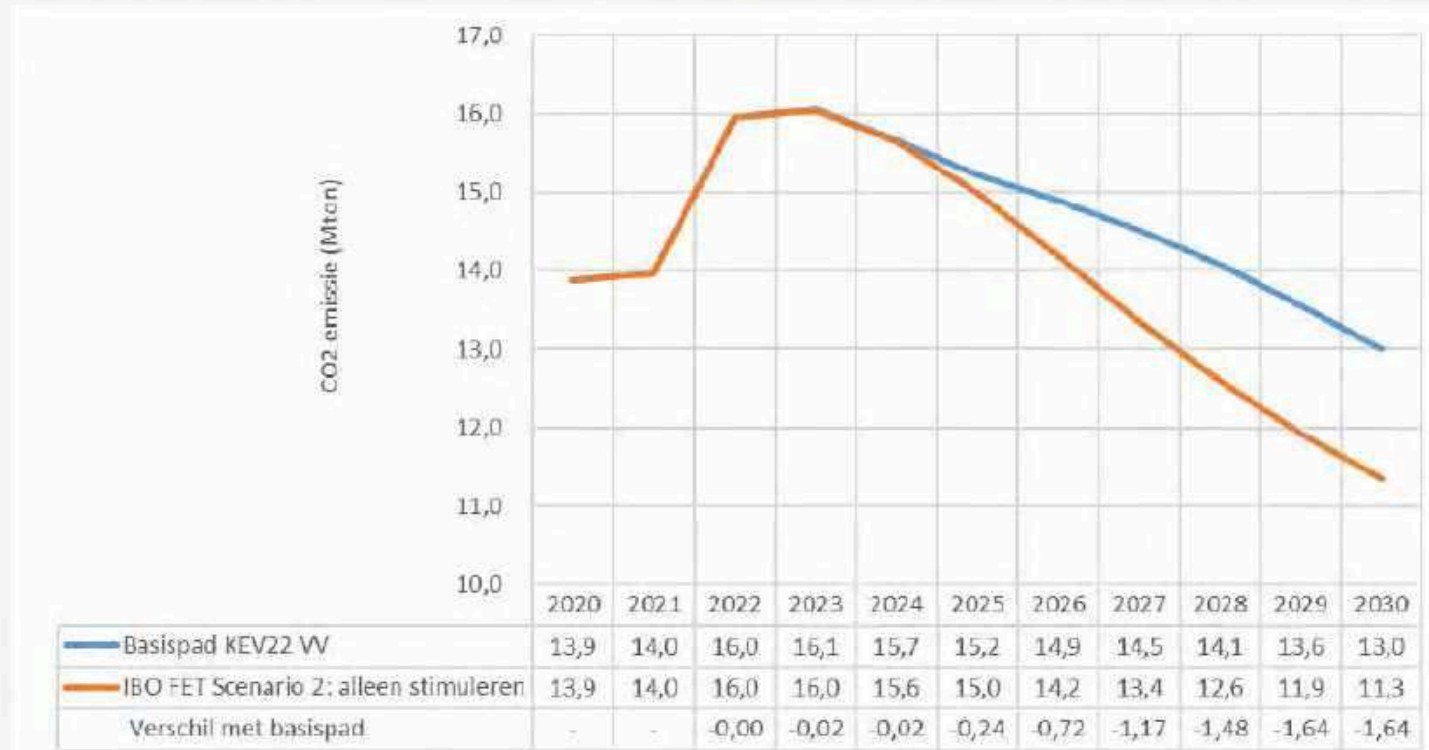
Scenario 2: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **897.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,44 mln. in scenario 2.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 409.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en 488.000 extra EV's in het particuliere wagenpark.



