

FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S EN DE TRANSITIE NAAR ELEKTRISCH RIJDEN

TOELICHTING OP HET CARBONTAX-MODEL EN DE TOEPASSING ERVAN VOOR HET KLIMAATAKKOORD

16 april 2019

Robert Kok



GEMIDDELDE BIJTELLING IN ZAKELIJKE EV-VLOOT 2030

- De gemiddelde bijtelling in het zakelijke wagenpark wordt bepaald door de nieuwverkopen in 2025-2030
 - De nieuwverkopen hebben een stijgende gemiddelde bijtelling van 16,4% in 2025 naar 20,1% in 2030
 - De nieuwverkopen hebben evenredig een dalende gemiddelde korting in de bijtelling van 5,6% in 2025 naar 1,9% in 2030
 - De zakelijke EV-vloot in 2030 heeft een gemiddelde bijtelling van 19,4%, o.b.v. de samenstelling uit de jaren 2025-2030
 - De zakelijke EV-vloot in 2030 heeft derhalve een gemiddelde bijtellingskorting van 2,6%
- Naarmate het verschil in aanschafprijs tussen elektrische auto's brandstofauto's daalt, kan de korting in bijtelling afgebouwd worden. De netto bijtellingskosten worden bepaald door **bijtellingspercentage X aanschafprijs**

Beleid bijtelling in OKA, in nieuwverkopen	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bijtellingspercentage < 50k	16%	17%	18%	19%	20%	20%
Bijtellingspercentage > 50k	22%	22%	22%	22%	22%	22%
Totaal gemiddelde bijtelling	16,4%	17,3%	18,3%	19,2%	20,1%	20,1%
Korting bijtelling < 50k	6%	5%	4%	3%	2%	2%
Korting bijtelling > 50k	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal gemiddelde korting	5,6%	4,7%	3,7%	2,8%	1,9%	1,9%
Doorwerking bijtelling OKA, in wagenpark	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Gewogen bijtelling zakelijke EV-vloot in 2030						19,4%
Gemiddelde korting in bijtelling in 2030						2,6%

TWEE BENADERINGEN: STATISCH OF DYNAMISCH

- Bij **overheidsfinanciën** worden de budgettaire effecten van stimuleringsbeleid (beleidsscenario) altijd vergeleken met de budgettaire effecten zonder stimuleringsbeleid (referentiescenario)
- Met het **Carbontax-model van Revnext** worden de **gedragseffecten** van stimuleringsbeleid ingeschat ten opzichte van het referentiescenario zonder stimuleringsbeleid. Dit is een **dynamische benadering**.
- Hierbij zien we de volgende **4 mechanismen** optreden, zie ook tabel volgende slide:
 1. De goedkopere brandstofauto's blijven brandstofauto's
 2. De elektrische auto's die elektrische auto's blijven, zitten in de hogere/duurdere segmenten waar het bijtellingsvoordeel het laagst is door de aftopping van bijtellingskortingen op 50.000 euro
 3. De duurdere brandstofauto's worden nog iets duurdere elektrische auto's (het bijtellingsvoordeel door de bijtellingskorting is per saldo net iets groter dan de extra bijtelling over de hogere aanschafprijs van een EV, consumenten kijken naar de netto kosten: **bijtelling X aanschafprijs**)
 4. Er komen extra bijtellers die de elektrische auto ook privé gaan rijden en extra elektrische auto's in de zakelijke vloot doordat de belastingdruk (bijtelling / TCO) daalt door stimuleringsbeleid t.o.v. de situatie zonder stimuleringsbeleid
- **Een alternatieve statische benadering** maakt geen vergelijking met een referentiescenario, waardoor **geen gedragseffecten** bepaald kunnen worden
 - Daardoor wordt voor groepen 2 en 3 hetzelfde bijtellingspercentage toegepast, zonder te vergelijken met een referentiescenario
 - Daardoor wordt geen rekening gehouden met de hogere aanschafprijzen van elektrische auto's en daarmee wordt de aanname gemaakt dat alle zakelijke elektrische auto's even duur zijn als brandstofauto's vanaf 2025
 - Tot slot wordt geen rekening gehouden met extra bijtellers of groei van de zakelijke vloot, als gevolg van belastingkortingen (gedragseffecten)

VERSCHIL STATISCHE OF DYNAMISCHE BENADERING

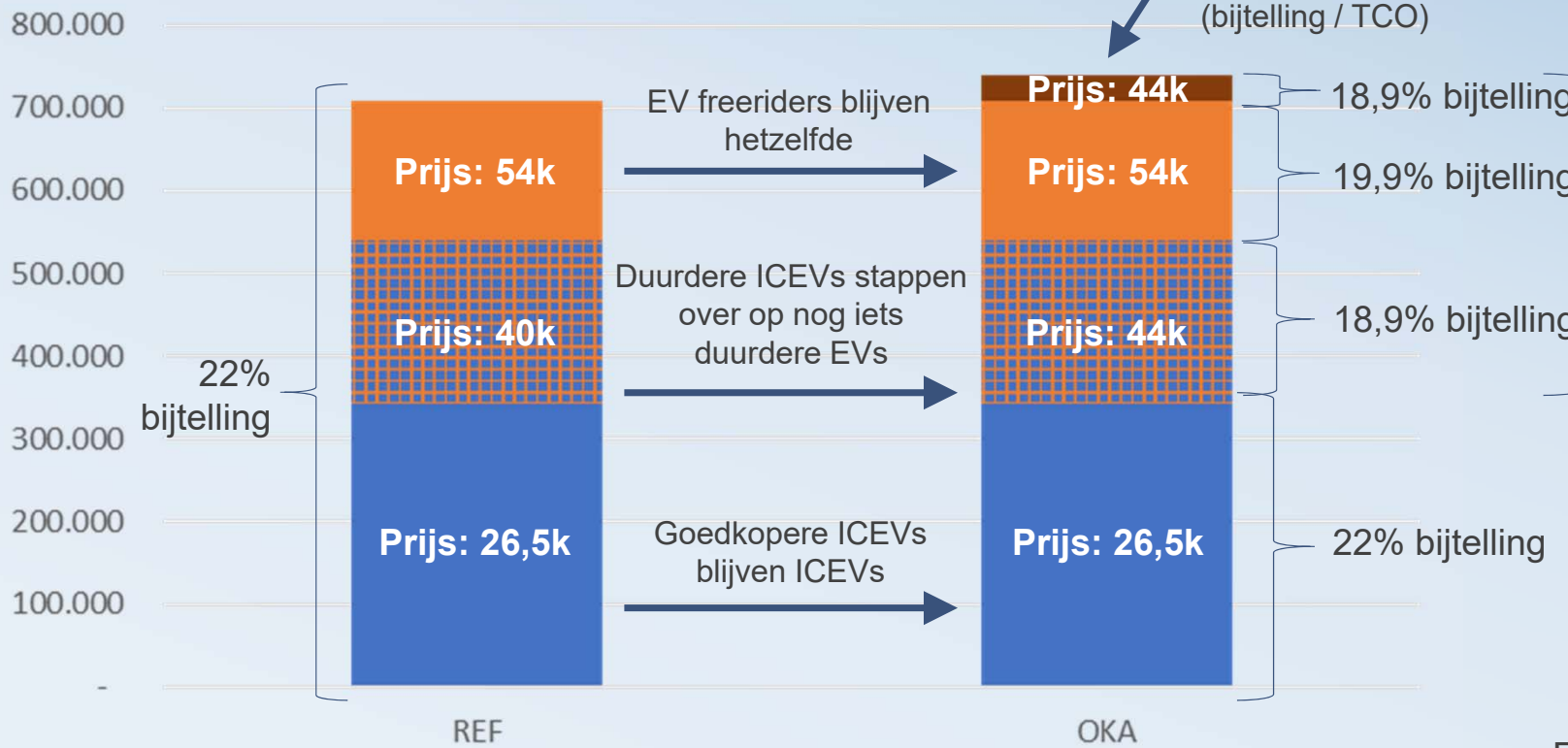
- Een **statische benadering** staat op **gespannen voet** met de basisprincipes van **overheidsfinanciën**
- Het verschil tussen een statische en dynamische benadering is 195 mln. euro extra belastingderving in 2030
- Ook in eerdere jaren zien we verschillen van circa 250 mln. belastingderving, cumulatief over 2021-2030 kan dit 2 tot 3 miljard verschil in belastingderving verklaren

	Referentiescenario zonder stimulering	Beleidsscenario met stimulering	Dynamische benadering met gedragseffecten (Carbontax-model)	Statische benadering zonder gedragseffecten	Vershil
1	Brandstofauto	Brandstofauto	Geen effect	Geen effect	-
2	Elektrische auto	Elektrische auto	22% wordt 19,9% bijtelling 87 mln. derving	22% wordt 19,4% bijtelling 109 mln. derving	22 mln. derving
3	Brandstofauto	Elektrische auto	22% wordt 18,9% bijtelling maar over 10% hogere aanschafprijs 43 mln. derving	22% wordt 19,4% Geen rekening gehouden met hogere aanschafprijs 102 mln. derving	59 mln. derving
4	Geen auto van zaak / Geen privé gebruik	Elektrische auto / Wel privé gebruik	30.000 EVs met 18,9% bijtelling 114 mln. extra opbrengst	Geen effect	114 mln. opbrengsten
	Totaal		16 mln. derving	211 mln. derving	195 mln. derving

UITLEG BIJTELLING IN 2030 - CARBONTAX

Zakelijke vloot in de bijtelling in 2030

Er komen 30.000 extra EVs in de bijtelling door extra bijtellers en groei zakelijke vloot door lagere zakelijke belastingdruk (bijtelling / TCO)



