Revnext

FET scenario's normeren en stimuleren

Ter voorbereiding van IBO-traject

24-11-2022 status: tweede conceptversie

Robert Kok

Bas Spijker

Stephan van Zyl

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_2-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_2-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% 30.000	17% 25.000	18% 25.000	19% 20.000	20% 20.000	22% 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% 45.000	12% 45.000	13% 40.000	14% 40.000	15% 35.000	16% 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 45.000	2.250 45.000	2.000 45.000	1.750 45.000	1.500 45.000	n.v.t.
Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands EV particulieren	2.000 45.000	1.750 nvt	1.500 nvt	1.250 nvt	1.000 nvt	n.v.t.

* 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.

Revnext

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

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.

Revnext

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 CO_2-effecten zijn niet zuiver vergelijkbaar op basis van de budgettaire platen en CO_2-effecten per kalenderjaar. Zo worden eenmalige dervingen zoals BPM of eenmalige uitgaven zoals subsidie volledig ingeboekt, terwijl de CO_2-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_2-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.)	Deeleffect grondslag-erosie ’25-’29	Deeleffect compensatie bijtelling i.r.t. meerprijs EV en uitwijkrisico ’25-’29	Deeleffect stimulering ’25-’29	Deeleffect 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% 30.000	17% 25.000	18% 25.000	19% 20.000	20% 20.000	22% 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

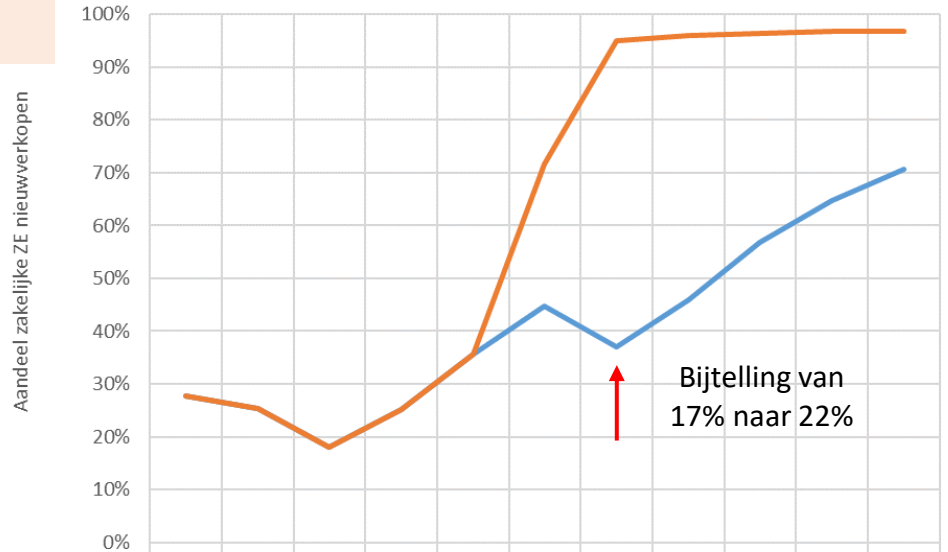
Tijdelijke korting ter compensatie verplichting ZE, gericht op A en B segment

- 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

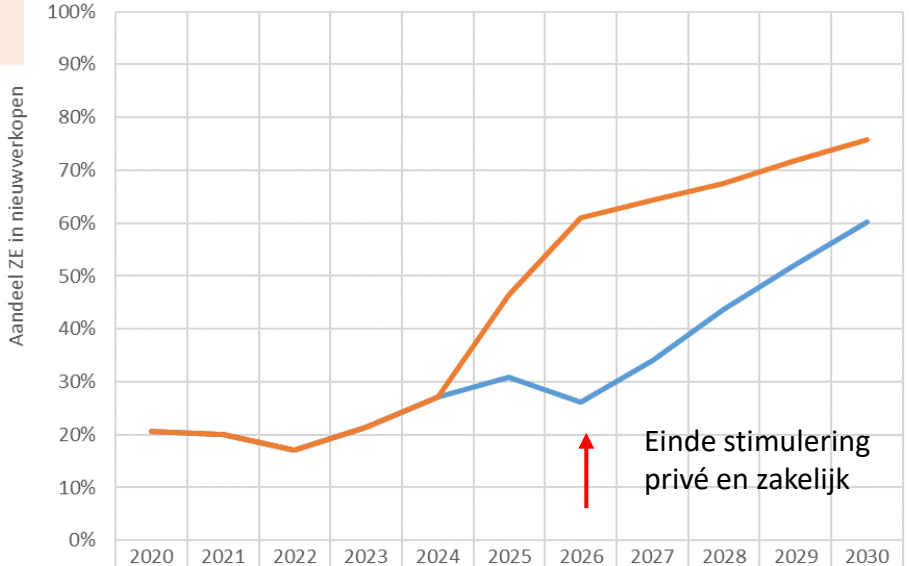
- De zakelijke EV-ingroei stijgt 27% in 2025 en stijgt door naar maximaal 58% extra ingroei in 2026 waarna het effect van de zakelijke normering terugloopt tot 26% extra ingroei in 2030.
- De totale EV-ingroei stijgt 16% in 2025 en stijgt naar maximaal 35% extra ingroei in 2026 waarna het effect van 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