Scenario 2: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 1,64 Mton naar 11,3 Mton.
- Scenario 2 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **6,92 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55% in 2030, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Scenario 2: effecten NOx en fijnstof (PM10)

- Scenario 2 resulteert in een NOx-reductie van **6,2 kton cumulatief** in 2025-2030.

| NOX [Kton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|---------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Basispad KEV22 VV | 16 | 15 | 13 | 12 | 11 | 10 | 77 |
| IBO FET Scenario 2: alleen stimuleren | 16 | 14 | 12 | 11 | 10 | 9 | 71 |
| Vershil | -0,3 | -0,7 | -1,1 | -1,3 | -1,4 | -1,3 | -6,2 |

- Scenario 2 resulteert in een PM10-afname van **13,9 ton cumulatief** in 2025-2030.

| Fijnstof (PM10) [ton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|---------------------------------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Basispad KEV22 VV | 2.067 | 2.072 | 2.076 | 2.079 | 2.082 | 2.083 | 12.460 |
| IBO FET Scenario 2: alleen stimuleren | 2.069 | 2.073 | 2.072 | 2.073 | 2.077 | 2.081 | 12.446 |
| Vershil | 2,1 | 0,6 | -3,9 | -6,0 | -4,9 | -1,8 | -13,9 |

* Nog niet duidelijk of PBL de emissiefactoren voor NOx/fijnstof gaat bijstellen in KEV22. Bovenstaande doorrekening is op basis van kentallen uit KEV20/KEV21.

Scenario 2: Budgettaire effecten 2025-2030

Scenario 2 resulteert in een derving van afgerond **€10,7 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030.**

De derving bestaat uit:

- De afnemende BPM-opbrengsten (€3,2 mld.), door normering, afname ICEV en EV vrijstelling BPM
- De afnemende MRB-opbrengsten rijksdeel (€1,9 mld.), door MRB korting EV 2025-2026 en gewichtscorrectie 2027-2030 (400 kg aftrek EV; 200 kg aftrek PHEV)
- De afnemende accijnsopbrengsten (€2,5 mld.), door minder fossiele kilometers
- De afnemende bijtellingsopbrengsten, door de korting (€2,4 mld.)
- De toename uitgaven privé subsidies (€0,6 mld. nieuw en €0,5 mld. gebruikt)

Scenario 2 t.o.v. basispad:

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|----------------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 16 | -187 | -65 | -58 | -65 | -94 | -453 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -30 | -145 | -224 | -293 | -351 | -388 | -1.430 |
| MRB Rijksdeel | -14 | -332 | -288 | -351 | -416 | -481 | -1.883 |
| MRB Opcenten | -9 | -168 | -138 | -166 | -225 | -249 | -956 |
| MRB Totaal | -23 | -500 | -427 | -517 | -642 | -730 | -2.839 |
| BPM | -405 | -586 | -676 | -590 | -524 | -431 | -3.213 |
| Bijtelling | -100 | -271 | -406 | -501 | -555 | -532 | -2.365 |
| Accijns Benzine PA | -84 | -250 | -410 | -523 | -582 | -587 | -2.435 |
| Accijns Diesel PA | -1 | -6 | -9 | -11 | -11 | -10 | -47 |
| Accijns totaal PA | -85 | -256 | -419 | -534 | -592 | -597 | -2.482 |
| EB PA | 17 | 40 | 56 | 64 | 59 | 60 | 294 |
| Subsidie (SEPP) | -102 | -110 | -115 | -123 | -125 | - | -575 |
| Subsidie privé (SEPP gebri | - | -97 | -107 | -123 | -148 | - | -475 |
| Totaal Rijk | -689 | -1.613 | -1.956 | -2.158 | -2.302 | -1.982 | -10.699 |

