

> Retouradres Postbus 8242 3503 RE Utrecht

T.a.v. Secretariaat Interdepartementaal Beleidsonderzoek Klimaat

**Contactpersoon**

██████████

██████████

*Adviseurs*

████████████████████

Datum 9 december 2022

Betreft Formule E-Team advies t.a.v. IBO Klimaat

Geacht IBO secretariaat,

Momenteel worden voor het mobiliteitsdeel van het IBO-klimaat traject de eerste maatregelen uit een groslijst verder uitgewerkt in fiches. Het accent ligt hierbij op normerings- en beprijzingsmaatregelen. Het Formule E-Team (FET) vraagt uw aandacht voor een meer evenwichtige aanpak met ruimte voor (aanvullende) stimulerende maatregelen in dit verdere IBO-klimaat traject.

Op verzoek van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat werkt het FET toe naar een integraal advies omtrent een pakket van maatregelen voor de stimulering van elektrische personenauto's tussen 2025 tot 2030. We kijken hierbij naar de hoogst mogelijke ingroei van elektrische personenauto's en CO<sub>2</sub>-reductie met natuurlijk oog voor de kosten. Hierbij gaan we er van uit dat er een Betalen Naar Gebruik (BNG) systematiek is ingevoerd in 2030, zoals opgenomen in de IBO-klimaat groslijst.

### **Huidige IBO-klimaat route**

In de huidige groslijst in het IBO is vooralsnog gekozen voor alleen normerende en beprijzende maatregelen. Het FET constateert dat met het inperken van fiscale prikkels de ingroei van elektrische auto's in de zakelijke markt kan stagneren daar waar juist nu verdere groei nodig is. Uit doorrekeningen van Revnext (zie bijlage, scenario IBO referentie) blijkt de huidige IBO route met het inzetten van slechts normerende en/of beprijzende maatregelen te resulteren in een minder hoge ingroei en een veel lagere CO<sub>2</sub>-reductie ten opzichte van een combinatie van normerende én stimulerende maatregelen. Mede door deze eenzijdige keuze dreigt de transitie naar zero-emissie mobiliteit en daarmee de realisatie van de doelen voor reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstof en fijnstof juist vertraagd te worden. Tevens zorgt het ervoor dat het kabinetsdoel van 100% zero-emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030 nog verder uit het zicht raakt. Bovendien heeft de Tweede Kamer meermaals gevraagd om een uitwerking van beleid na 2025 op weg naar de ambitie van 100% zero-emissie nieuwverkoop in

2030. Hierop heeft de Staatsecretaris toegezegd dit uit te werken waarbij ook gekeken zou worden naar stimulerende maatregelen<sup>1,2</sup>.

Om dit na te komen dienen ook stimulerende maatregelen te worden meegenomen in het IBO-klimaat. Daarnaast blijkt dat bij de IBO-normerende route de privé rijder minder kans krijgt om ook elektrisch te gaan rijden. Scenario 3, met normering én stimulering, zorgt voor een ingroei van elektrische personenauto's bij zowel de zakelijke als de privérijder. Waar de IBO-normerende route alleen de zakelijke rijder versneld in de elektrische auto krijgt. Hierbij opgemerkt dat voor normering mogelijk uitwijkgedrag en de effecten daarvan op dit moment nog verder onderzocht worden. Bovendien is nog onzeker of normering juridisch mogelijk is waardoor er het risico is van een vertraagde ingroei. Ook moet de beschikbaarheid van elektrische voertuigen in alle segmenten onderzocht worden.

**Datum**  
9 december 2022

### **FET advies**

Daarom pleiten de leden van het FET om vooral ook stimulerende maatregelen op te nemen naast beprijzende en normerende maatregelen, om zoveel mogelijk bij te dragen aan het behalen van de CO2-en kabinetsdoelen en de markt gericht te prikkelen. Een hogere ingroei creëert bovendien tijdig een betaalbare tweedehandsmarkt. Het FET adviseert daarbij de volgende punten:

- 1) Wij willen er graag op wijzen dat het belangrijk is en blijft om te blijven koersen op de klimaatakkoord ambitie, en tevens kabinetsstreven in het coalitieakkoord; namelijk de 100% zero-emissie nieuwverkoop in 2030. Dit is de beste weg naar CO2-reductie voor de lange termijn. Deze focus ontbreekt nu in de opdracht en wij zien dit als een omissie.
- 2) Om dit klimaatdoel te bereiken is een combinatie nodig van stimulerende, beprijzende en normerende maatregelen. Het is onmogelijk om de doelen te halen met alleen normerende en beprijzende maatregelen. Berekeningen van Revnext laten zien dat het huidige IBO-voorstel van alleen normeren leidt tot een cumulatieve CO2-reductie van 5,7 Mton in 2030 (zie bijlage). Terwijl een combinatie van normeren en stimulerende maatregelen leidt tot bijna een derde meer reductie, namelijk maar liefst 7,5 Mton in 2030. Waarbij de helft van de kosten zit in lagere belastingopbrengsten uit BPM en accijns (grondslagerosie), één vijfde deel van de kosten zitten in een gewichtscorrectie in de MRB ("het nieuwe normaal") en slechts iets meer dan een kwart van de kosten directe stimuleringskosten betreffen (bijtellingskorting en subsidie voor particulieren). Bovendien blijkt uit doorrekeningen van Revnext dat de nationale kosten – de kosten voor de Nederlandse samenleving als geheel – van het stimuleringsbeleid van EV al binnen enkele jaren als negatief worden geraamd. Wat betekent dat er niet langer sprake is van nationale kosten, maar van nationale baten.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> [Commissiedebat Duurzaam vervoer | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

<sup>2</sup> [Voortgang Duurzaam Vervoer | Kamerstuk | Rijksoverhe d.nl](#)

<sup>3</sup> [Kosteneffectiviteit stimuleringsbele d EV | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