	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%
FET IBO scenario 1: normering	28%	25%	18%	25%	36%	72%	95%	96%	96%	97%	97%
Verschil tov basispad	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	26,9%	58,0%	50,2%	39,5%	32,0%	26,0%

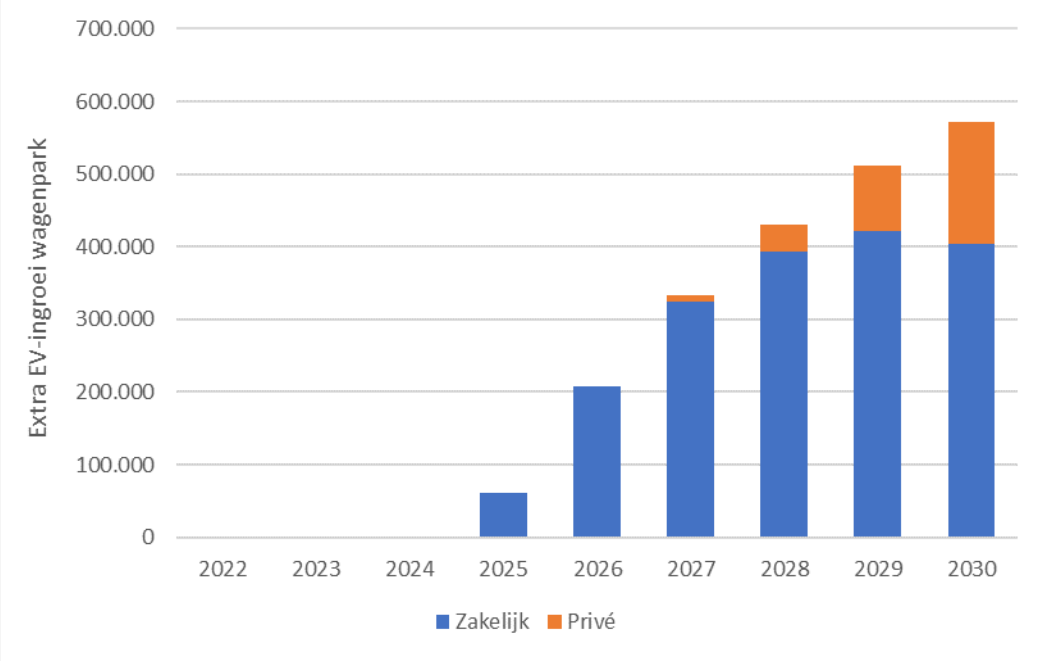
Totaal



	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%
FET IBO scenario 1: normering	21%	20%	17%	21%	27%	46%	61%	64%	67%	72%	76%
Verschil tov basispad	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	15,6%	34,9%	30,4%	23,8%	19,5%	15,5%