Scenario 2: Budgettaire effecten 2025-2029

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
|----------------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------|---------------|--|
| MRB Rijksdeel ZE | 16 | -187 | -65 | -58 | -65 | | -359 | |
| MRB Rijksdeel ICEV | -30 | -145 | -224 | -293 | -351 | | -1.043 | |
| MRB Rijksdeel | -14 | -332 | -288 | -351 | -416 | | -1.402 | |
| MRB Opcenten | -9 | -168 | -138 | -166 | -225 | | -707 | |
| MRB Totaal | -23 | -500 | -427 | -517 | -642 | | -2.109 | |
| BPM | -405 | -586 | -676 | -590 | -524 | | -2.782 | |
| Bijtelling | -100 | -271 | -406 | -501 | -555 | | -1.833 | |
| Accijns Benzine PA | -84 | -250 | -410 | -523 | -582 | | -1.848 | |
| Accijns Diesel PA | -1 | -6 | -9 | -11 | -11 | | -37 | |
| Accijns totaal PA | -85 | -256 | -419 | -534 | -592 | | -1.885 | |
| EB PA | 17 | 40 | 56 | 64 | 59 | | 234 | |
| Subsidie (SEPP) | -102 | -110 | -115 | -123 | -125 | | -575 | |
| Subsidie privé (SEPP gebri | - | -97 | -107 | -123 | -148 | | -475 | |
| Totaal Rijk | -689 | -1.613 | -1.956 | -2.158 | -2.302 | | -8.717 | |

| Nieuwe normaal (gewicht | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
|-------------------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|---------------|-----|
| Rijksdeel MRB PHEV gew | -1 | -33 | -32 | -33 | -35 | | -135 | |
| Rijksdeel MRB EV gew.co | -7 | -218 | -257 | -317 | -381 | | -1.180 | |
| Subtotaal | -8 | -250 | -288 | -351 | -416 | | -1.314 | 15% |

| Directe stimulering: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|---------------|-----|
| Rijksdeel MRB korting | -6 | -82 | - | - | - | | -88 | |
| Bijtelling | -100 | -271 | -406 | -501 | -555 | | -1.833 | |
| Vaste voet BPM | -71 | -92 | -108 | -117 | -127 | | -514 | |
| Subsidies (SEPP) | -102 | -207 | -222 | -245 | -273 | | -1.050 | |
| Subtotaal | -279 | -651 | -735 | -864 | -955 | | -3.484 | 40% |

| Grondslagerosie: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|---------------|-----|
| BPM | -334 | -495 | -569 | -473 | -397 | | -2.268 | |
| Saldo accijns-EB | -68 | -216 | -363 | -470 | -534 | | -1.651 | |
| Subtotaal | -402 | -711 | -932 | -943 | -931 | | -3.918 | 45% |

| Totaal | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
|---------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------|---------------|------|
| Totaal | -689 | -1.613 | -1.956 | -2.158 | -2.302 | | -8.717 | 100% |

Het kabinet is voornemens per 2030 betalen naar gebruik (BNG) in te voeren. Verdere grondslagerosie t.o.v. ijkjaar 2025 wordt vanaf 2030 gedekt in het km-tarief. De MRB gewichtscorrectie voor EV/PHEV wordt mogelijk verwerkt in de tariefstructuur. Om deze reden zijn de budgettaire effecten in 2030 in de budgettaire plaat weggelaten en ligt de focus op de overbruggingsjaren 2025-2029. Het budgettaire effect is **€8,7 mld.**

Het totale budgettaire effect bestaat uit:

- De gewichtscorrecties in de MRB zorgen voor een derving van €1,3 mld. (15%) in 2025-2029.
- De directe stimuleringskosten (kortingsdeel in de MRB, korting bijtelling, vrijstelling vaste voet EV BPM, subsidies) zorgen voor een derving van €3,4 mld. (40%) in 2025-2029.
- De grondslagerosie (BPM en saldo accijns-EB) zorgt voor een derving van €3,9 mld. (45%) in 2025-2029.