18,9% bijtelling over 30.000 extra auto's = 114 mln. opbrengsten +

10% lagere bijtelling met dezelfde aanschafprijs = 87 mln. derving -

14% lagere bijtelling maar 10% hogere aanschafprijs = 43 mln. derving -

Saldo = 16 mln. derving in 2030

EV totaal:
Bijtelling: 19,4%
Prijs: 48k

- ICEV die niet naar EV overstappen
- ICEV die naar EV gaan overstappen
- EV freeriders
- extra EV

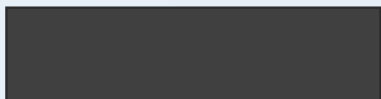
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE KABINETSAPPRECIATIE

8 mei 2019

Robert Kok



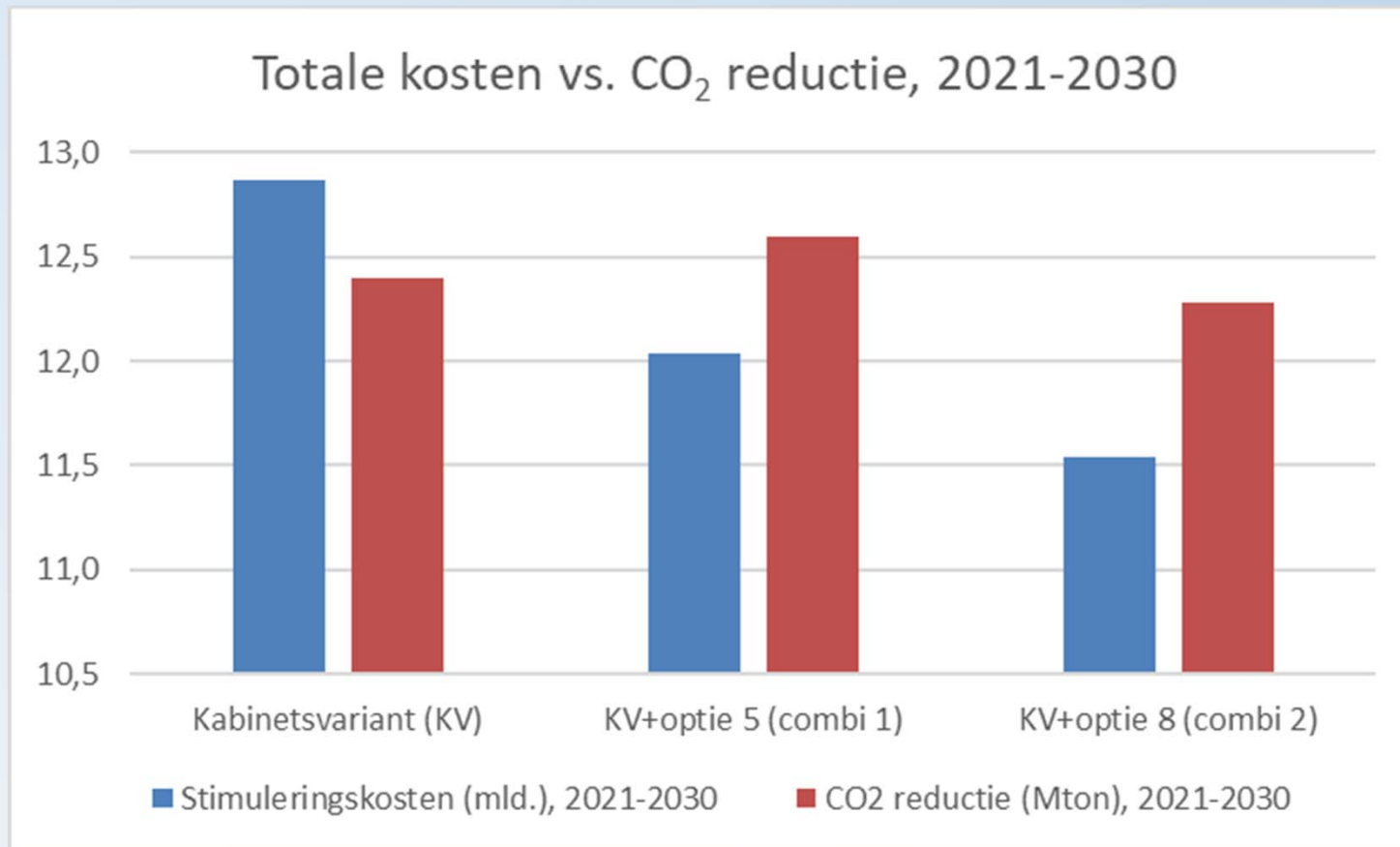
EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT



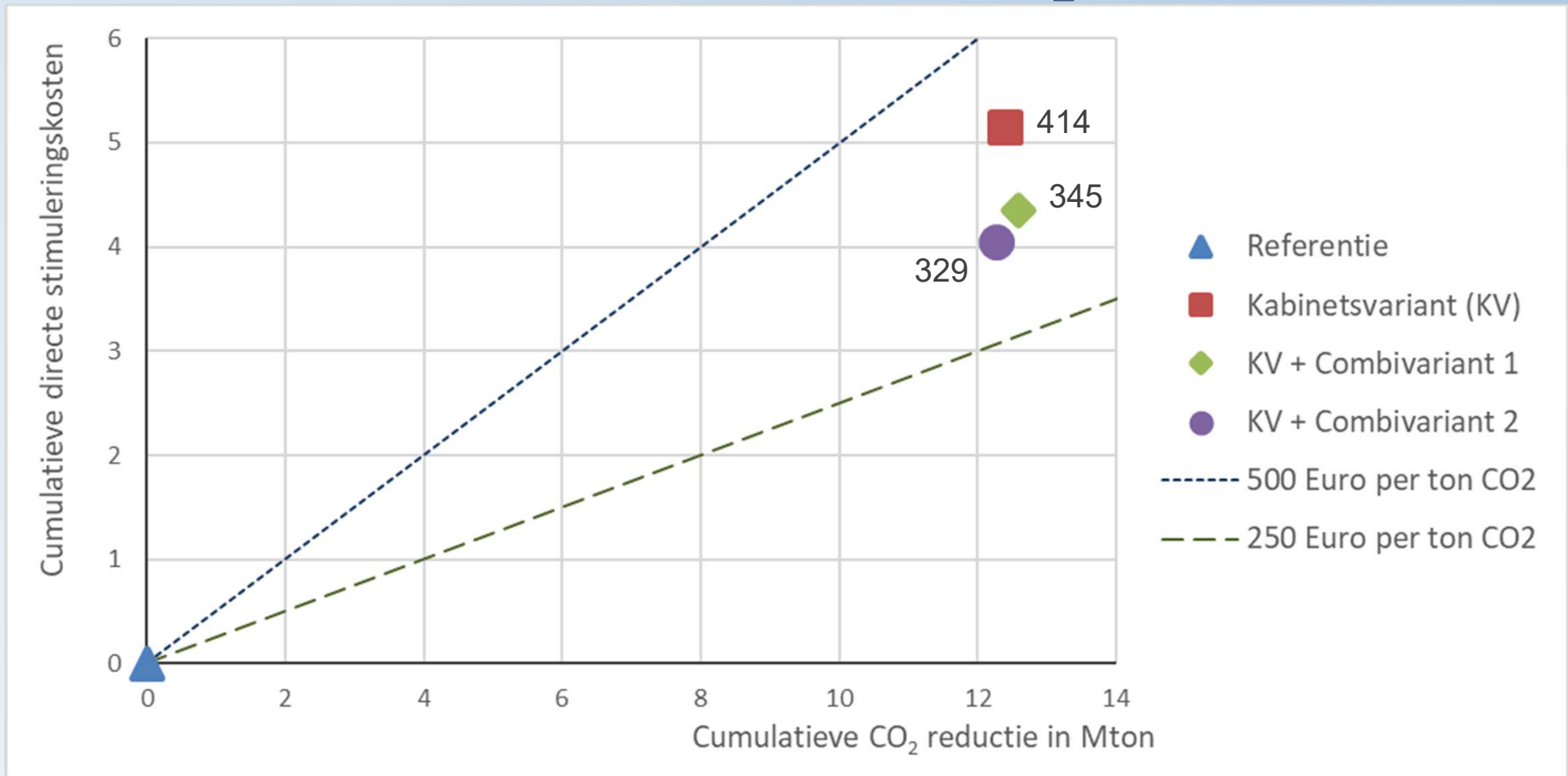
Bijtelling												Kosten, mld.	Kosten, mld.	Kosten, mld.	Dekkings-tekort	EV in vloot	EV in vloot	ingroei EV nieuw	ingroei EV nieuw	Mton reductie	Mton reductie
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	2021-2030	2021-2030	2024	2030	2024	2030	2021-2030	2030
Referentie:	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	-	-	-	-	95	407	2%	30%	-	-
OKA-beleidspakket: 'CAP' <50K	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,80	10,53	14,33	1,58	404	1.477	31%	66%	13,10	2,33
Kabinetsvariant (KV): 'CAP' <50K	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,57	9,30	12,87	7,64	386	1.369	29%	62%	12,40	2,15
KV+Bijtellingsoptie 5: Combivariant 1	6%	8%	10%	12%	14%	16%	16%	17%	17%	18%	18%	3,19	8,85	12,04	6,95	371	1.417	27%	68%	12,60	2,32
KV+Bijtellingsoptie 8: Combivariant 2	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	3,04	8,51	11,54	6,49	367	1.394	27%	67%	12,28	2,25