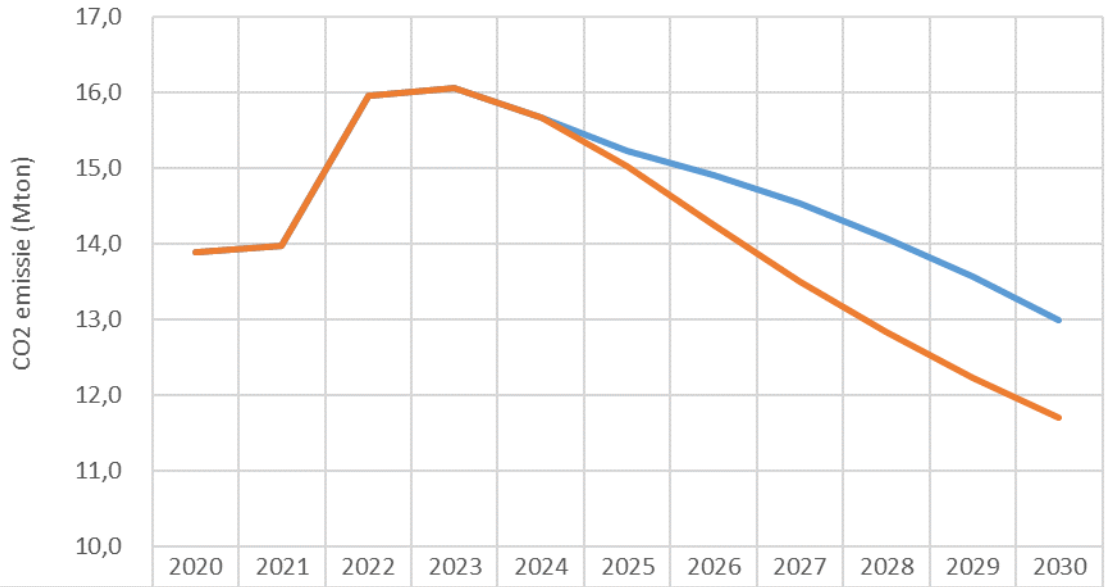
Scenario 1: effecten wagenpark

- 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_2-uitstoot

- De totale CO_2 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.



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad KEV22 VV	13,9	14,0	16,0	16,1	15,7	15,2	14,9	14,5	14,1	13,6	13,0
FET IBO scenario 1: normering	13,9	14,0	16,0	16,1	15,7	15,0	14,2	13,5	12,8	12,2	11,7
Verschil met basispad	-	-	0,00	0,00	0,00	-0,20	-0,66	-1,03	-1,24	-1,32	-1,30

Gevoeligheid werknemersgrens:
Op basis van een grove benadering (geen volledige doorrekening) daalt het cumulatieve CO_2-effect met 20% bij een 50-werknemergrens (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
Verschil	**-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
Verschil	**-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-werknemergrens en met 40% bij een 100-werknemersgrens. De budgettaire plaat zal in die ordegrootte 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% 45.000	12% 45.000	13% 40.000	14% 40.000	15% 35.000	16% 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 45.000	2.250 45.000	2.000 45.000	1.750 45.000	1.500 45.000	
Aanschafsubsidie + cap (o.b.v. nieuwprijs) tweedehands EV particulieren	2.000 45.000	1.750 nvt	1.500 nvt	1.250 nvt	1.000 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.

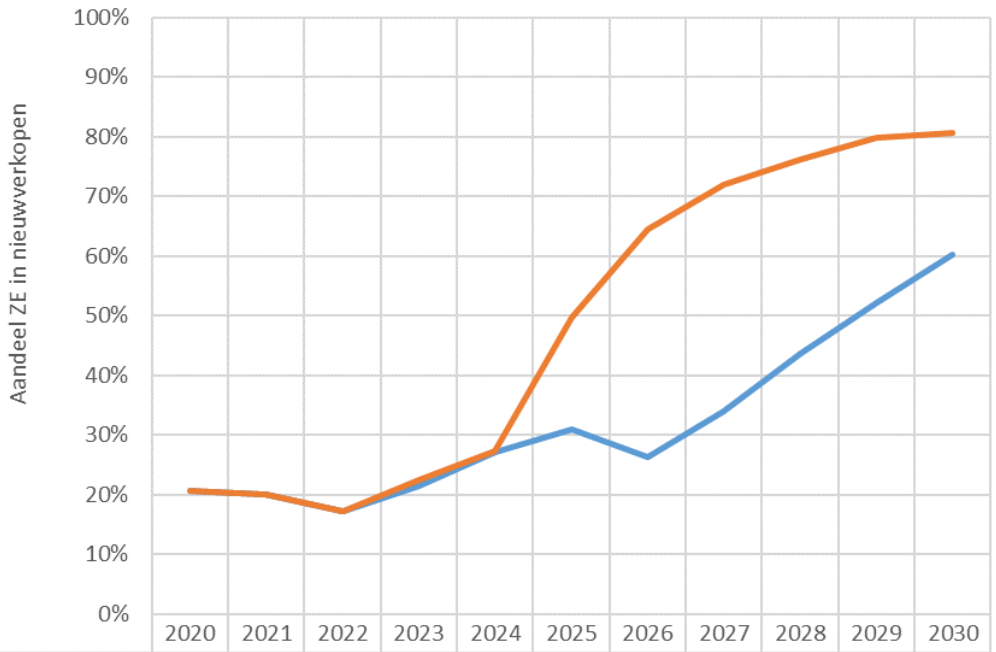
* Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke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