- 3) Houd rekening met de stikstof uitstootreductie die behaald wordt. Berekeningen laten zien dat als naast beprijzende en normerende maatregelen ook stimulerende maatregelen worden doorgevoerd de uitstoot van stikstof met 6,5 kiloton wordt gereduceerd in 2030.
- 4) Wij adviseren concreet om scenario 3 en 2 (zie bijlage) met stimulerende (al dan niet in combinatie met normerende) maatregelen op te nemen en uit te werken in het IBO traject. Zo zal een 7,5 Mton reductie en een ingroei van 86% nieuwverkoop in 2030 behaald kunnen worden (t.o.v. 60% in KEV22).
- 5) Het is de uitgesproken ambitie van de sector om op het gebied van duurzaamheid de klimaatdoelstellingen op een realistische manier te bereiken. Wel willen wij erop wijzen dat de noodzakelijke en gewenste vergroening van mobiliteit hand in hand gaat met derving van inkomsten voor de overheid. Deze derving mag er niet toe leiden dat de compensatie hiervan wederom in het autodomein dient te worden gezocht.
- 6) Wij adviseren dat de scenario's na 2025 zoveel als mogelijk aansluiten bij de nog te kiezen variant voor de Betalen Naar Gebruik (BNG) systematiek. Er moet een logische overgang komen tussen het oude systeem aan autobelastingen en het nieuwe systeem dat uiterlijk op 1-1-2030 moet starten.
- 7) Tot slot, een essentiële randvoorwaarde voor de ingroei van elektrische personenauto's is voldoende (slimme) laadinfrastructuur. Het FET vindt dan ook dat er maatregelen moeten komen om tijdig de impact van de extra benodigde laadinfrastructuur op het elektriciteitsnetwerk te mitigeren (bijvoorbeeld door slim laden).

Datum  
9 december 2022

De bijgevoegde Revnext scenario's zijn voor het FET aanleiding om deze brief te schrijven omdat ze onze hoofdlijnen goed weergeven. Wij bevinden ons momenteel nog wel in een proces tot verdere verfijning en besluitvorming, waarbij onder andere de werknemersgrens voor normering op 0, 50 en 100 verder worden onderzocht. Dit is onder andere afhankelijk van het nog lopende onderzoek naar de uitwijk mogelijkheden en gedrag en het onderzoek naar de beschikbaarheid van elektrische auto's in de komende jaren. Het betreft hier dan ook nadrukkelijk niet het complete inhoudelijke eindadvies van het FET als het gaat om de exacte vormgeving van de maatregelen.

Het FET roept u op invulling te geven aan de FET aanbevelingen en stimulerende maatregelen op te nemen in de fiches van het IBO-klimaat traject voor mobiliteit. Zo blijven we op koers voor het behalen van de ambities en doelen uit het klimaatakkoord en coalitieakkoord.

Met vriendelijke groet,

Namens het Formule E-Team,



Voorzitter FET



# FET scenario's normeren en stimuleren

Ter voorbereiding van IBO-traject

24-11-2022

status: tweede conceptversie



---

## 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 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*
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

\* Het FET bevindt zich momenteel nog in een proces tot verdere verfijning en besluitvorming, waarbij onder andere de werknemersgrens voor normering op 0, 50 en 100 verder worden onderzocht. Het betreft dan nadrukkelijk ook niet het complete inhoudelijke eindadvies van het FET als het gaat om de exacte vormgeving van de maatregelen. Deze versie wordt conform het IBO-klimaat proces als onze 70% versie beschouwd. Wij werken hiermee in lijn met de lopende deadlines van het IBO-klimaat.

\*\* 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 <sub>2</sub> reductie cumulatief '25-'30 (Mton)	CO <sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-effecten zijn niet zuiver vergelijkbaar op basis van de budgettaire platen en CO<sub>2</sub>-effecten per kalenderjaar. Zo worden eenmalige dervingen zoals BPM of eenmalige uitgaven zoals subsidie volledig ingeboekt, terwijl de CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.)	Deeffect grondslagerosie '25-'29	Deeeffect compensatie bijtelling i.r.t. meerprijs EV en uitwijkrisico '25-'29	Deeeffect stimulering '25-'29	Deeeffect 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).

PM: nationale kosten nog nader in kaart brengen

---

---

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 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

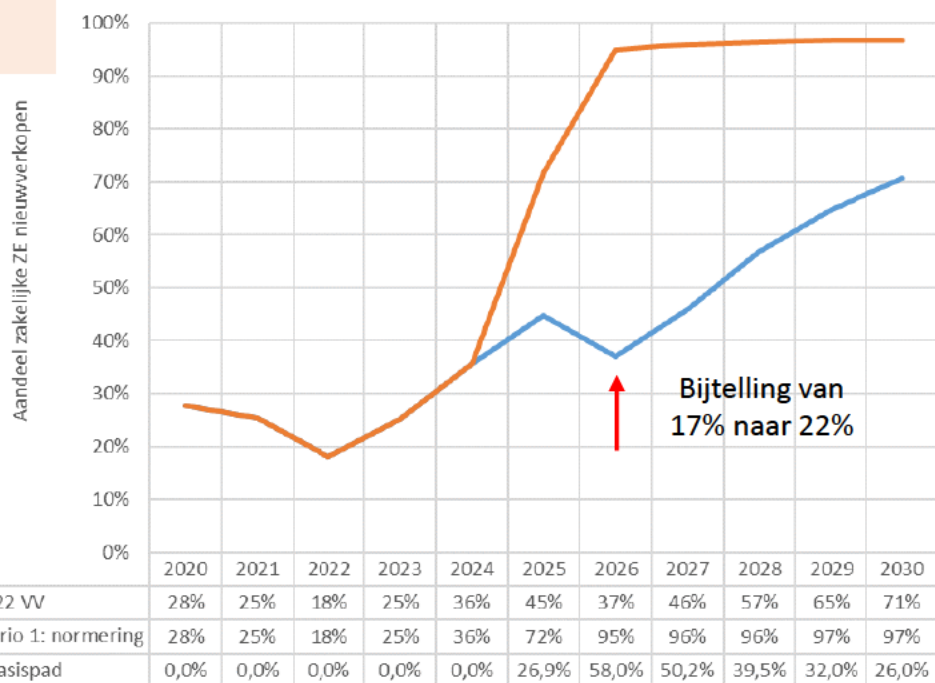
Tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op A en B segment