Bijtelling	Aandeel EV binnen zakelijk/privé nieuw		Aandeel directe stimulering			Aandeel EV kilometers
	2024	2030	2021-2024	2025-2030	2021-2030	
Referentie:	4%/1%	43%/17%				2,6%
OKA-beleidspakket: 'CAP' <50K	47%/13%	63%/70%	45%	42%	43%	11,0%
Kabinetsvariant (KV): 'CAP' <50K	47%/9%	64%/60%	43%	39%	40%	10,6%
KV+Bijtellingsoptie 5: Combivariant 1	46%/9%	75%/60%	39%	35%	36%	10,7%
KV+Bijtellingsoptie 8: Combivariant 2	42%/9%	72%/60%	37%	35%	35%	10,5%

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT



EFFECTEN: BUDGETTAIR VS. CO₂



VERGELIJKING KV EN COMBIVARIANT 1

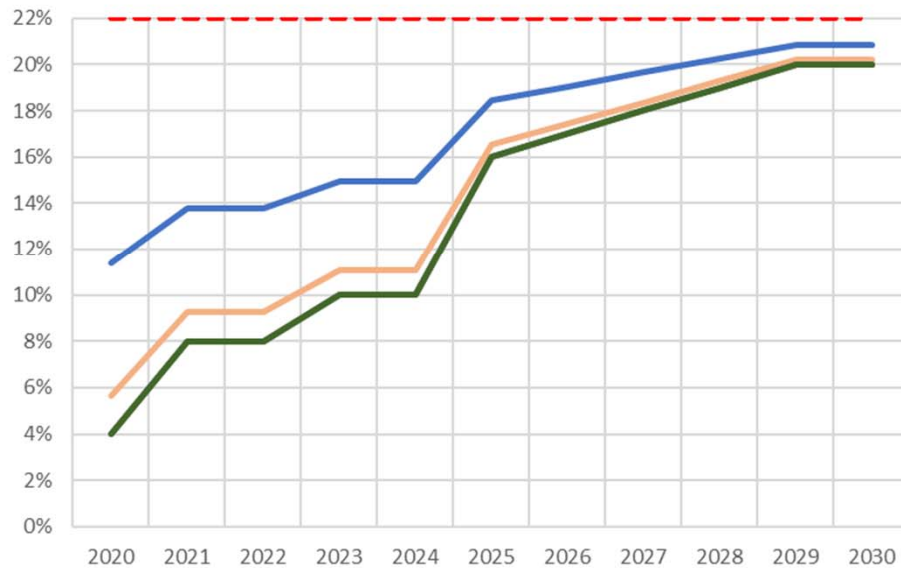
- Sterkere afbouw 2020-2025
- Grotere stimulering bijtelling 2026-2030 icm sterke CAP verlaging: voor lagere segmenten

Lever op in 2021-2030:

- 0,8 mld. lagere stimuleringskosten en 0,7 mld. lager dekkingstekort
- 0,2 Mton **meer** CO₂-reductie

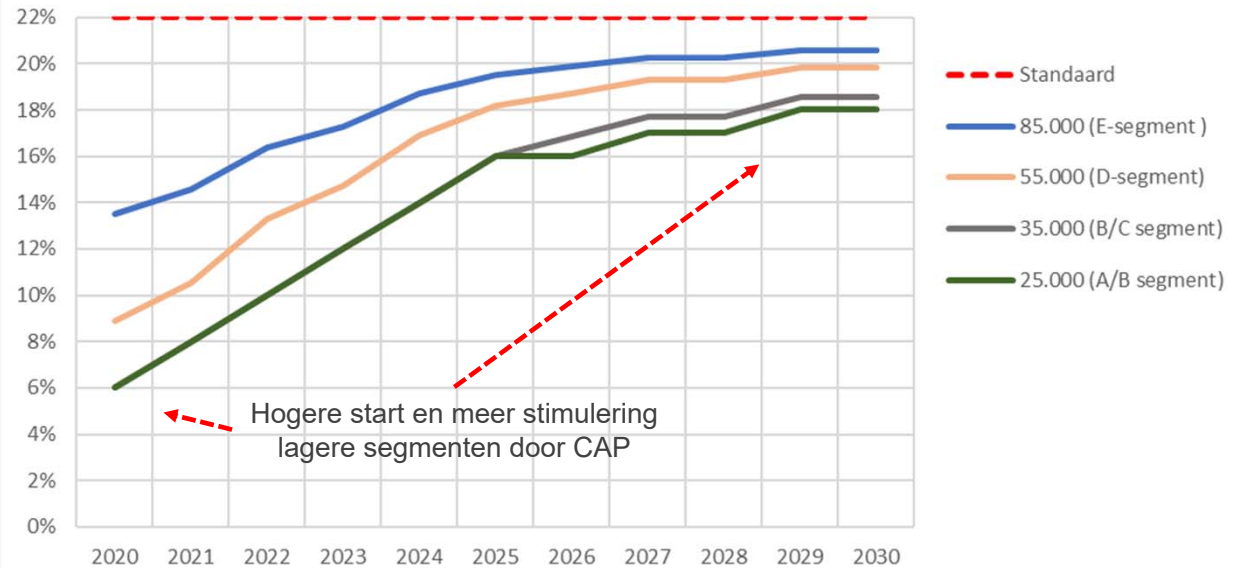


Gemiddelde bijtelling per EV-prijsklasse, 2020-2030



KV en OKA

Gemiddelde bijtelling per EV-prijsklasse, 2020-2030



Optie 5: combivariant 1

VERGELIJKING KV EN COMBIVARIANT 2

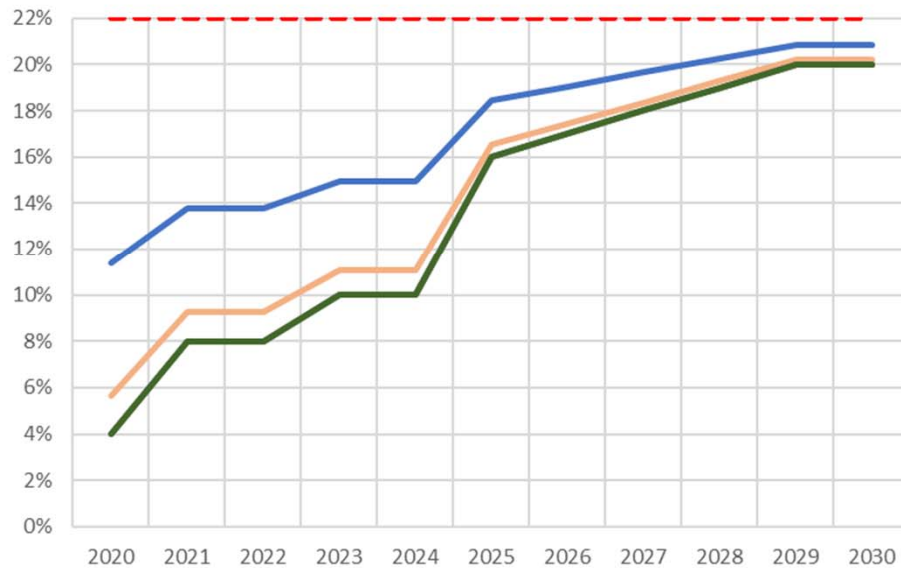
- Sterkere afbouw 2020-2025
- Grotere stimulering bijtelling 2026-2030 icm sterke CAP verlaging: voor lagere segmenten

Levert op in 2021-2030:

- 1,3 mld. lagere stimuleringskosten en 1,2 mld. lager dekkingstekort
- 0,1 Mton **minder** CO₂-reductie