Revnext

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

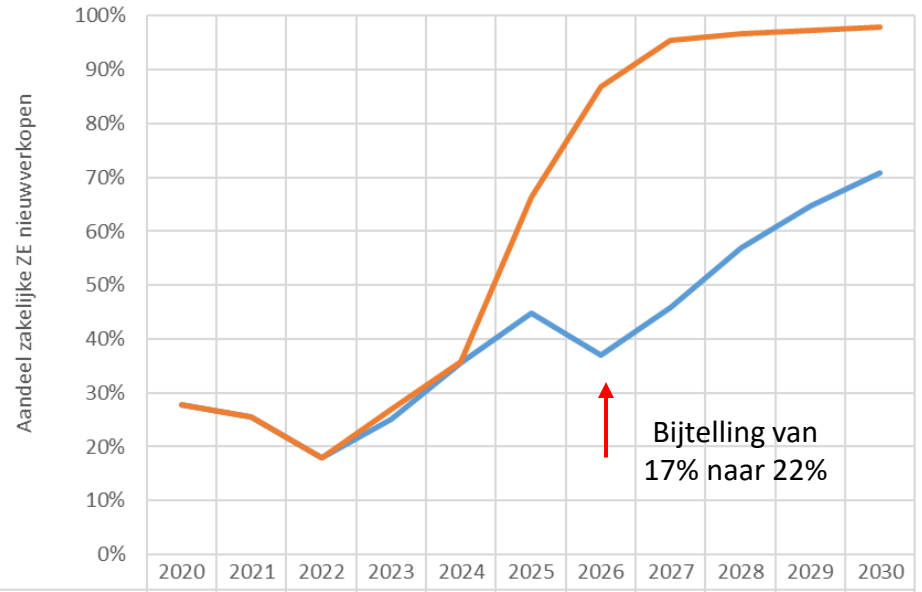


	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad KEV22 VV	21%	20%	17%	21%	27%	31%	26%	34%	44%	52%	60%
IBO FET Scenario 2: alleen stimuleren	21%	20%	17%	22%	27%	50%	65%	72%	76%	80%	81%
Verschil	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,1%	18,8%	38,4%	38,1%	32,6%	27,7%	20,3%

Scenario 2: effecten nieuwverkopen zakelijk-privé

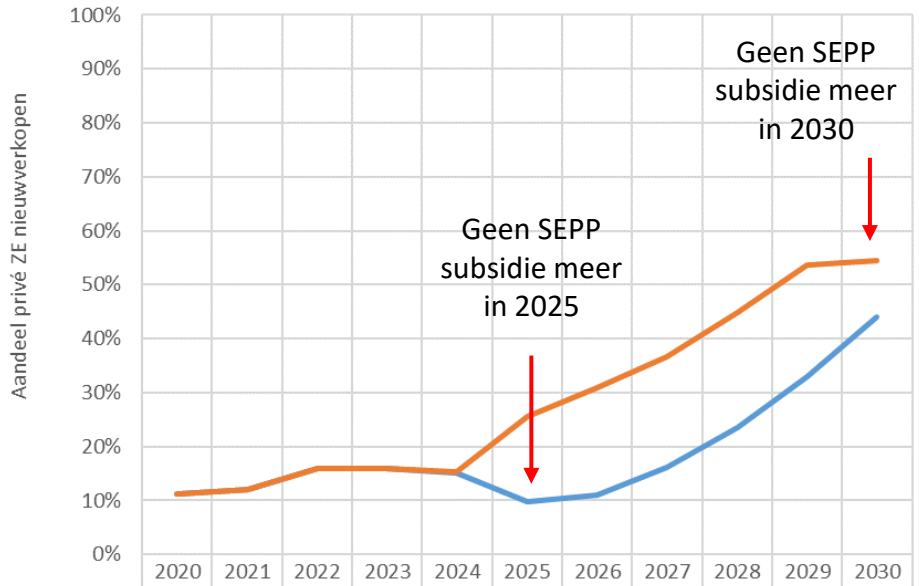
- De zakelijke EV-ingroei stijgt 22% in 2025 en stijgt door naar maximaal 50% extra ingroei in 2027 waarna het effect van de stimulering terugloopt tot 27% extra ingroei in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt 16% in 2025, stijgt naar 20%-21% extra ingroei in 2026-2029 en vlakt af naar 11% in 2030.