- 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**

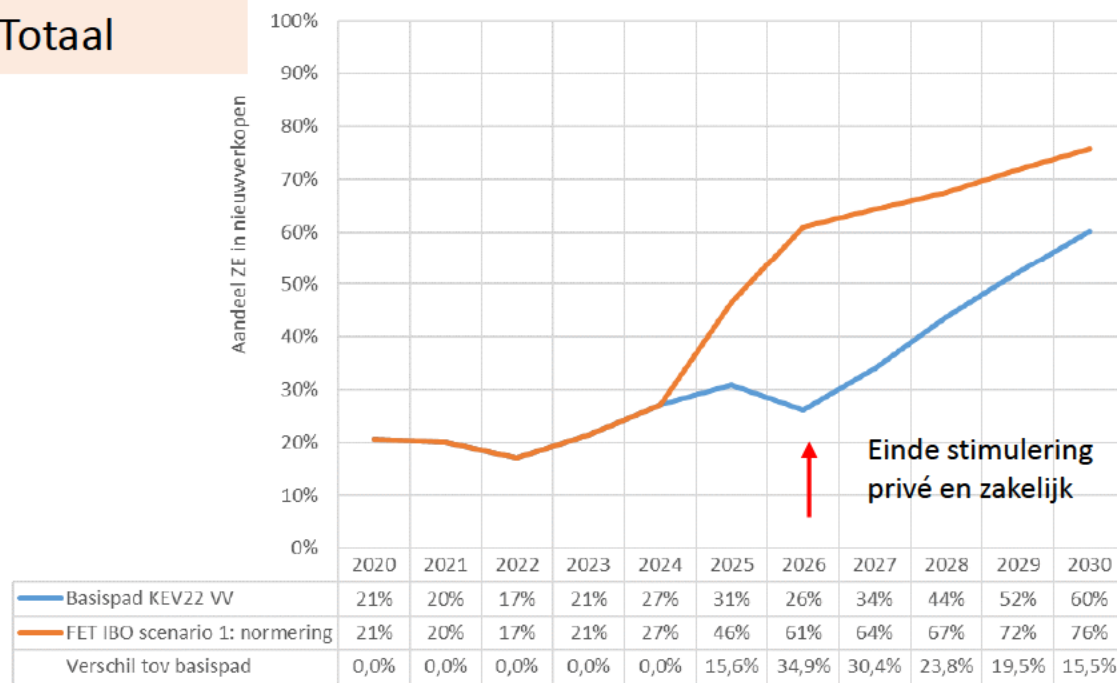
# Scenario 1: effecten nieuwverkopen

- 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

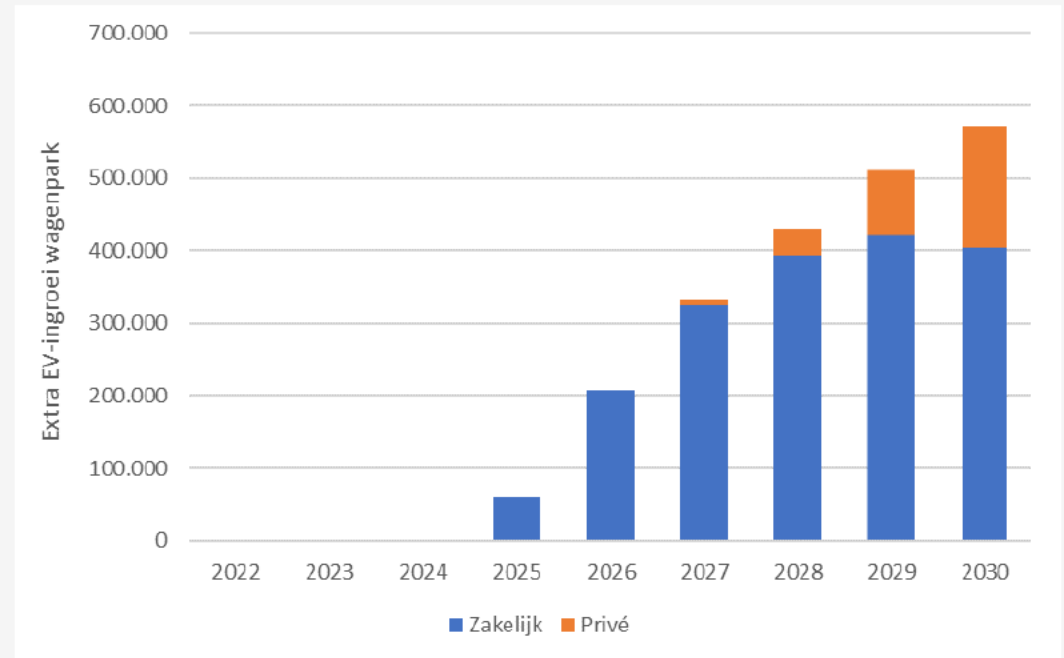


## Totaal



# Scenario 1: effecten wagenpark

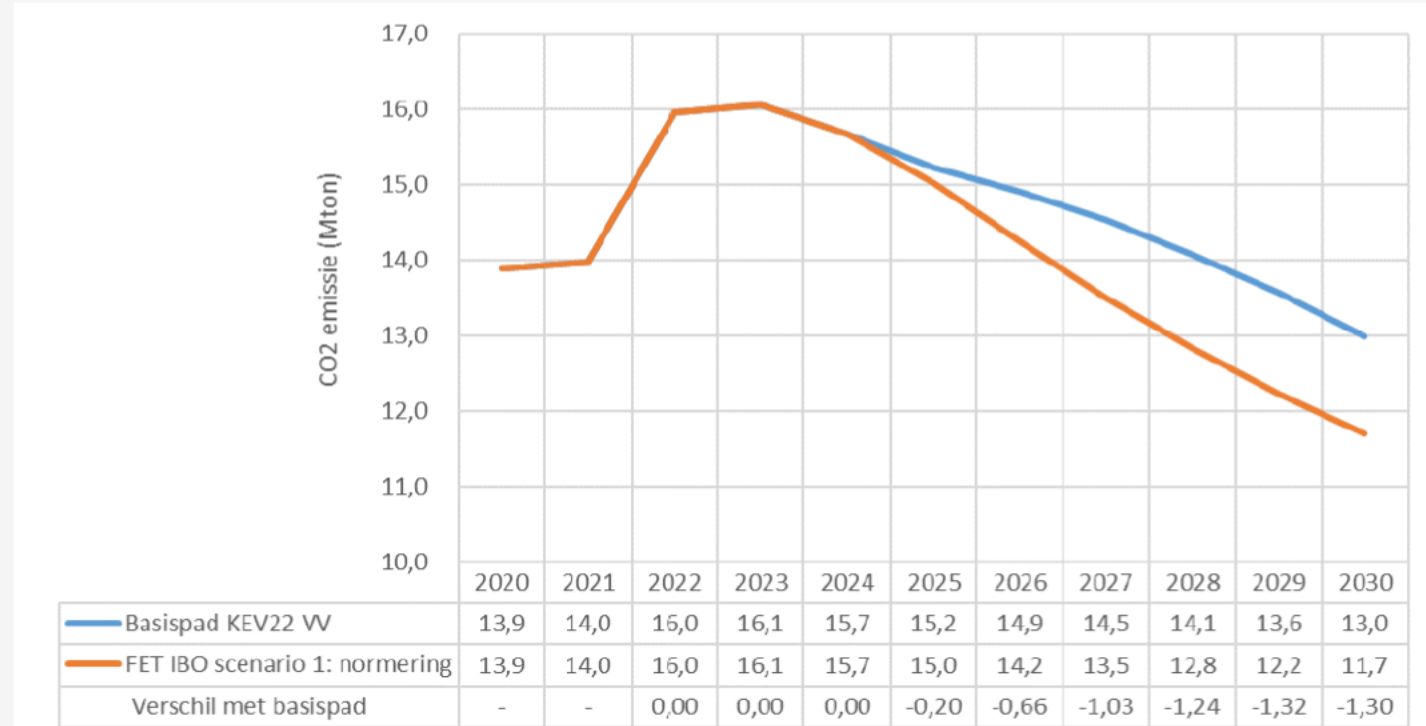
- In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er **572.000 extra EV's in 2030**.
- Het totale EV-park groeit van 1,54 mln. in basispad naar 2,12 mln. in scenario 1.
- De extra zakelijke nieuwverkopen stromen na verloop van tijd (na 3 tot 5 jaar zakelijk gebruik) grotendeels door naar de particuliere 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot