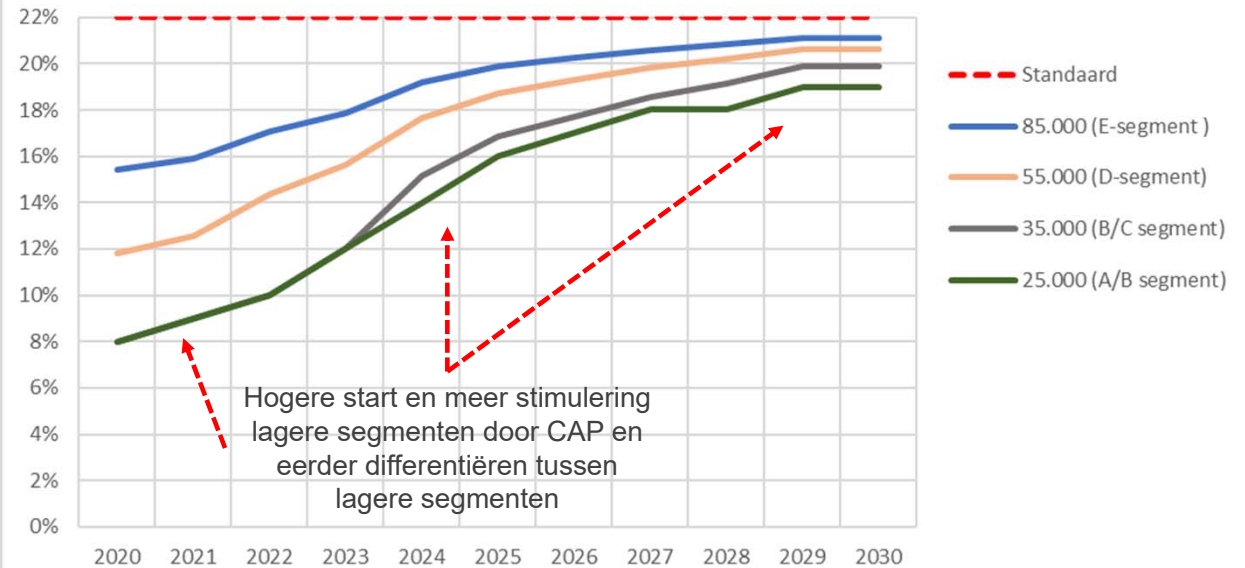


Gemiddelde bijtelling per EV-prijsklasse, 2020-2030



KV en OKA

Gemiddelde bijtelling per EV-prijsklasse, 2020-2030



Optie 8: combivariant 2

VERGELIJING COMBI-VARIANTEN 1 EN 2

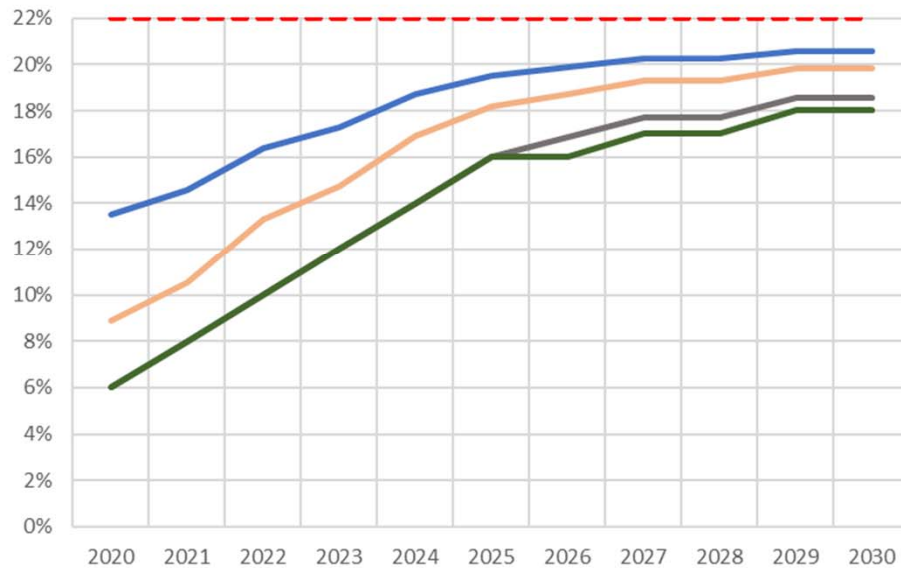
- Sterkere afbouw 2020-2025
- Grotere stimulering bijtelling 2026-2030 icm sterke CAP verlaging: voor lagere segmenten

Verskil combivariant 2 tov combivariant 1 levert op in 2021-2030:

- 0,5 mld. lagere stimuleringskosten en 0,5 mld. lager dekkingstekort
- 0,3 Mton **minder** CO₂-reductie

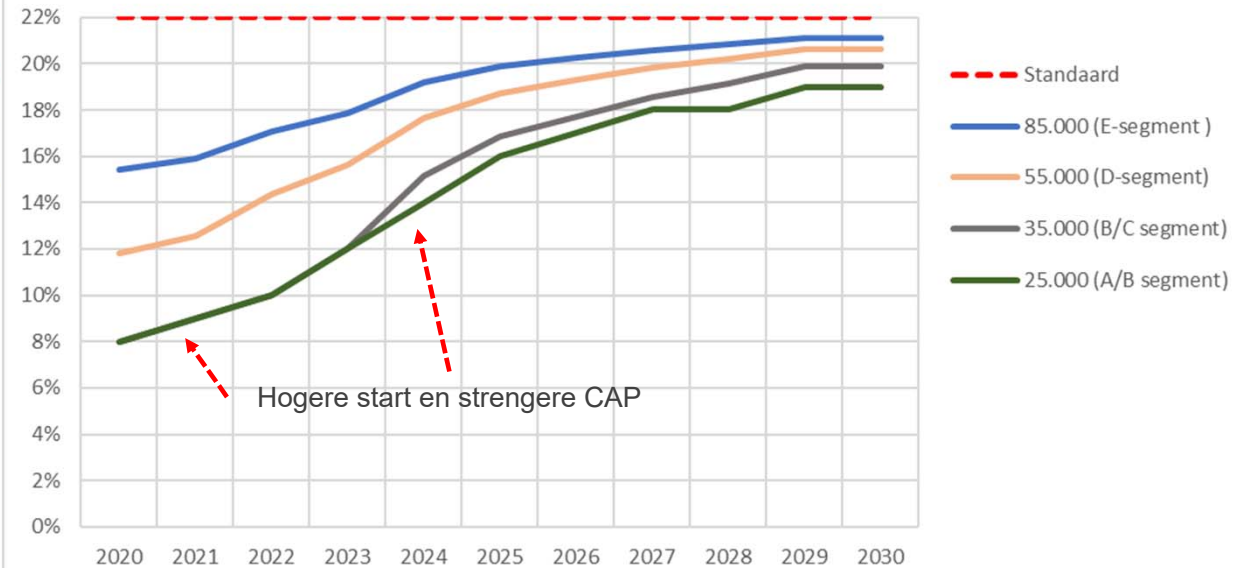


Gemiddelde bijtelling per EV-prijsklasse, 2020-2030



Optie 5: combivariant 1

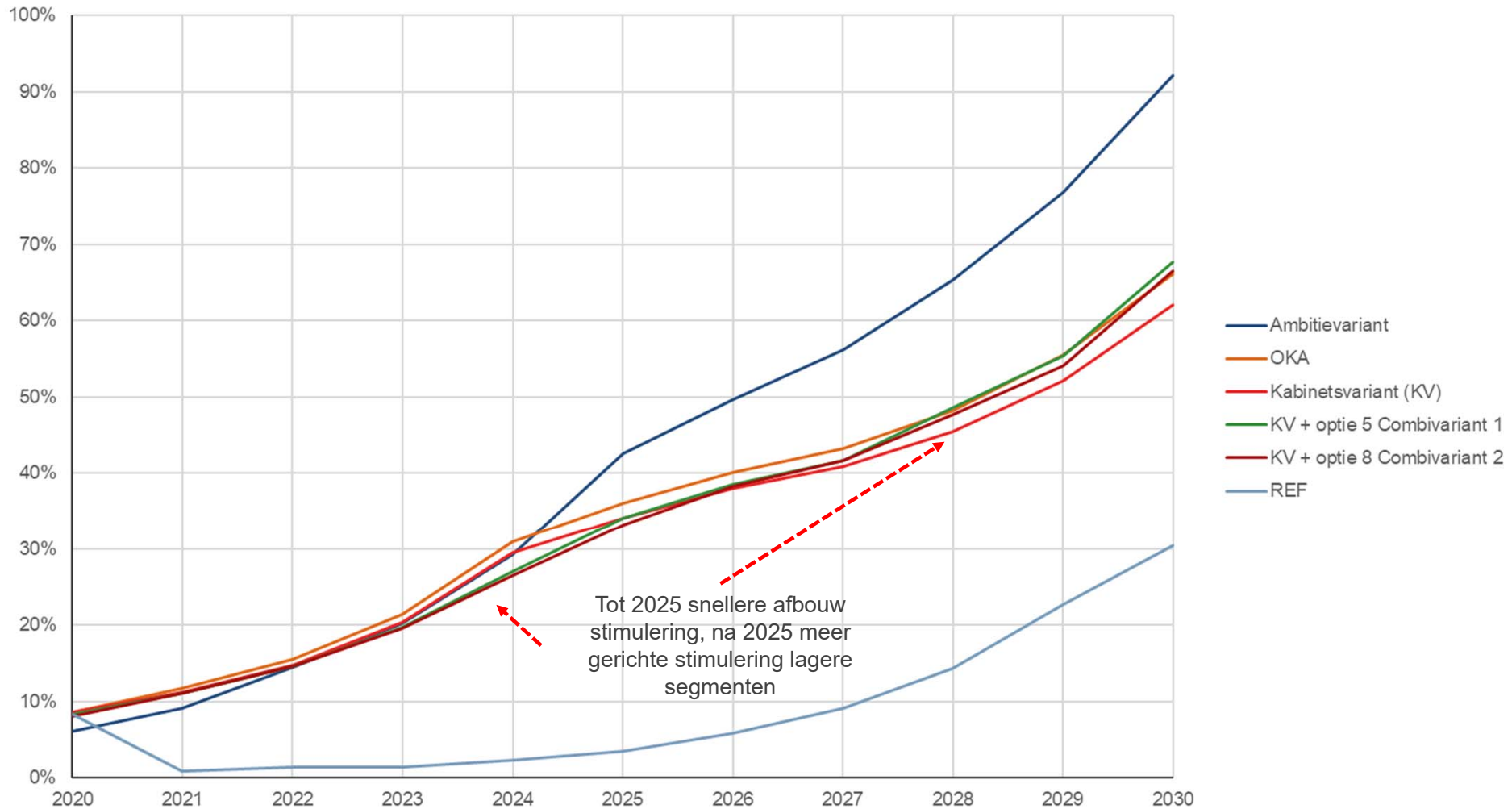
Gemiddelde bijtelling per EV-prijsklasse, 2020-2030