Effecten scenario 3 [FET]:
normeren & stimuleren

Scenario 3: normeren en flankerend stimuleren

FET scenario 3 – Normeren + flankerend stimuleringsbeleid 2025-2030

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|-----------|-----------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Bijtelling + cap EV | 17% | 17% | 18% | 19% | 20% | 22% |
| | 30.000 | 25.000 | 25.000 | 20.000 | 20.000 | n.v.t. |
| Normering zakelijk nieuwverkopen | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Grens bedrijfsgrootte (# wn-ers) | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers | >0 wn-ers |
| MRB tarief EV* | 25% | 45% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| Gewichtscorrectie EV | | | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) | (=100%-400 kg) |
| MRB tov benzine tarief | 43% | 77% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| MRB tarief PHEV | 75% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Gewichtscorrectie PHEV | | -200 kg | -200 kg | -200 kg | -200 kg | -200 kg |
| Vaste voet bpm (EV) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aanschafsubsidie + cap nieuwe EV particulieren | 2.500 | 2.250 | 2.000 | 1.750 | 1.500 | |
| | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | |
| Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands EV particulieren | 2.000 | 1.750 | 1.500 | 1.250 | 1.000 | |
| | 45.000 | nvt | nvt | nvt | nvt | |

→ Tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op A en B segment

* Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke MRB belastingdruk voor EV en benzine betekent circa 40% tariefkorting of 400 kg correctie.

Scenario 3: effecten nieuwverkopen totaal

- De totale EV-ingroei stijgt 22% in 2025 en stijgt naar maximaal 44% extra ingroei in 2026, waarna het effect van de stimulering terugloopt tot 21% extra ingroei in 2030.
- Cumulatief komt scenario 2 uit op circa 605.000 extra zakelijke en 189.000 extra privé ZE nieuwverkopen in 2024-2030. In totaal 794.000 extra ZE nieuwverkopen.

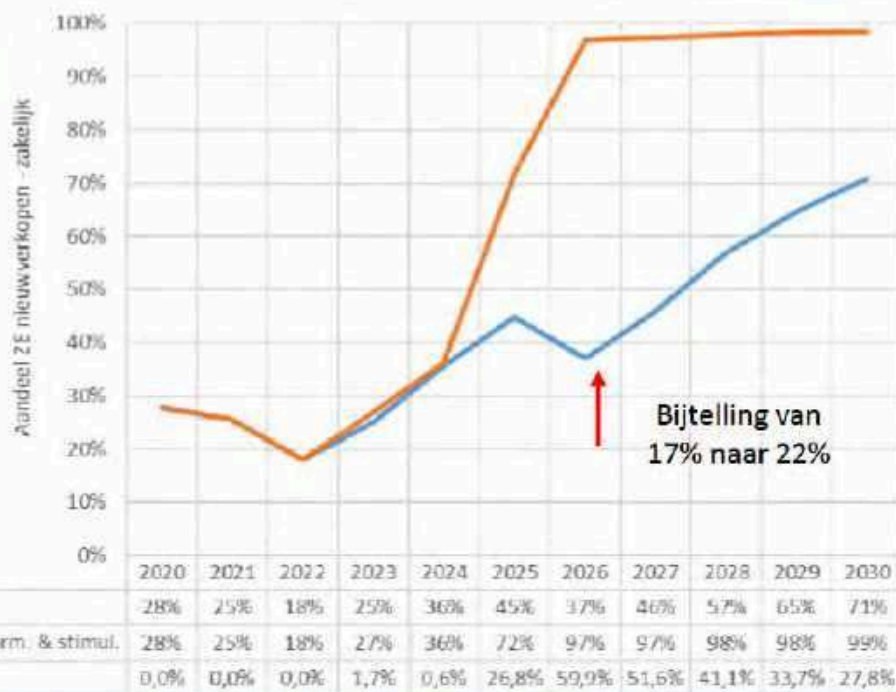
Totaal



Scenario 3: effecten nieuwverkopen

- De zakelijke EV-ingroei stijgt 27% in 2025 en stijgt door naar maximaal 60% extra ingroei in 2026 waarna het effect van de normering en stimulering terugloopt tot 28% extra ingroei in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt 16% in 2025, stijgt naar 20%-21% extra ingroei in 2026-2029 en zwakt af naar 10% in 2030.