- De totale CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-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
<b>Vershil</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>-5,0</b>

- 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
<b>Vershil</b>	<b>-2,7</b>	<b>-9,3</b>	<b>-15,4</b>	<b>-19,2</b>	<b>-20,7</b>	<b>-18,6</b>	<b>-85,8</b>

\* 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)	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal Rijk</b>	<b>-457</b>	<b>-792</b>	<b>-906</b>	<b>-888</b>	<b>-852</b>	<b>-787</b>	<b>-4.682</b>

## 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 ordegröte 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)	-	-	-	-	-		-	
<b>Totaal Rijk</b>	<b>-457</b>	<b>-792</b>	<b>-906</b>	<b>-888</b>	<b>-852</b>		<b>-3.895</b>	
<b>Tijdelijke compensatie bijtelling:</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>25-'29</b>	
Bijtelling	-32	-78	-111	-134	-143		-497	13%
<b>Grondslagerosie:</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>25-'29</b>	
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	
<b>Subtotaal</b>	<b>-425</b>	<b>-714</b>	<b>-795</b>	<b>-754</b>	<b>-710</b>		<b>-3.397</b>	87%
<b>Totaal</b>	<b>-457</b>	<b>-792</b>	<b>-906</b>	<b>-888</b>	<b>-852</b>		<b>-3.895</b>	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	

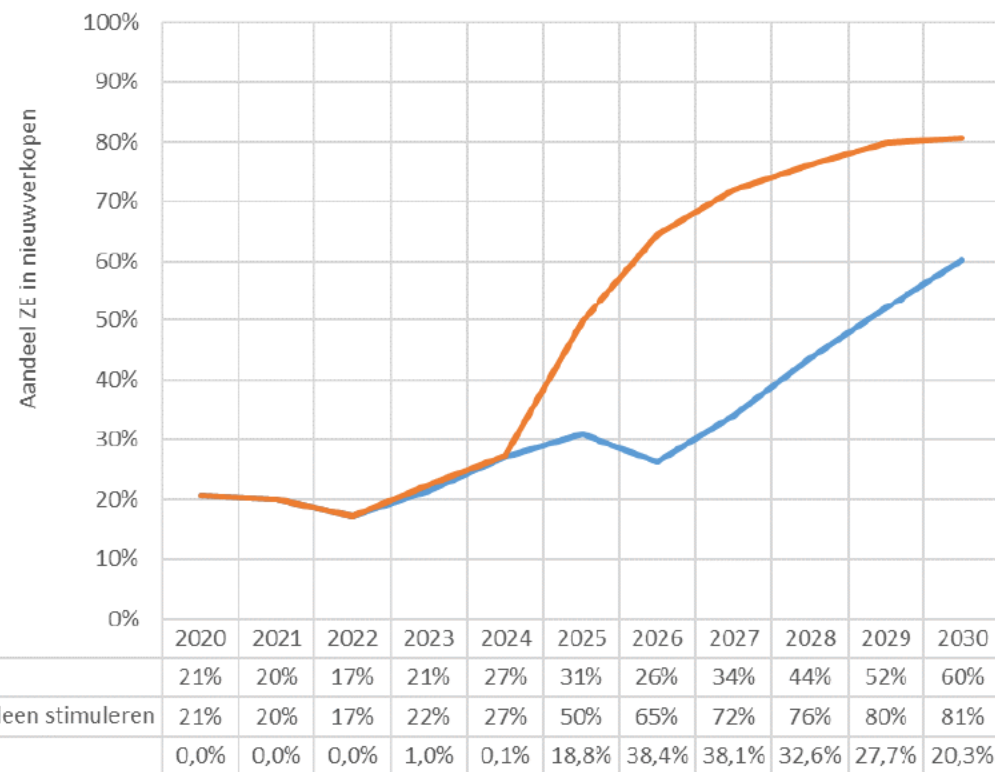
FET partijen zien een structureel lagere bijtelling voor EV als een meer correcte weergave van het privévoordeel van de auto van de zaak, omdat de zakelijke TCO's structureel lager liggen dan bij brandstofvoertuigen. In de bovenstaande tabel is vanuit dit perspectief sprake van een tijdelijke korting 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.