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

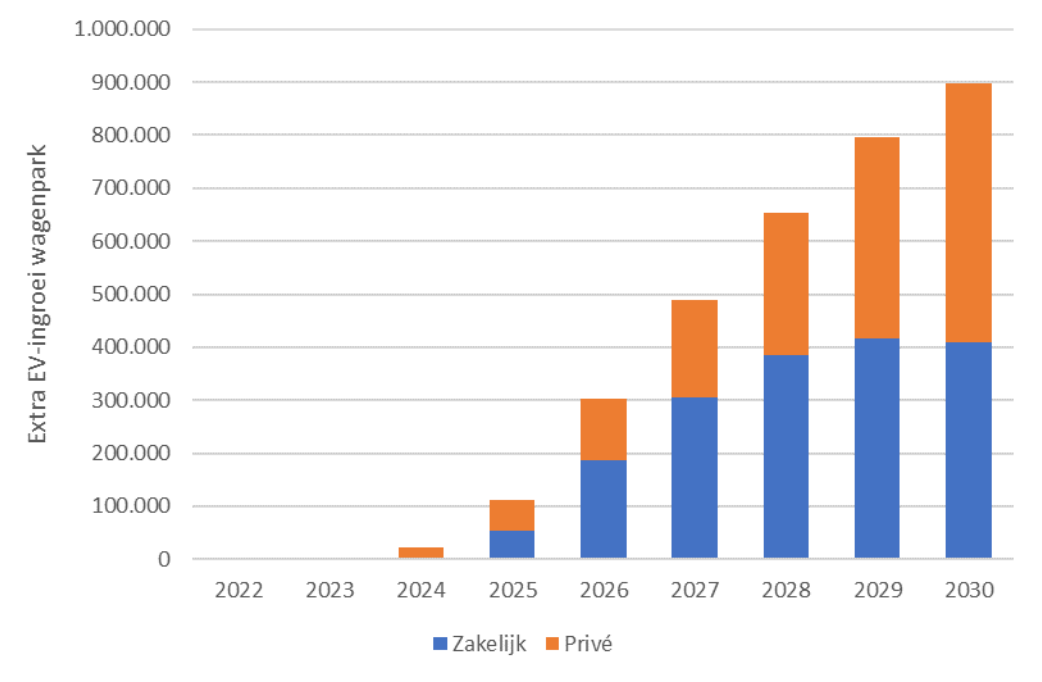
Privé



	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%
Verschil	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	15,7%	19,9%	20,4%	21,3%	20,8%	10,5%

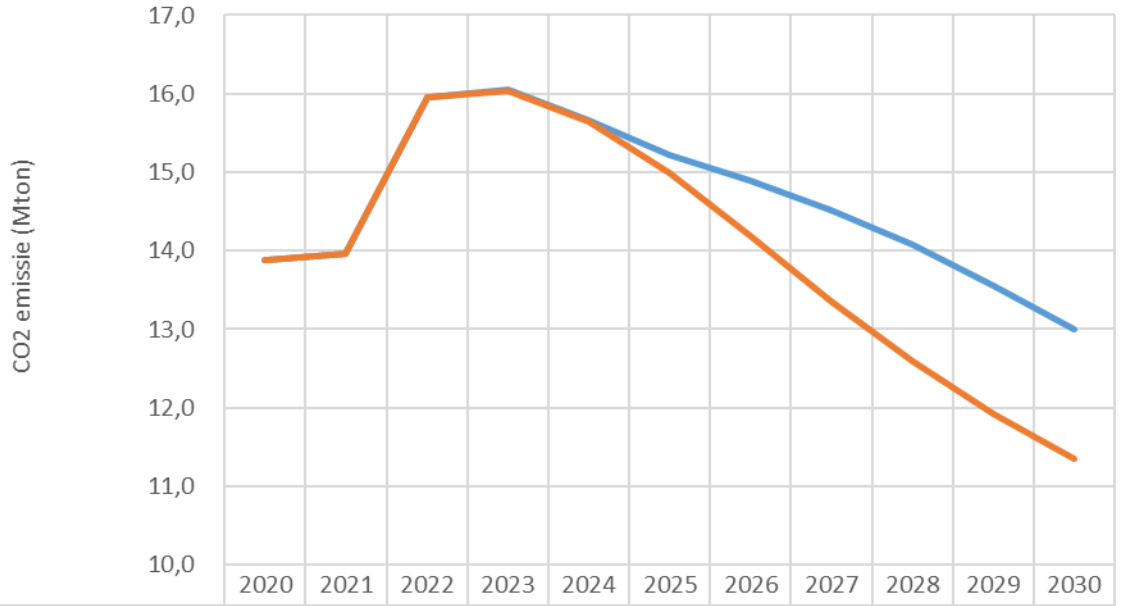
Scenario 2: effecten wagenpark

- 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_2-uitstoot

- De totale CO_2 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.