Zakelijk

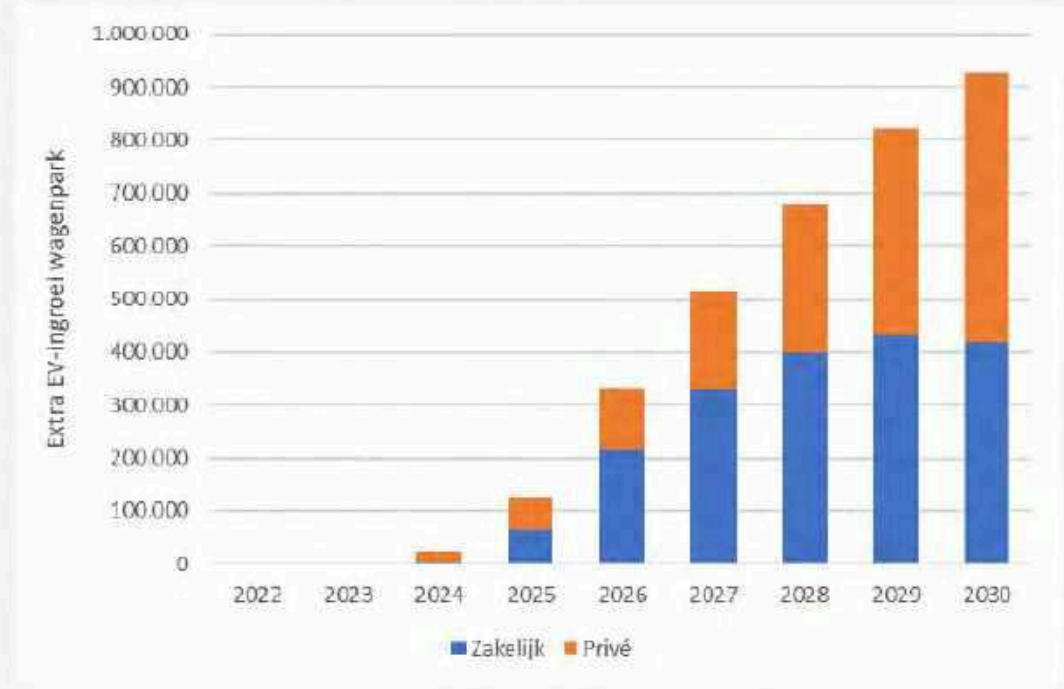


Privé



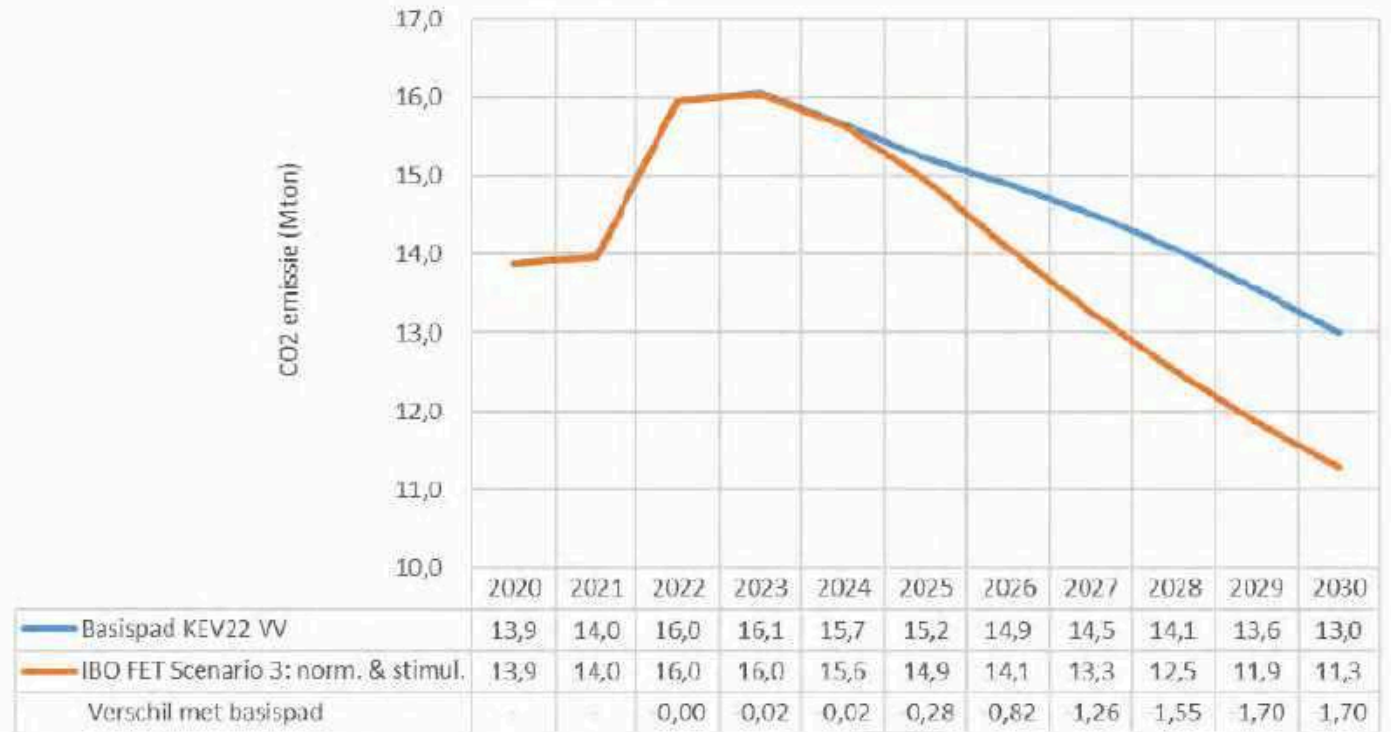
Scenario 3: effecten wagenpark

- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **926.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,47 mln. in scenario 3.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere tweedehandsmarkt in Nederland.
- In 2030 zitten 420.000 extra EV's in het zakelijke wagenpark en 506.000 extra EV's in het particuliere wagenpark.



Scenario 3: effecten CO₂-uitstoot

- De totale CO₂ emissie in 2030 neemt af met 1,70 Mton naar 11,3 Mton.
- Scenario 3 resulteert in 2022-2030 tot een reductie van **7,35 Mton cumulatief**.
- Het effect t.o.v. basispad KEV21 is groter aangezien er tussen KEV21 en KEV22 extra 'autonome' EV-ingroei is geraamd (van 1,1 mln. EV's naar 1,5 mln. EV's).
- In KEV22 is de aanscherping EU-norm fabrikanten naar -55% in 2030, het EB-beleid met extra EB-verlaging en de HBE-systematiek meegenomen.



Gevoeligheid werknemersgrens:

Op basis van een grove benadering (geen volledige doorrekening, zie slide 13) daalt het cumulatieve CO₂-effect van normering met 20% bij een 50-werknemergrens (-1,1 Mton) en met 40% bij een 100-werknemergrens (-2,2 Mton).