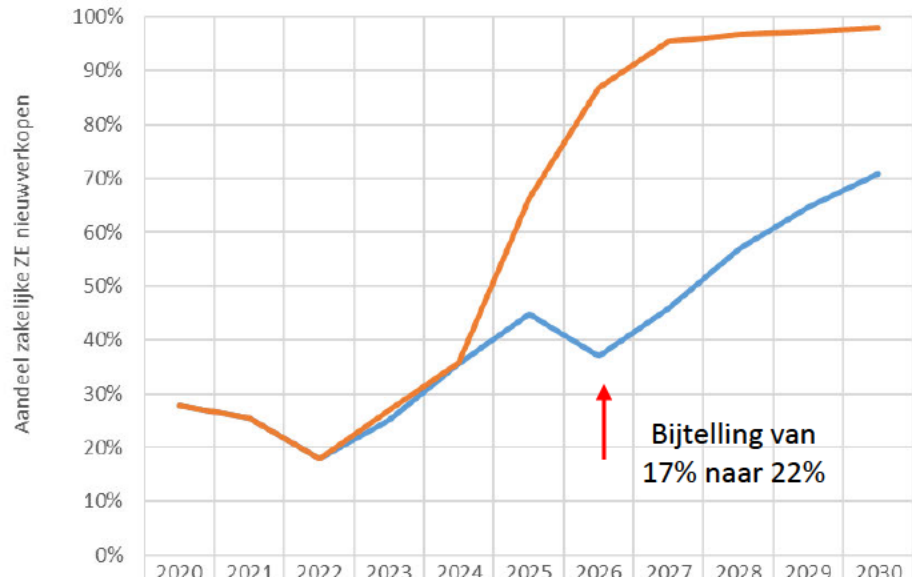
### Totaal



# Scenario 2: effecten nieuwverkopen zakelijk-privé

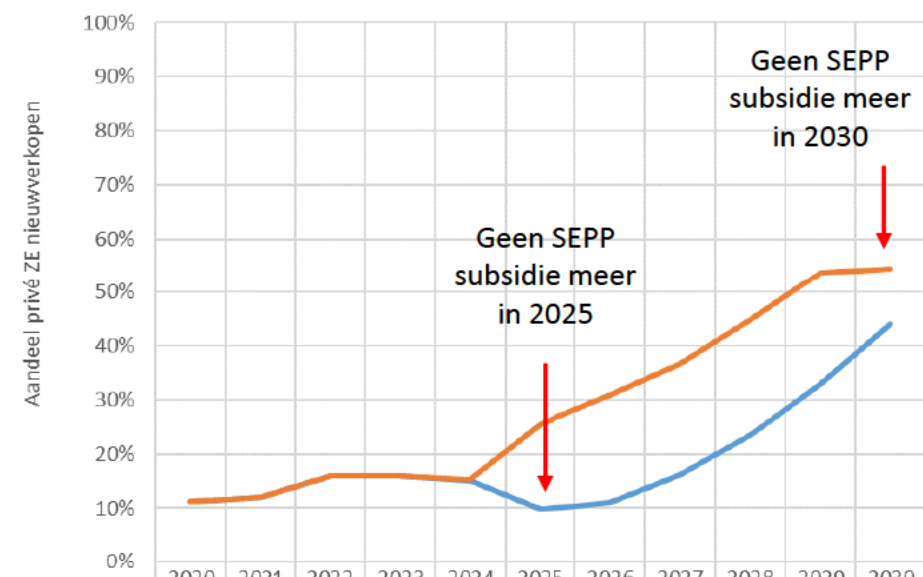
- De zakelijke EV-ingroei stijgt 22% in 2025 en stijgt door naar maximaal 50% extra ingroei in 2027 waarna het effect van de stimulering terugloopt tot 27% extra ingroei in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt 16% in 2025, stijgt naar 20%-21% extra ingroei in 2026-2029 en vlagt af naar 11% in 2030.

## 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%
Vershil	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,1%	21,5%	49,9%	49,6%	39,9%	32,5%	27,2%

## Privé

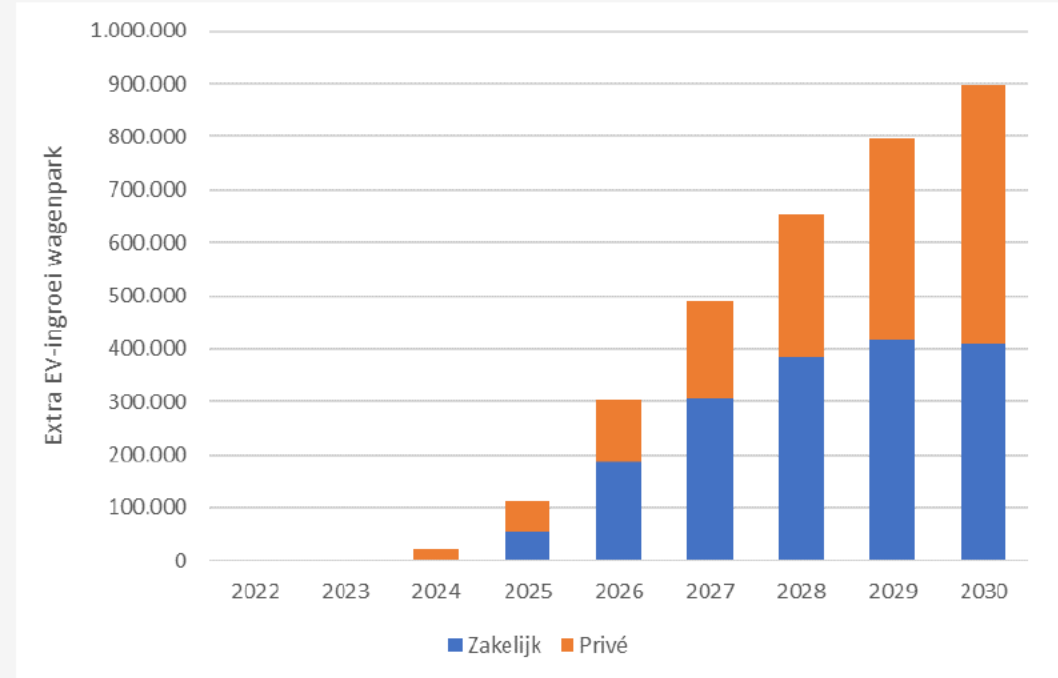


	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad KEV22 VV	11%	12%	16%	16%	15%	10%	11%	16%	24%	33%	44%
IBO FET Scenario 2: alleen stimuleren	11%	12%	16%	16%	15%	26%	31%	37%	45%	54%	55%
Vershil	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	15,7%	19,9%	20,4%	21,3%	20,8%	10,5%