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad KEV22 VV	13,9	14,0	16,0	16,1	15,7	15,2	14,9	14,5	14,1	13,6	13,0
IBO FET Scenario 2: alleen stimuleren	13,9	14,0	16,0	16,0	15,6	15,0	14,2	13,4	12,6	11,9	11,3
Verschil met basispad	-	-	-0,00	-0,02	-0,02	-0,24	-0,72	-1,17	-1,48	-1,64	-1,64

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
Verschil	**-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
Verschil	**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.

Revnext

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 gebru	-	-97	-107	-123	-148	-		-475
Totaal Rijk	**-689**	**-1.613**	**-1.956**	**-2.158**	**-2.302**	**-1.982**		**-10.699**

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 gebru	-	-97	-107	-123	-148		-475	
Totaal Rijk	**-689**	**-1.613**	**-1.956**	**-2.158**	**-2.302**		**-8.717**	
Nieuwe normaal (gewich	**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	**-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.

Was €9,1 mld. in vorige versie (2b)

Revnext

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

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

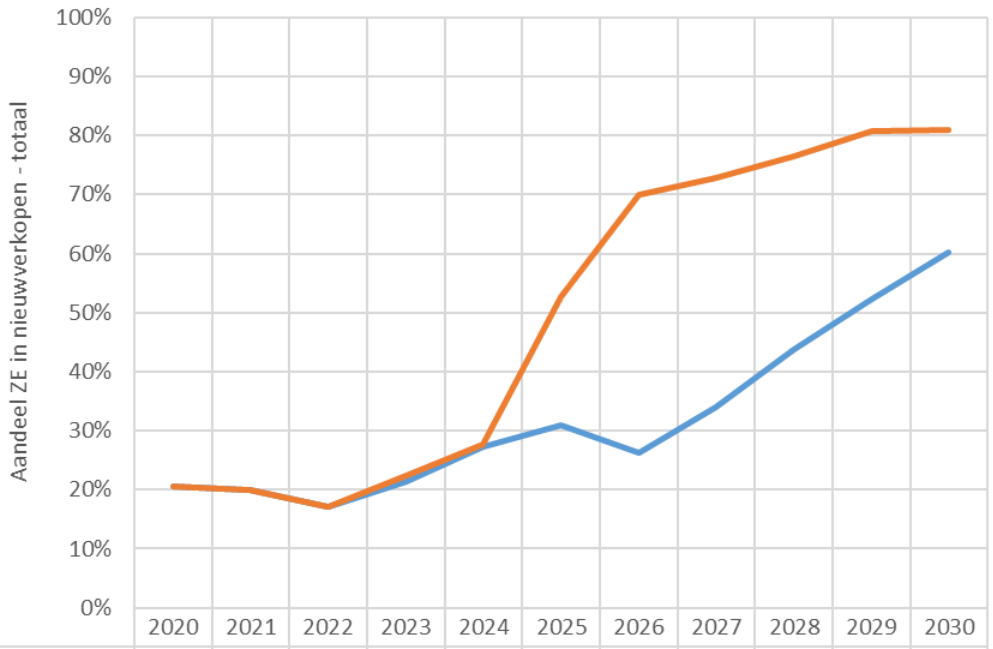
* Gewogen gemiddelde gewichtsverschil is circa 500 kg rond 2030. Gecorrigeerd voor verschillen in segmentverdeling (paarsgewijze vergelijking per segment) is het gewichtsverschil gemiddeld circa 400 kg. Een 100%-tarief voor EV betekent ongeveer 170% t.o.v. van benzine vanwege het meergewicht. Een gelijke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