Scenario 3: effecten NOx en fijnstof (PM10)

- Scenario 3 resulteert in een NOx-reductie van **6,5 kton cumulatief** in 2025-2030.

| NOX [Kton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Basispad KEV22 VV | 16 | 15 | 13 | 12 | 11 | 10 | 77 |
| IBO FET Scenario 3: norm. & stimul. | 16 | 14 | 12 | 11 | 10 | 9 | 71 |
| Vershil | -0,3 | -0,8 | -1,2 | -1,4 | -1,5 | -1,4 | -6,5 |

- Scenario 3 resulteert in een PM10-reductie van **18,0 ton cumulatief** in 2025-2030.

| Fijnstof (PM10) [ton] | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|-------------------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Basispad KEV22 VV | 2.067 | 2.072 | 2.076 | 2.079 | 2.082 | 2.083 | 12.460 |
| IBO FET Scenario 3: norm. & stimul. | 2.069 | 2.072 | 2.071 | 2.073 | 2.076 | 2.081 | 12.442 |
| Vershil | 1,3 | -0,7 | -4,9 | -6,4 | -5,4 | -2,0 | -18,0 |

* Nog niet duidelijk of PBL de emissiefactoren voor NOx/fijnstof gaat bijstellen in KEV22. Bovenstaande doorrekening is op basis van kentallen uit KEV20/KEV21.

Scenario 3: Budgettaire effecten 2025-2030

Scenario 3 resulteert in een derving van afgerond **€9,7 miljard cumulatief tussen 2025 en 2030.**

De derving bestaat uit:

- De afnemende BPM-opbrengsten (€3,7 mld.), door normering, afname ICEV en EV vrijstelling BPM
- De afnemende MRB-opbrengsten rijksdeel (€1,9 mld.), door MRB korting EV 2025-2026 en gewichtscorrectie 2027-2030 (400 kg aftrek EV; 200 kg aftrek PHEV)
- De afnemende accijnsopbrengsten (€2,6 mld.), door minder fossiele kilometers
- De afnemende bijtellingsopbrengsten, door de tijdelijke korting in de bijtelling voor ZE (€0,8 mld.)
- De toename uitgaven privé subsidies (€0,6 mld. nieuw en €0,5 mld. gebruikt)

Scenario 3 t.o.v. basispad:

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'30 |
|--------------------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| MRB Rijksdeel ZE | 19 | -174 | -46 | -39 | -45 | -72 | -357 |
| MRB Rijksdeel ICEV | -38 | -161 | -240 | -308 | -368 | -405 | -1.521 |
| MRB Rijksdeel | -19 | -336 | -286 | -348 | -413 | -477 | -1.877 |
| MRB Opcenten | -11 | -166 | -140 | -168 | -200 | -251 | -936 |
| MRB Totaal | -30 | -501 | -426 | -515 | -613 | -728 | -2.813 |
| BPM | -512 | -799 | -750 | -645 | -566 | -463 | -3.736 |
| Bijtelling | -36 | -91 | -136 | -165 | -174 | -158 | -761 |
| Accijns Benzine PA | -98 | -283 | -439 | -542 | -602 | -606 | -2.570 |
| Accijns Diesel PA | -2 | -8 | -11 | -13 | -13 | -12 | -59 |
| Accijns totaal PA | -100 | -291 | -450 | -555 | -615 | -618 | -2.629 |
| EB PA | 19 | 45 | 60 | 67 | 61 | 62 | 314 |
| Subsidie privé (SEPP nieuw) | -102 | -110 | -115 | -123 | -125 | - | -575 |
| Subsidie privé (SEPP gebruikt) | - | -98 | -108 | -125 | -150 | - | -481 |
| Totaal Rijk | -750 | -1.681 | -1.786 | -1.893 | -1.982 | -1.654 | -9.745 |

Gevoeligheid werknemersgrens:

Op basis van een grove benadering (geen volledige doorrekening, zie slide 13) daalt het cumulatieve ingroei-effect van EV's zakelijk met 20% bij een 50-werknemersgrens en met 40% bij een 100-werknemersgrens. De budgettaire plaat zal substantieel veranderen.