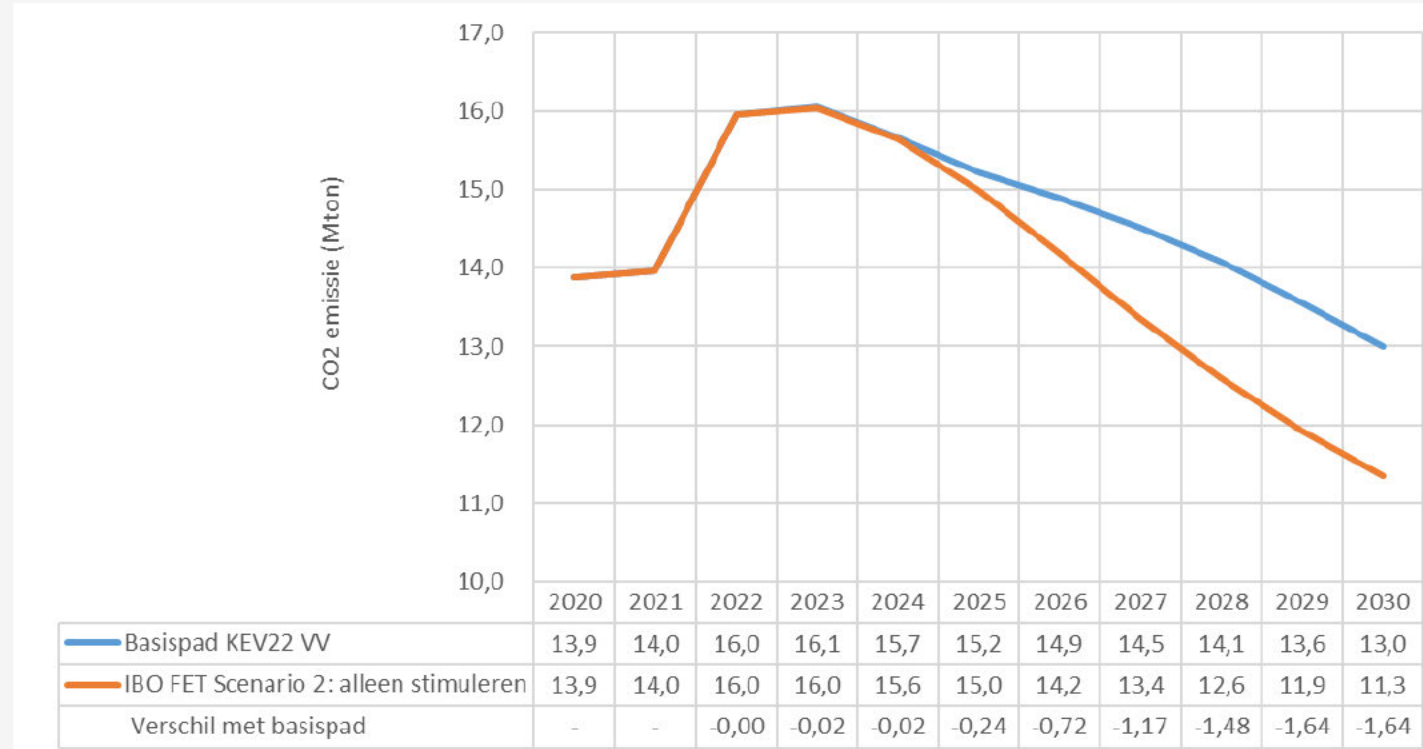
## Scenario 2: effecten wagenpark

- 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot

- De totale CO<sub>2</sub> 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
<b>Vershil</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,7</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,3</b>	<b>-1,4</b>	<b>-1,3</b>	<b>-6,2</b>

- 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
<b>Vershil</b>	<b>2,1</b>	<b>0,6</b>	<b>-3,9</b>	<b>-6,0</b>	<b>-4,9</b>	<b>-1,8</b>	<b>-13,9</b>

\* 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 gebr)	-	-97	-107	-123	-148	-	-475
<b>Totaal Rijk</b>	<b>-689</b>	<b>-1.613</b>	<b>-1.956</b>	<b>-2.158</b>	<b>-2.302</b>	<b>-1.982</b>	<b>-10.699</b>

Was €11,5 mld. in vorige versie (2b)

## 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 gebr)	-	-97	-107	-123	-148		-475
<b>Totaal Rijk</b>	<b>-689</b>	<b>-1.613</b>	<b>-1.956</b>	<b>-2.158</b>	<b>-2.302</b>		<b>-8.717</b>

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

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

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

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

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.

Was €9,1 mld. in vorige versie (2b)

---

---

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	

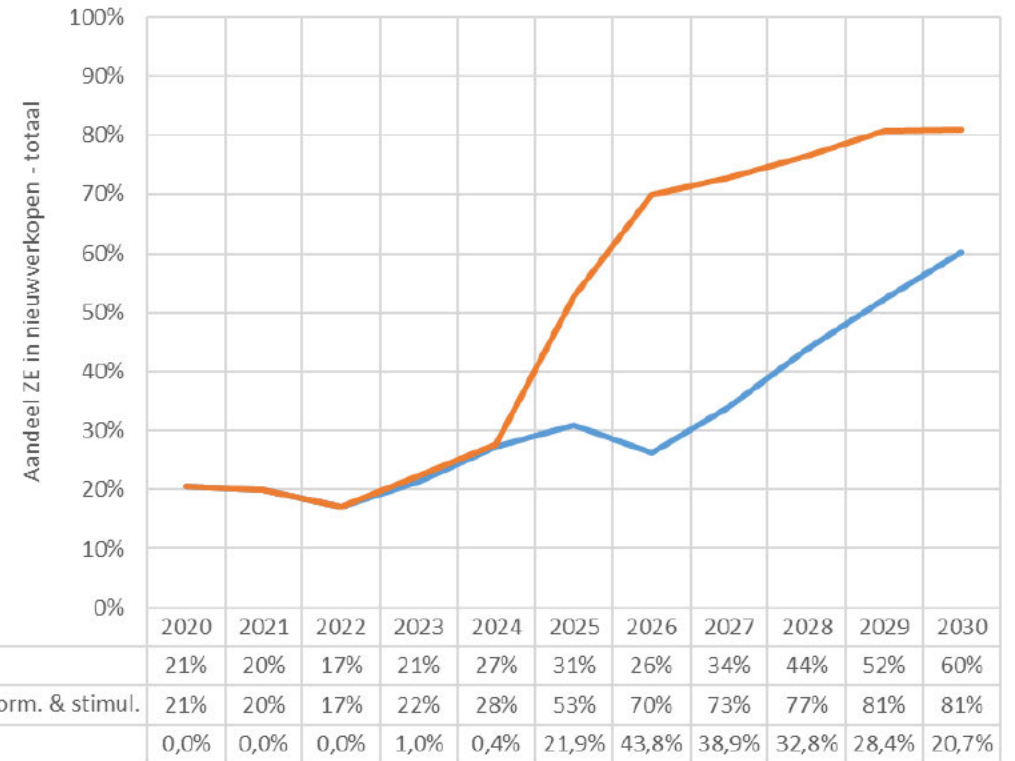
→ Tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op A en B segment