Revnext

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

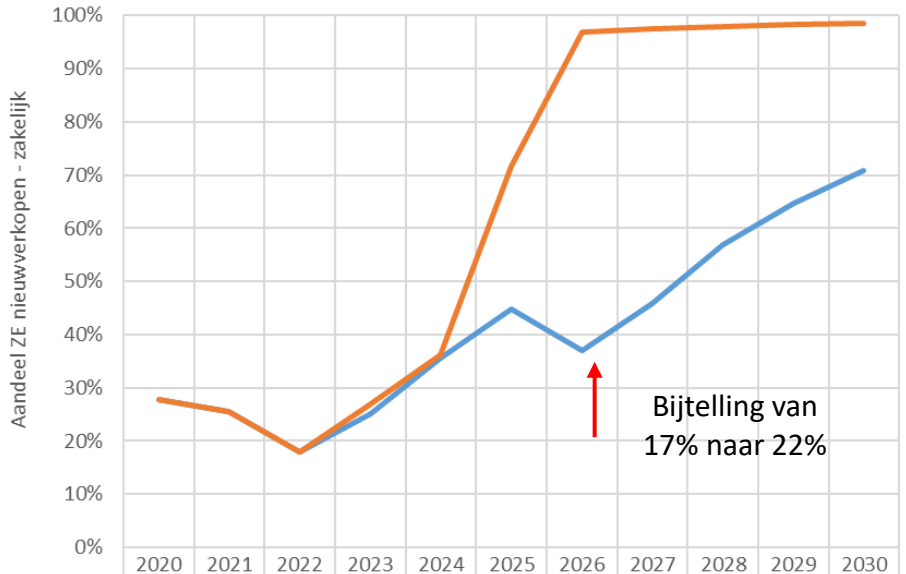


	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad KEV22 VV	21%	20%	17%	21%	27%	31%	26%	34%	44%	52%	60%
IBO FET Scenario 3: norm. & stimul.	21%	20%	17%	22%	28%	53%	70%	73%	77%	81%	81%
Verschil	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,4%	21,9%	43,8%	38,9%	32,8%	28,4%	20,7%

Scenario 3: effecten nieuwverkopen

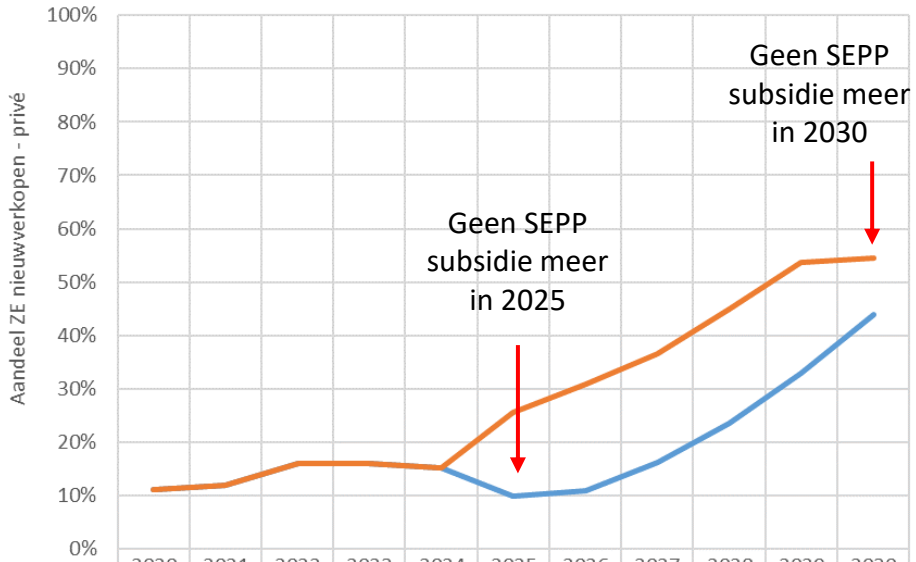
- De zakelijke EV-ingroei stijgt 27% in 2025 en stijgt door naar maximaal 60% extra ingroei in 2026 waarna het effect van de normering en stimulering terugloopt tot 28% extra ingroei in 2030.
- De privé EV-ingroei stijgt 16% in 2025, stijgt naar 20%-21% extra ingroei in 2026-2029 en zwakt af naar 10%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

Zakelijk



	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 3: norm. & stimul.	28%	25%	18%	27%	36%	72%	97%	97%	98%	98%	99%
Verschil	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,6%	26,8%	59,9%	51,6%	41,1%	33,7%	27,8%