Scenario 3: Budgettaire effecten 2025-2029

| Personenauto's | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
|--|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|---------------|------|
| MRB Rijksdeel ZE | 19 | -174 | -46 | -39 | -45 | | -285 | |
| MRB Rijksdeel ICEV | -38 | -161 | -240 | -308 | -368 | | -1.116 | |
| MRB Rijksdeel | -19 | -336 | -286 | -348 | -413 | | -1.401 | |
| MRB Opcenten | -11 | -166 | -140 | -168 | -200 | | -685 | |
| MRB Totaal | -30 | -501 | -426 | -515 | -613 | | -2.086 | |
| BPM | -512 | -799 | -750 | -645 | -566 | | -3.273 | |
| Bijtelling | -36 | -91 | -136 | -165 | -174 | | -602 | |
| Accijns Benzine PA | -98 | -283 | -439 | -542 | -602 | | -1.963 | |
| Accijns Diesel PA | -2 | -8 | -11 | -13 | -13 | | -48 | |
| Accijns totaal PA | -100 | -291 | -450 | -555 | -615 | | -2.011 | |
| EB PA | 19 | 45 | 60 | 67 | 61 | | 252 | |
| Subsidie privé (SEPP nieuw) | -102 | -110 | -115 | -123 | -125 | | -575 | |
| Subsidie privé (SEPP gebruikt) | - | -98 | -108 | -125 | -150 | | -481 | |
| Totaal Rijk | -750 | -1.681 | -1.786 | -1.893 | -1.982 | | -8.091 | |
| Nieuwe normaal (gewichtscorrectie): | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
| Rijksdeel MRB PHEV gew.correctie | -2 | -30 | -29 | -30 | -33 | | -124 | |
| Rijksdeel MRB EV gew.correctie | -9 | -217 | -258 | -317 | -380 | | -1.181 | |
| Subtotaal | -11 | -247 | -286 | -348 | -413 | | -1.305 | 16% |
| Tijdelijke compensatie bijtelling: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
| Bijtelling | -36 | -91 | -136 | -165 | -174 | | -602 | 7% |
| Directe stimulering: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
| Rijksdeel MRB korting | -8 | -88 | - | - | - | | -96 | |
| Vaste voet BPM | -82 | -109 | -113 | -119 | -128 | | -551 | |
| Subsidies (SEPP) | -102 | -209 | -223 | -247 | -276 | | -1.056 | |
| Subtotaal | -192 | -406 | -336 | -366 | -403 | | -1.704 | 21% |
| Grondslagerosie: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 25-'29 | |
| BPM | -430 | -690 | -637 | -526 | -439 | | -2.722 | |
| Saldo accijns-EB | -81 | -246 | -390 | -488 | -553 | | -1.758 | |
| Subtotaal | -510 | -936 | -1.027 | -1.014 | -992 | | -4.480 | 55% |
| Totaal | -750 | -1.681 | -1.786 | -1.893 | -1.982 | | -8.091 | 100% |

Het kabinet is voornemens per 2030 betalen naar gebruik (BNG) in te voeren. Verdere grondslagerosie t.o.v. ijkjaar 2025 wordt vanaf 2030 gedekt in het km-tarief. De MRB gewichtscorrectie voor EV/PHEV wordt mogelijk verwerkt in de tariefstructuur. Om deze reden zijn de budgettaire effecten in 2030 in de budgettaire plaat weggelaten en ligt de focus op de overbruggingsjaren 2025-2029. Het budgettaire effect is **€8,1 mld.**

Het totale budgettaire effect bestaat uit:

- De gewichtscorrecties in de MRB zorgen voor een derving van €1,3 mld. (16%) in 2025-2029.
- De tijdelijke compensatie in de bijtelling zorgt voor een derving van €0,6 mld. (7%)
- De directe stimuleringskosten (kortingsdeel in de MRB, vrijstelling vaste voet EV BPM, subsidies) zorgen voor een derving van €1,7 mld. (21%) in 2025-2029.
- De grondslagerosie (BPM, saldo accijns-EB) zorgt voor een derving van €4,5 mld. (55%) in 2025-2029.