Optie 8: combivariant 2

EFFECTEN: EV-INGROEI NIEUWERKOPEN

Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030



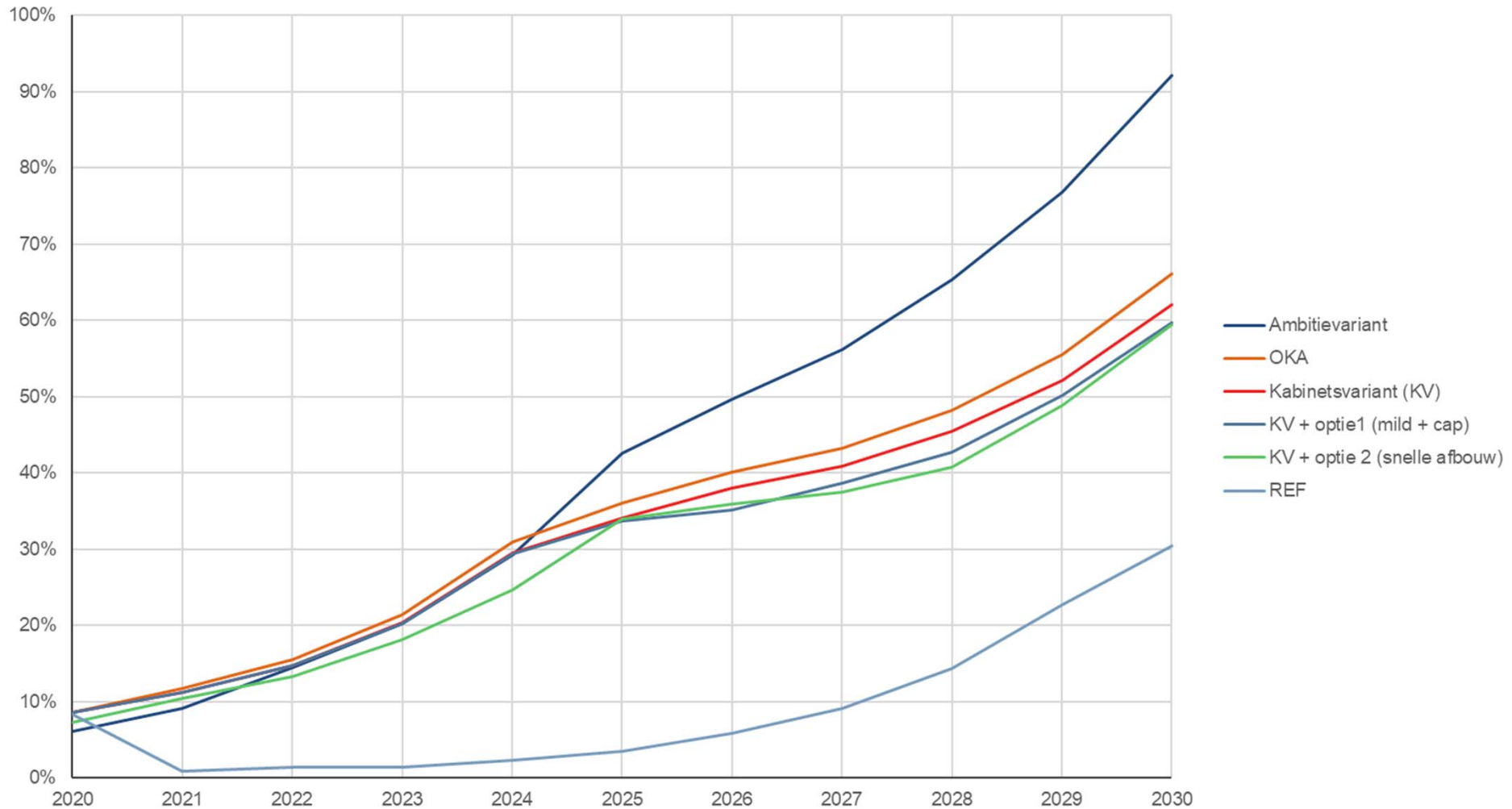
EFFECTEN: EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN

- Optie 1: bijtelling gelijk aan OKA/KV tot 2025, wel aanscherping CAP
- Optie 2: CAP gelijk aan OKA/KV, wel snellere afbouw bijtellingsvoordelen

Bijtelling	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Referentie:	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
OKA-beleidspakket:	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%
'CAP' <50K	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Kabinetvariant (KV):	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%
'CAP' <50K	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
KV+ Bijtellingsoptie 1:	4%	8%	8%	10%	10%	16%	18%	18%	20%	21%	22%
Dalende CAP	50.000	45.000	45.000	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000
KV+Bijtellingsoptie 2:	12%	12%	14%	14%	16%	16%	18%	20%	22%	22%	22%
Snelle afbouw	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000

EFFECTEN: EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN

Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030



EFFECTEN: EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN

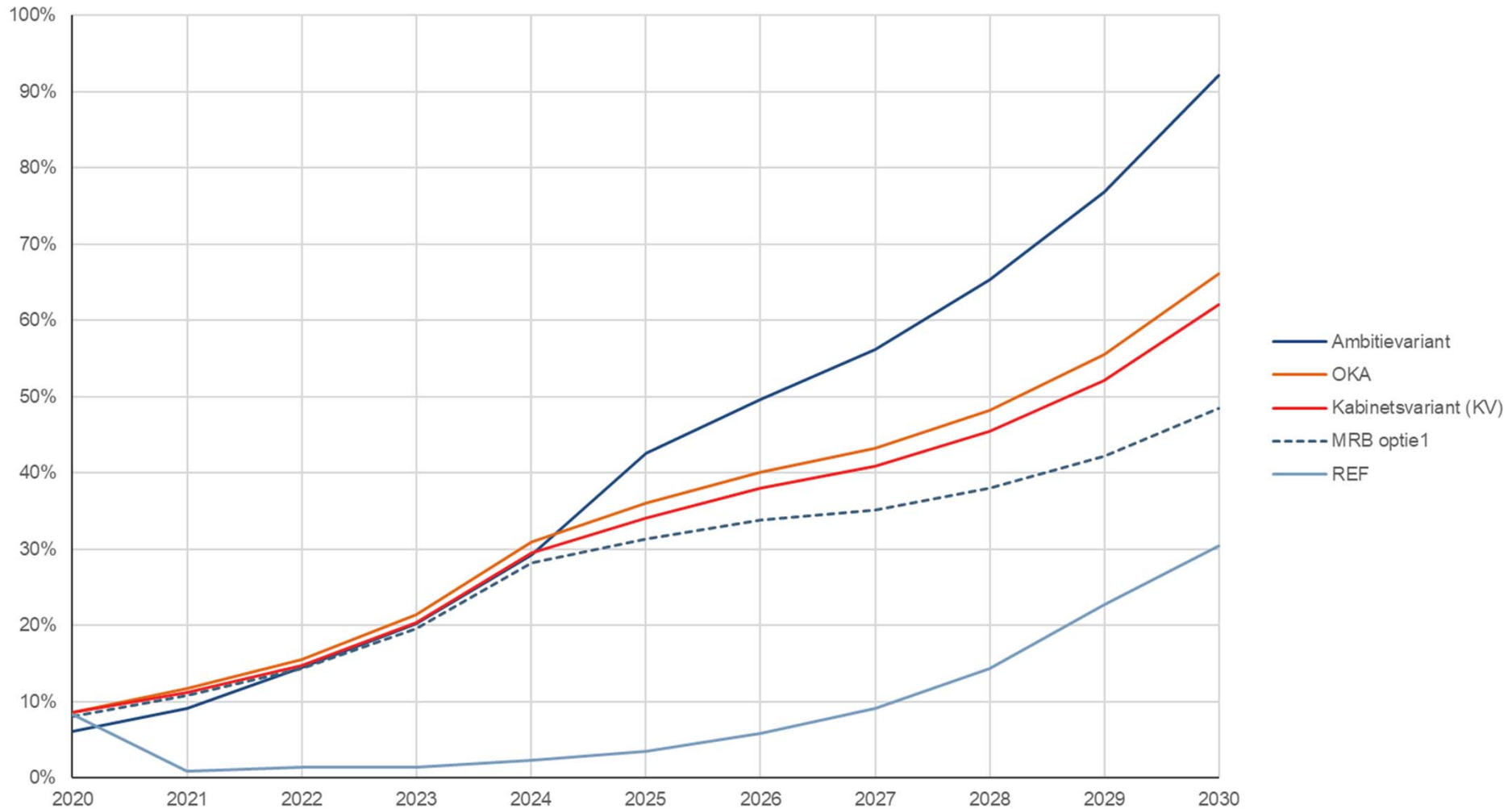


- MRB variant 1: afbouw MRB kortingen

MRB-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
OKA-beleid	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	45%
Kabinetsvariant (KV)	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	45%
KV+ MRB Optie 1:	0%	30%	35%	40%	45%	50%	60%	70%	80%	90%	100%

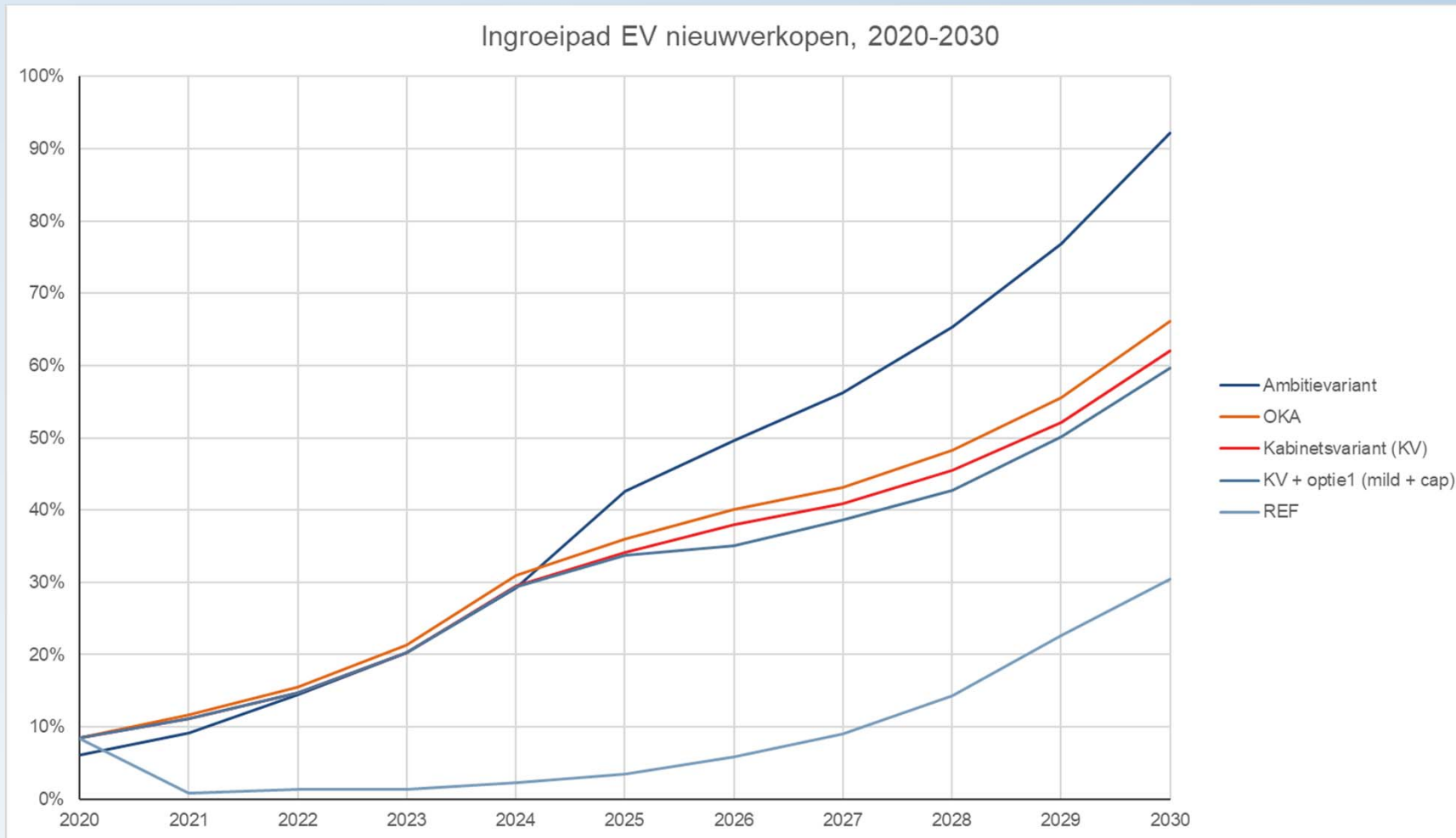
EFFECTEN: EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN

Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030



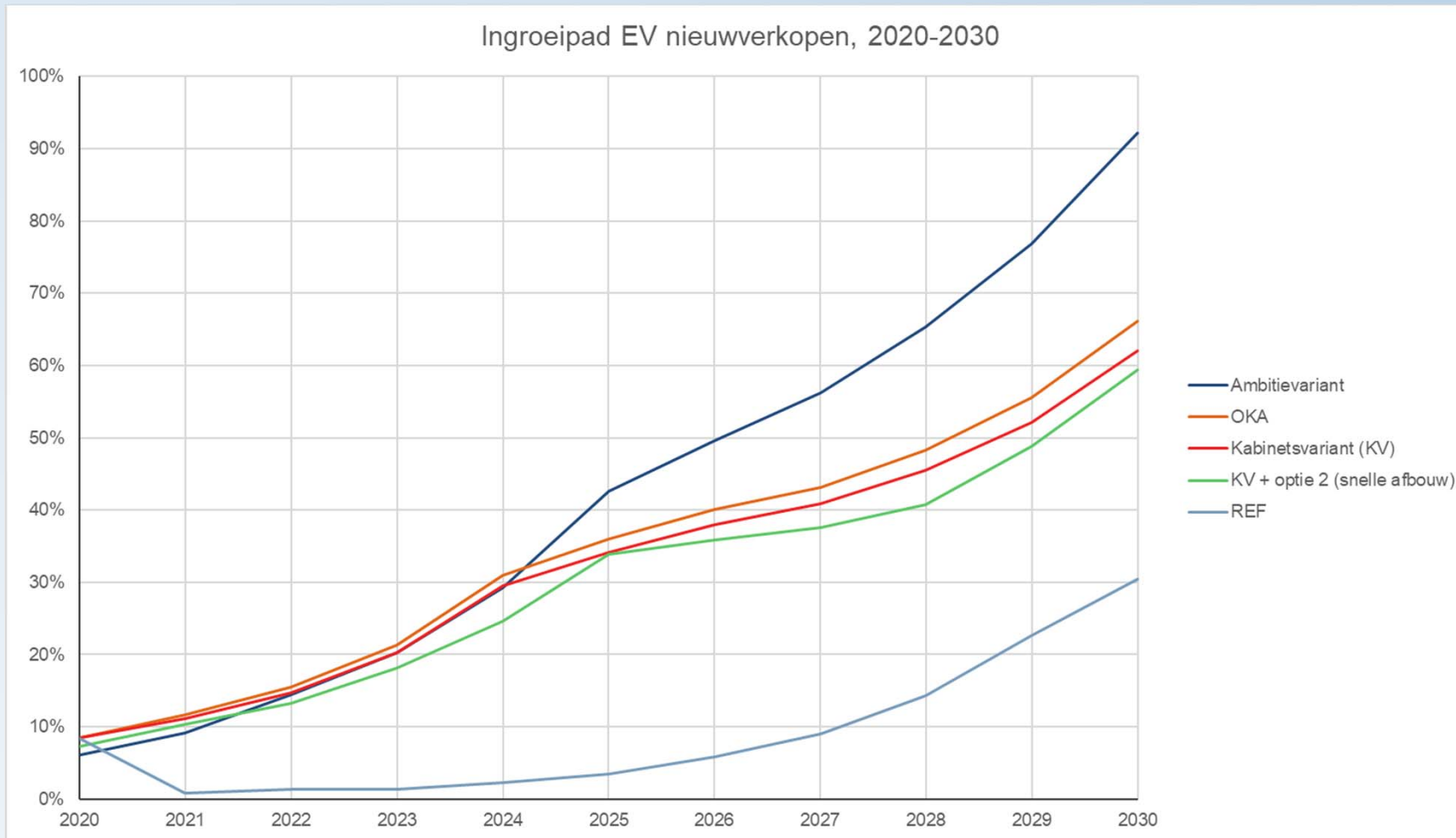
EFFECTEN: EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN

- Alleen met optie 1



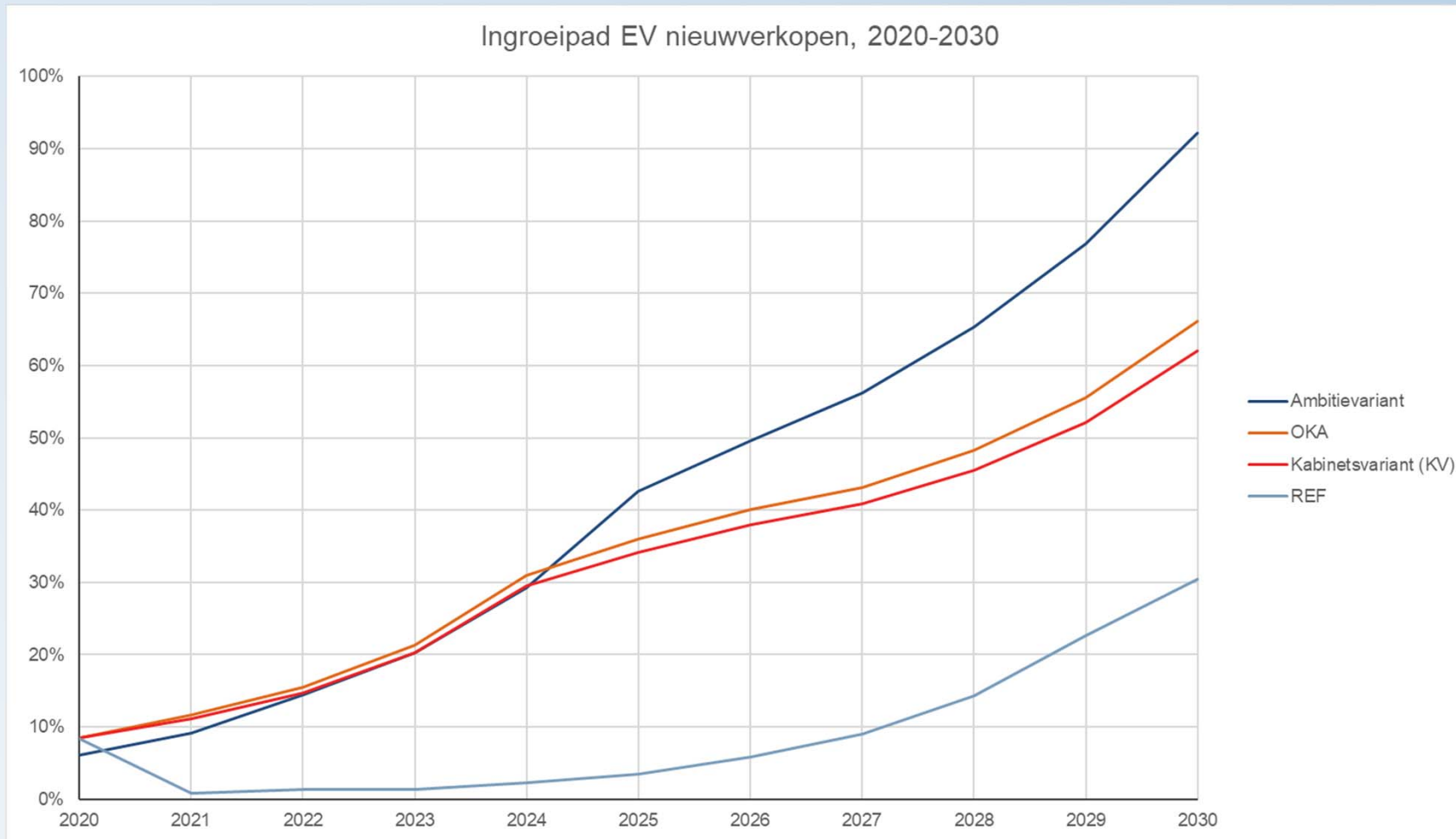
EFFECTEN: EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN

- Alleen met optie 2



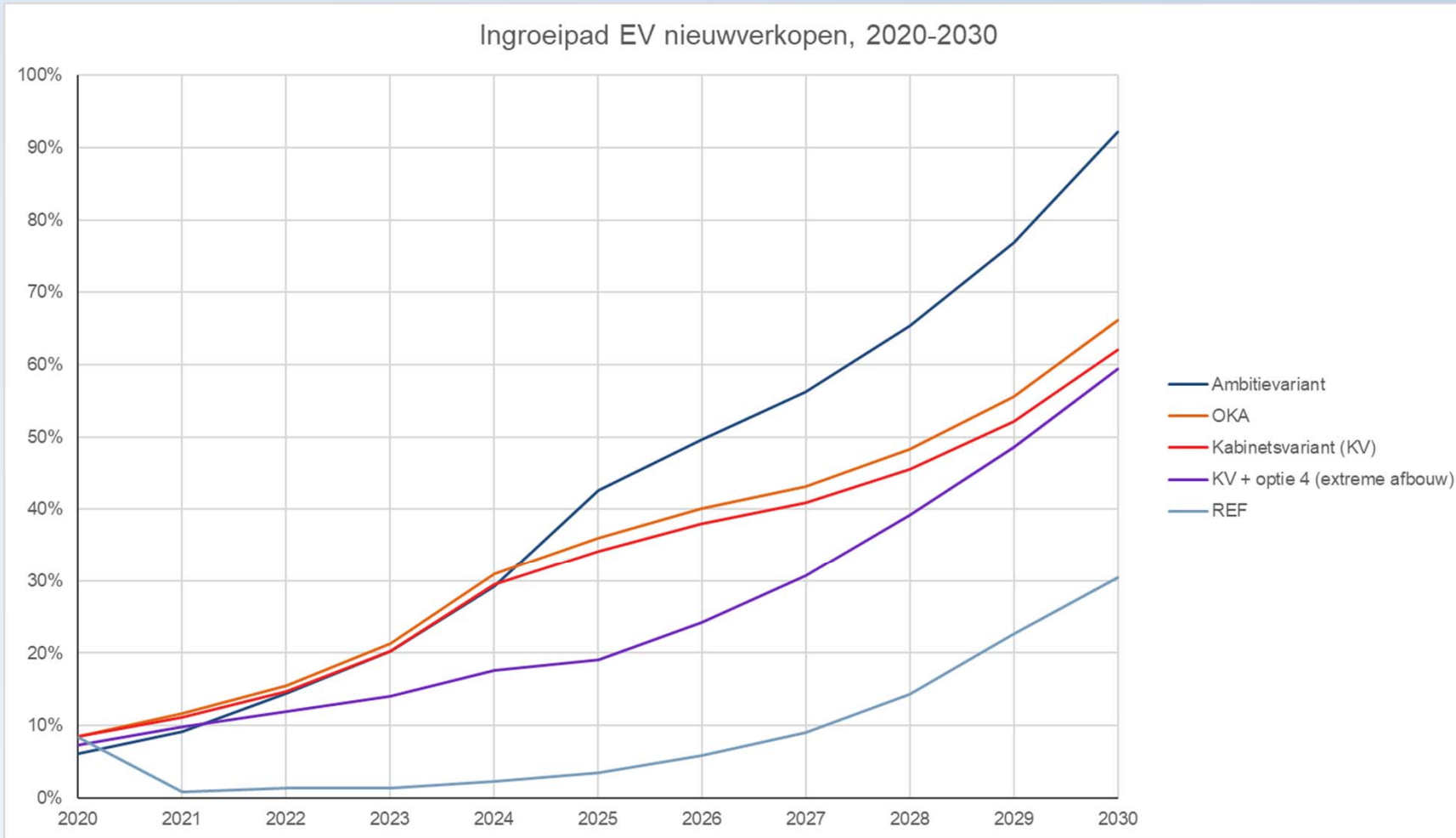
EFFECTEN: EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN

- Alleen met ambitie (oude modelversie), OKA, KV, REF



EFFECTEN: EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN

- Met extreme optie 4



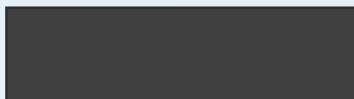
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE KABINETSAPPRECIATIE

17 mei 2019

Robert Kok



BELEIDSVERSCHILLEN TOV OKA

- Kabinetsvariant (KV):
 - Aanpassingen aan stimuleringskant:
 - Halvering (budgettair) van aanschafsubsidie t.o.v. budgettair effect in FET(dec) plaat
 - Aanpassingen aan dekkingskant:
 - Geen MRB verhoging
 - Geen innovatietoeslag op bezit
 - BPM verhoging met 30% (10 x 3%-punt verhoging)

4 nieuwe varianten

- Basisvariant 1
- Basisvariant 2
- BPM-variant
- MRB-variant

NIEUWE VARIANTEN

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:																		
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030									
1 Basisvariant 1	KV+ combinatievariant 2	KV + geen accijnsverhoging benzine + geen accijnsverhoging diesel																			
2 Basisvariant 2	KV+ combinatievariant 2	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel																			
3 BPM-variant	KV+ combinatievariant 2	idem aan basisvariant 2 + BPM verhoging alleen 4x3% in 2021-2024, daarna +12% niveau uit 2024 in 2025-2030	3%	6%	9%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%
4 MRB-variant	KV+ combinatievariant 2 + MRB-korting snellere en sterkere afbouw + aanschafsubsidie privé conform OKA	idem aan basisvariant 2	10%	15%	20%	25%	30%	35%	45%	55%	65%	75%									

Bijtelling	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
KV+Combivariant 2:	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%
	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000

KABINETSARIANT (KV-MAART)

KV: BELEIDSINVULLING STIMULERING +DEKKING



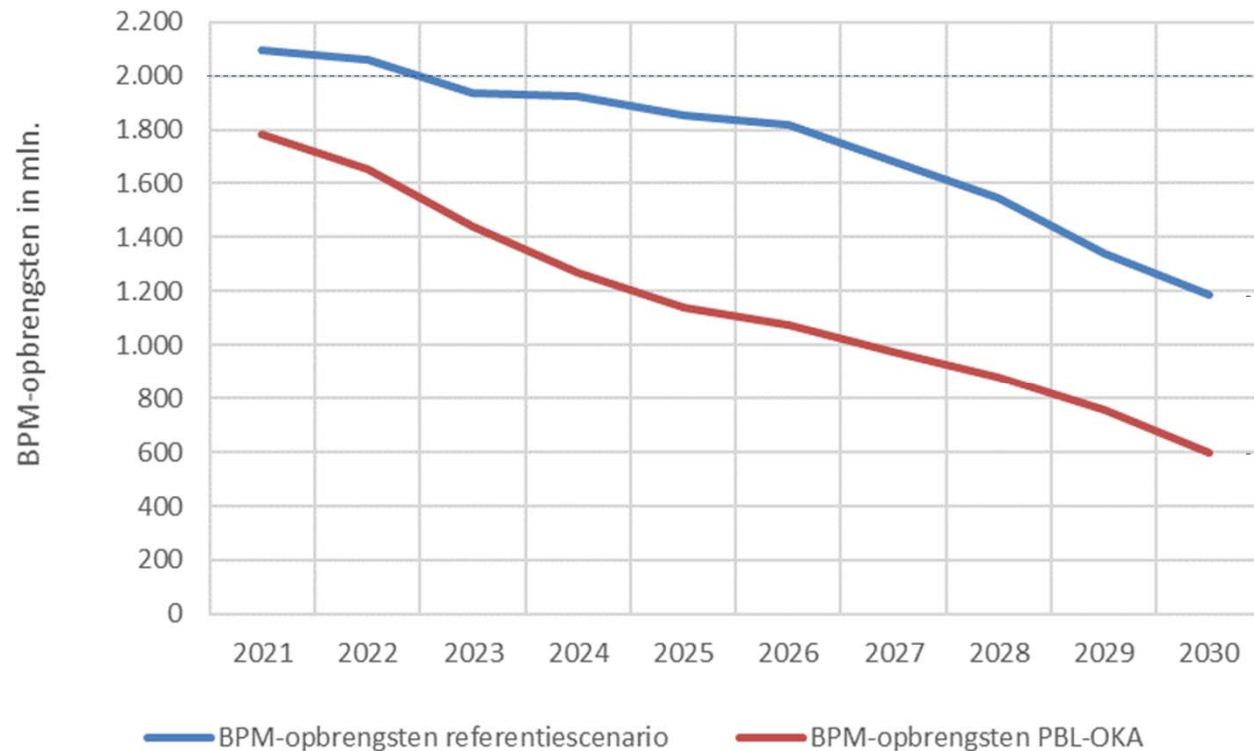
Beleid STIMULERING	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
BPM vaste voet (FC)EV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BPM PHEV	Een aparte tarieftabel voor PHEVs. Gemiddeld ca. 3.000 euro BPM per PHEV.									
MRB (FC)EV	0	0	0	0	25%	30%	35%	40%	40%	45%
MRB PHEV	50%	50%	50%	50%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
Bijtelling	8% <50k	8% <50k	10% <50k	10% <50k	16% <50k	17% <50k	18% <50k	19% <50k	20% <50k	20% <50k
Subsidie privé registratie (FC)EV	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250
<i>Lineaire afbouw¹:</i>	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k

Beleid DEKKING	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
BPM vaste voet (FC)EV	0	0	0	0	350	350	350	350	350	350
BPM verhoging ICEV	3%	6%	9%	12%	15%	18%	21%	24%	27%	30%
MRB-tarief p.j. per (FC)EV	0	0	0	0	150	179	206	231	225	248
Innovatietoeslag op aanschaf ICEV	87,5	175	262,5	350	350	350	350	350	350	350
Accijns benzine	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1
Accijns diesel	+1	+1	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2

1. Tot 40k catalogusprijs geldt de volledige subsidie, tussen 40k en 60k loopt de subsidiehoogte lineair af, boven 60k is er geen subsidie.