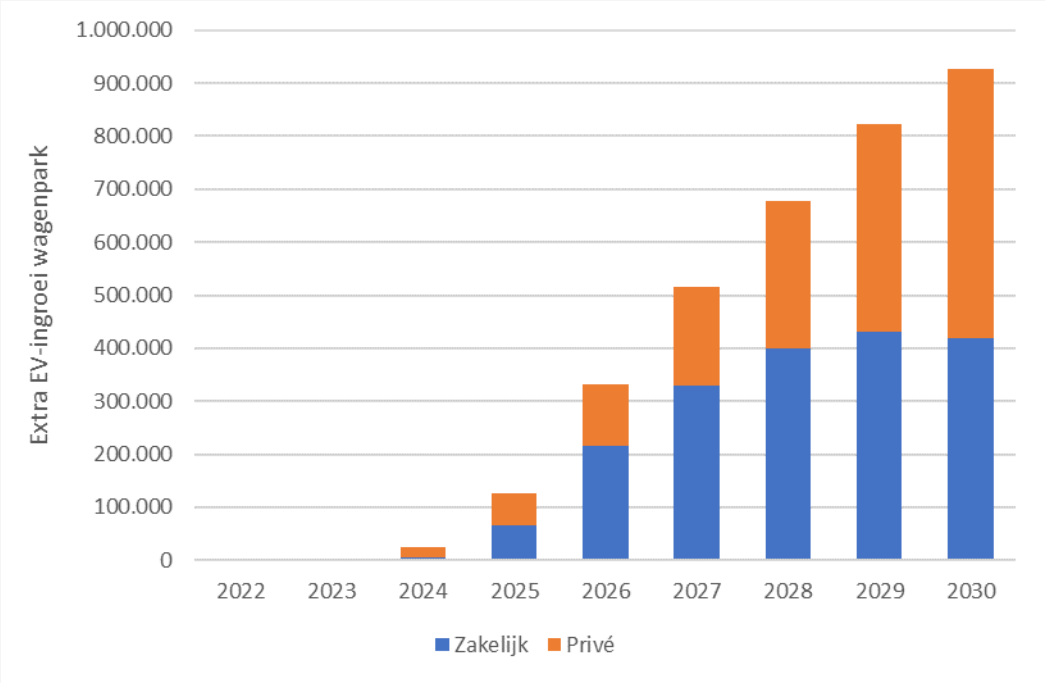
Privé



	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 3: norm. & stimul.	11%	12%	16%	16%	15%	26%	31%	37%	45%	54%	55%
Verschil	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	15,7%	19,9%	20,4%	21,3%	20,8%	10,5%

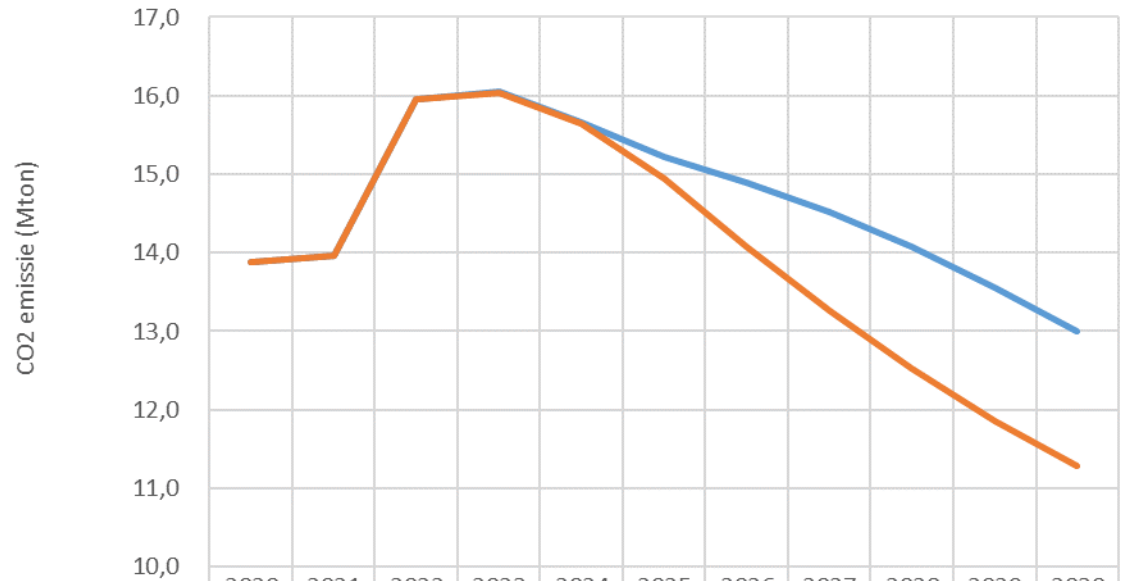
Scenario 3: effecten wagenpark

- 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_2-uitstoot

- De totale CO_2 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.



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad KEV22 VV	13,9	14,0	16,0	16,1	15,7	15,2	14,9	14,5	14,1	13,6	13,0
IBO FET Scenario 3: norm. & stimul.	13,9	14,0	16,0	16,0	15,6	14,9	14,1	13,3	12,5	11,9	11,3
Verschil met basispad	-	-	-0,00	-0,02	-0,02	-0,28	-0,82	-1,26	-1,55	-1,70	-1,70

Gevoeligheid werknemersgrens:
Op basis van een grove benadering (geen volledige doorrekening, zie slide 13) daalt het cumulatieve CO_2-effect van normering met 20% bij een 50-werknemergrens (-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
Verschil	**-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
Verschil	**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-werknemergrens 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

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.

Was €8,4 mld. in vorige versie

Revnext