\* 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

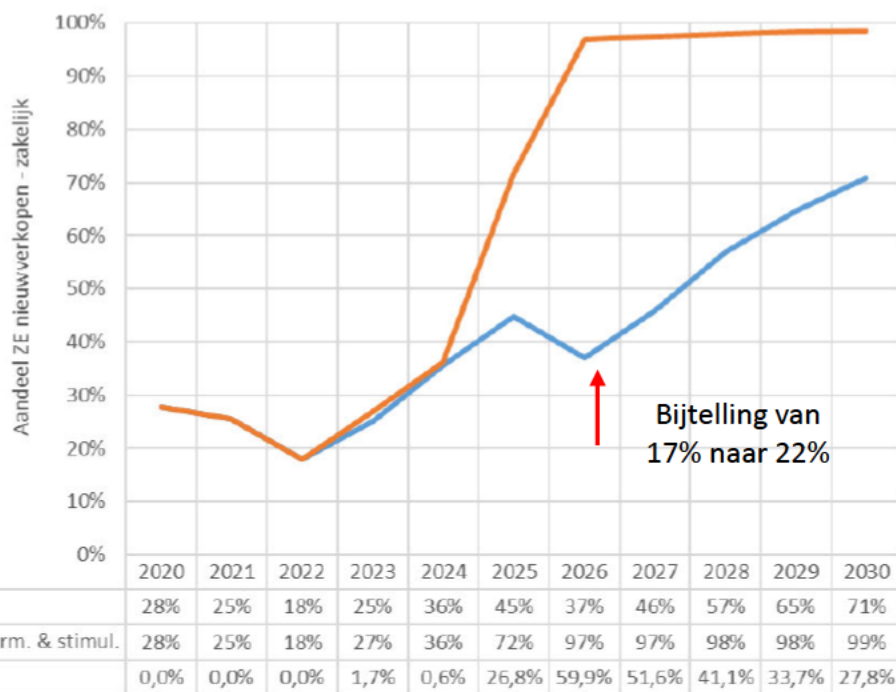




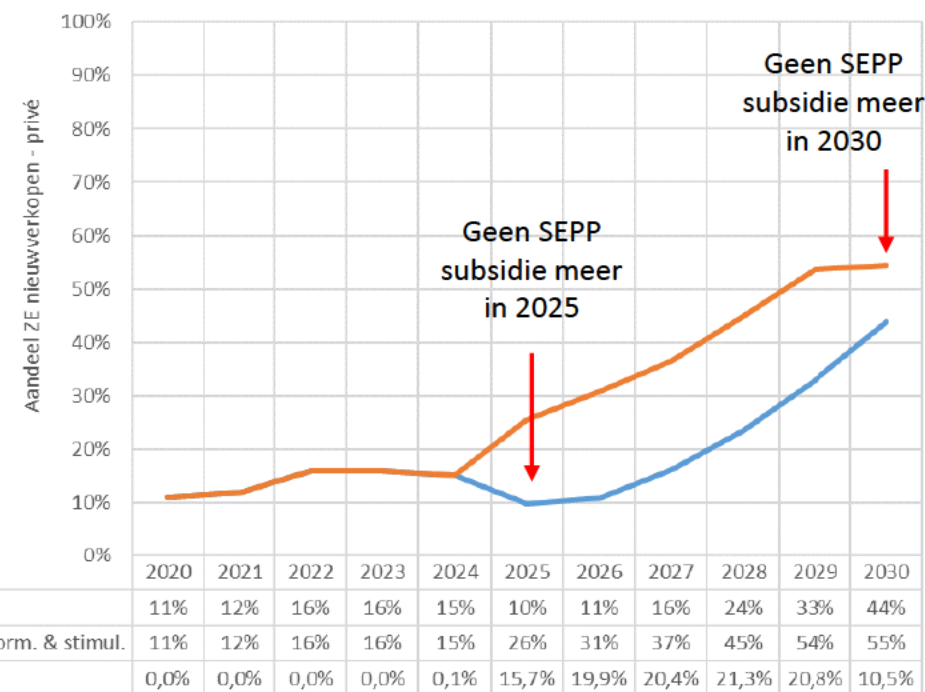
# Scenario 3: effecten nieuwverkopen

- 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

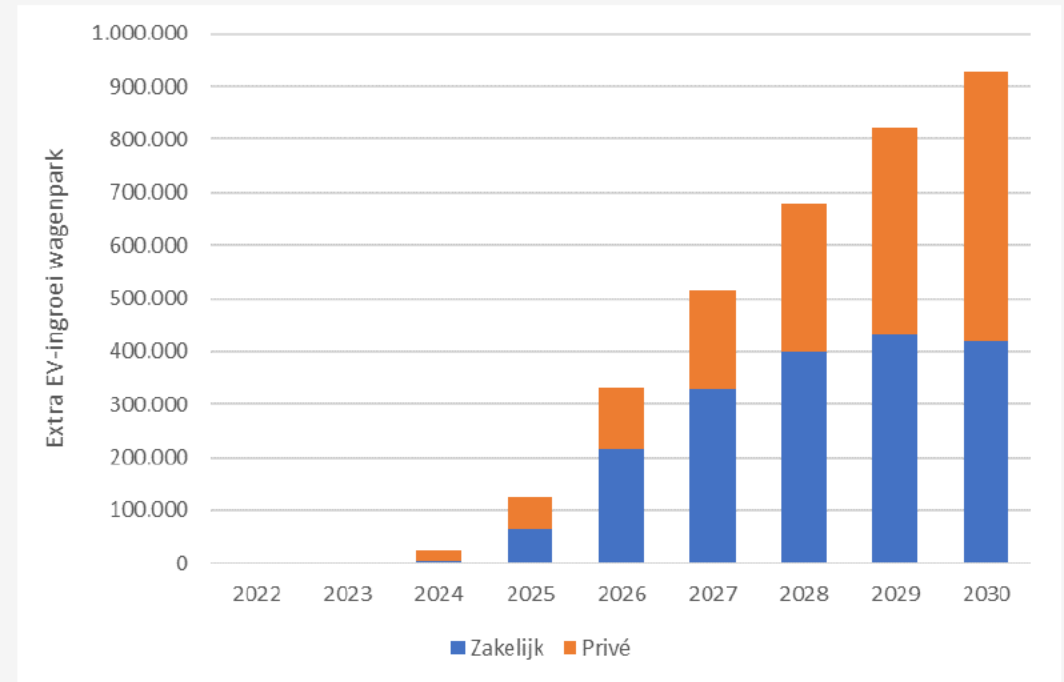


## Privé



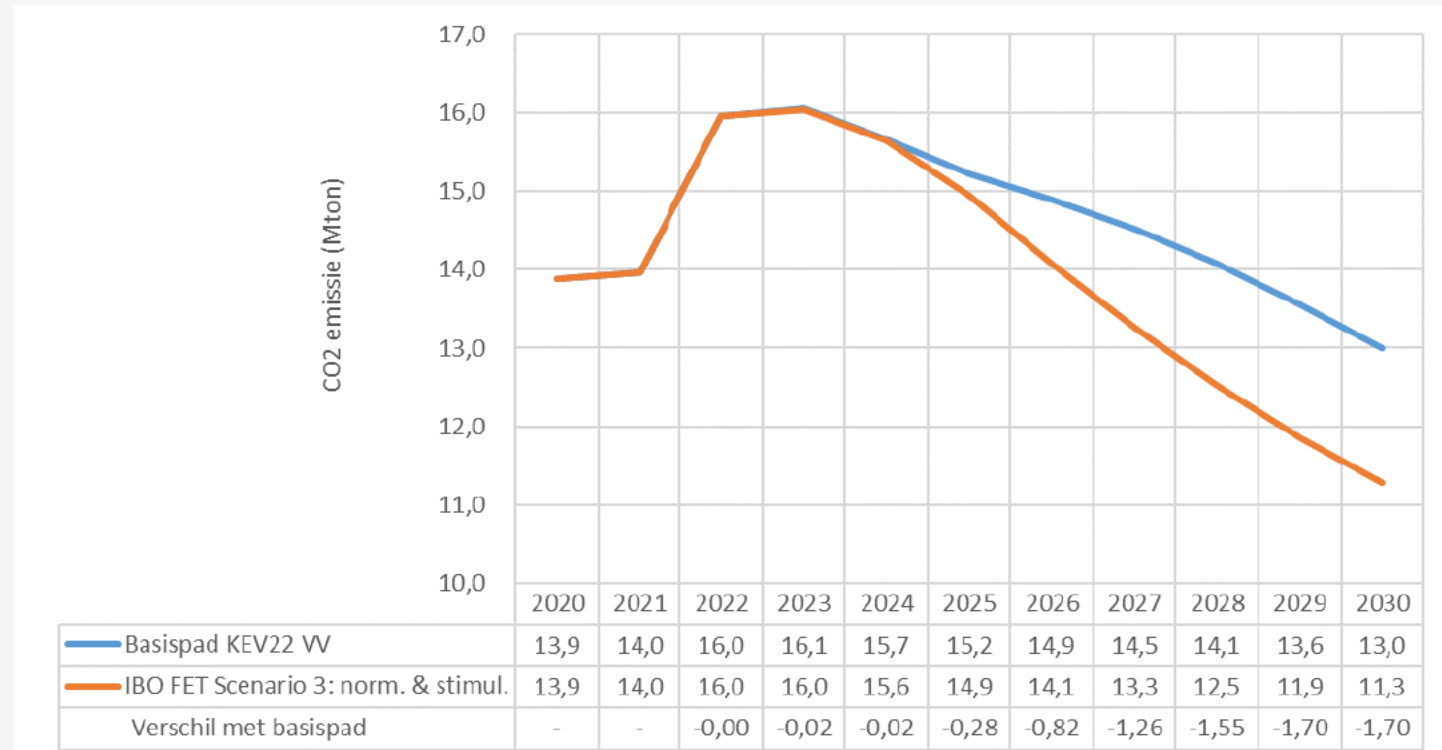
## Scenario 3: effecten wagenpark

- 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot

- De totale CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-effect van normering met 20% bij een 50-werknemersgrens (-1,1 Mton) en met 40% bij een 100-werknemersgrens (-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
<b>Vershil</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,8</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,4</b>	<b>-1,5</b>	<b>-1,4</b>	<b>-6,5</b>

- 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
<b>Vershil</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,7</b>	<b>-4,9</b>	<b>-6,4</b>	<b>-5,4</b>	<b>-2,0</b>	<b>-18,0</b>

\* 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
<b>Totaal Rijk</b>	<b>-750</b>	<b>-1.681</b>	<b>-1.786</b>	<b>-1.893</b>	<b>-1.982</b>	<b>-1.654</b>	<b>-9.745</b>

## 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.

Was €10,5 mld.  
in vorige versie

## Scenario 3: Budgettaire effecten 2025-2029

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	25-'29	
<b>Personenauto's</b>								
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	
<b>Totaal Rijk</b>	<b>-750</b>	<b>-1.681</b>	<b>-1.786</b>	<b>-1.893</b>	<b>-1.982</b>		<b>-8.091</b>	
<b>Nieuwe normaal (gewichtscorrectie):</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>25-'29</b>	
Rijksdeel MRB PHEV gew.correctie	-2	-30	-29	-30	-33		-124	
Rijksdeel MRB EV gew.correctie	-9	-217	-258	-317	-380		-1.181	
<b>Subtotaal</b>	<b>-11</b>	<b>-247</b>	<b>-286</b>	<b>-348</b>	<b>-413</b>		<b>-1.305</b>	16%
<b>Tijdelijke compensatie bijtelling:</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>25-'29</b>	
Bijtelling	-36	-91	-136	-165	-174		-602	7%
<b>Directe stimulering:</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>25-'29</b>	
Rijksdeel MRB korting	-8	-88	-	-	-		-96	
Vaste voet BPM	-82	-109	-113	-119	-128		-551	
Subsidies (SEPP)	-102	-209	-223	-247	-276		-1.056	
<b>Subtotaal</b>	<b>-192</b>	<b>-406</b>	<b>-336</b>	<b>-366</b>	<b>-403</b>		<b>-1.704</b>	21%
<b>Grondslagerosie:</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>25-'29</b>	
BPM	-430	-690	-637	-526	-439		-2.722	
Saldo accijns-EB	-81	-246	-390	-488	-553		-1.758	
<b>Subtotaal</b>	<b>-510</b>	<b>-936</b>	<b>-1.027</b>	<b>-1.014</b>	<b>-992</b>		<b>-4.480</b>	55%
<b>Totaal</b>	<b>-750</b>	<b>-1.681</b>	<b>-1.786</b>	<b>-1.893</b>	<b>-1.982</b>		<b>-8.091</b>	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.

Was €8,4 mld. in vorige versie