DEKKING GEDEELTELIJK VIA BPM

- Er is sprake van grondslag erosie in de BPM: dalende ICEV nieuwverkopen en verschuiving naar lagere segmenten
- De gemiddelde BPM per auto daalt in PBL-OKA van €5.000 in 2021 naar €3.500 in 2030 (30% minder)
- De gemiddelde verkochte ICEV zakt grofweg van het C-segment naar het B-segment
- Een BPM-verhoging wordt steeds minder effectief in de tijd: $130\% \times €3.500$ is veel minder dan $130\% \times €5.000$



- Startpunt 2020 is 9% BEV
- ICEV bestaat voor 45% uit A+B segment nieuwverkopen



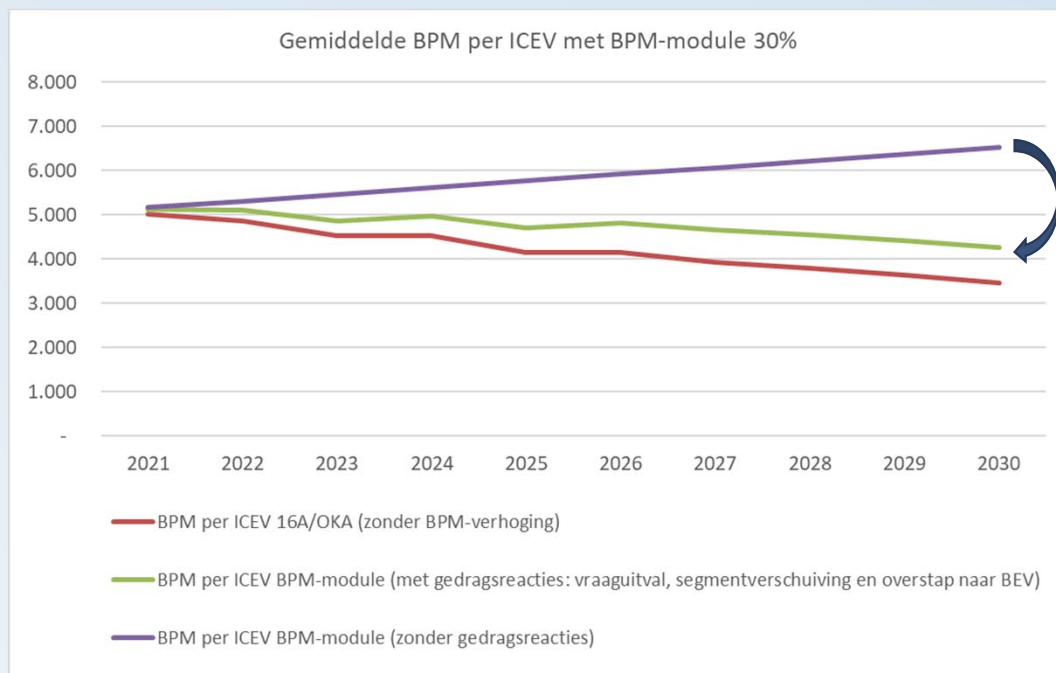
- Ingroei naar 30% BEV
- ICEV bestaat voor 60% uit A+B segment nieuwverkopen



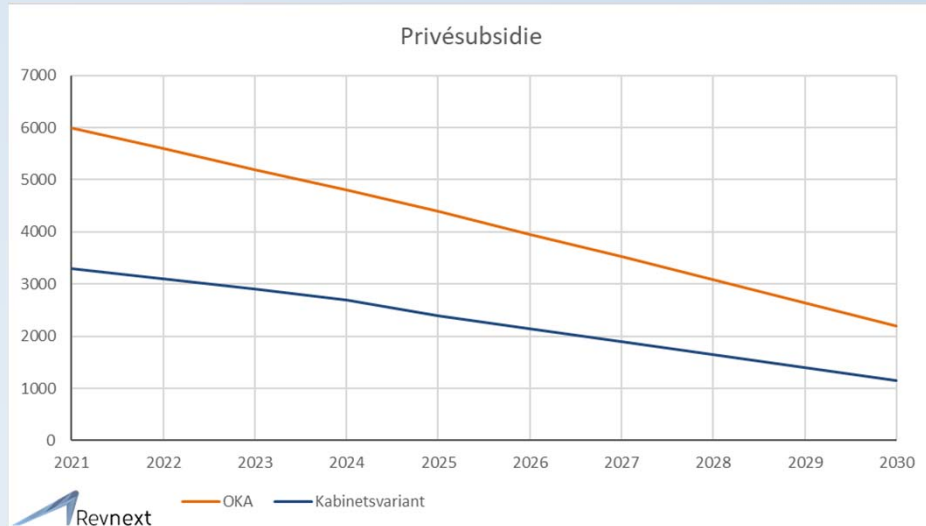
- Ingroei naar 66% BEV
- ICEV bestaat voor 74% uit A+B segment nieuwverkopen

DEKKING GEDEELTELIJK VIA BPM

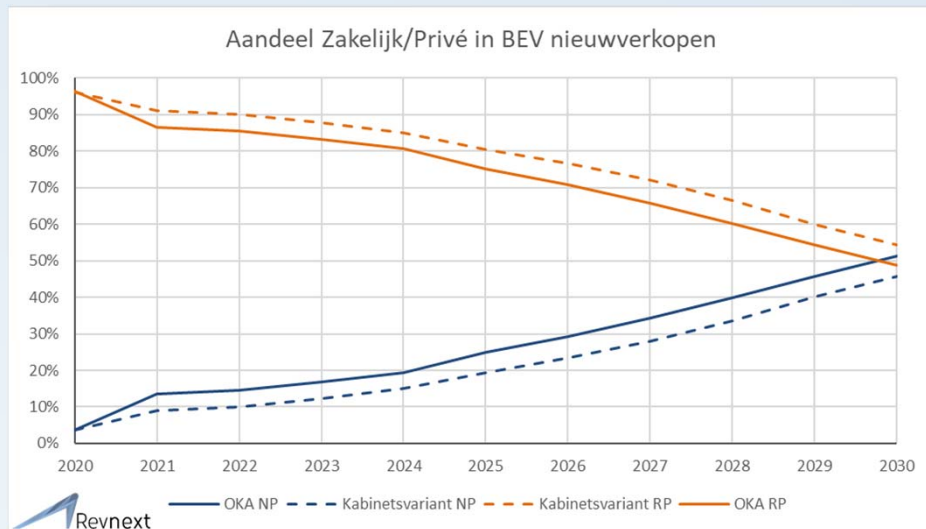
- BPM-tarieven $10 \times 3\% = 30\%$ verhogen (met beleid Kabinetsvariant)
- **30% module:** Er is een sterke verschuiving naar de lagere segmenten, doordat vooral in de hogere segmenten als eerste de overstap naar BEV gemaakt wordt. Het aandeel A+B segment binnen de ICEV nieuwverkopen stijgt van 45% in 2020 naar **74%** in 2030. Deze verschuiving is gelijk aan het OKA scenario en komt dus niet door de BPM-verhoging. De BPM verhoging is dus weinig effectief voor budgettaire dekking doordat de BPM grondslag sterk afneemt door overstap naar BEV in met name de hogere segmenten. In het referentiescenario stijgt het aandeel A+B ICEV autonoom naar 60% in 2030.



DEKKING GEDEELTELIJK VIA BPM (30% MODULE)



- De aanschafsubsidie wordt budgettair per jaar gehalveerd (bepaald incl. interactie-effect met BPM verhoging)
- In de eerste jaren kan de subsidie wat hoger blijven dan een halvering van de subsidiebedragen
- De ingroei van BEV verschuift verhoudingsgewijs naar een hogere aandeel zakelijk en een lager aandeel privé
- Effect aandeel BEV in nieuwverkopen zakt naar 62% in 2030



BUDGETTAIRE PLAAT KABINETSvariant 30% BPM



BPM verhoging levert 840 mln. dekking op (tov pakket zonder dekking)

Aanschafsubsidie zou op ca. 700 mln. moeten uitkomen om op 50% van het FET budget van 1,4 mln. uit te komen

Stimuleringskant (in mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	137	170	211	266	245	283	315	342	400	431	784	2.016	2.799
BPM (derving door extra ingroei BEV)	287	368	437	569	647	659	610	571	485	479	1.660	3.453	5.113
BPM (directe stimulering BEV)	16	21	29	42	47	51	55	62	72	88	107	375	482
Bijtelling	47	107	161	221	228	177	128	77	26	30	536	667	1.203
Accijns	47	102	175	271	360	440	504	555	590	627	595	3.077	3.672
Energie belasting	-17	-37	-64	-93	-119	-138	-148	-151	-143	-141	-212	-840	-1.051
Kosten Prive stimulering	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	529	747	976	1.320	1.469	1.545	1.546	1.553	1.543	1.649	3.571	9.304	12.875
Dekkingskant (in mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	-0	-0	-0	-4	-8	-12	-17	-23	-30	-1	-94	-96
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)					48	54	58	65	75	90	-	389	389
BPM (BPM verh. + gedragsreactie)	40	72	92	109	96	101	100	97	82	51	312	527	840
Innovatietoeslag op aanschaf	31	60	84	100	94	88	84	77	69	55	276	466	742
Bijtelling	2	3	4	4	7	9	12	14	14	15	14	70	84
Accijns	120	120	187	186	180	172	163	157	152	146	613	968	1.581
Energie belasting	0	0	0	0	2	4	6	7	8	9	1	36	37
Kosten stimulering particuliere markt	-0	-0	-1	-2	-1	-2	-3	-3	-3	-4	-4	-15	-19
Subtotaal	194	254	366	396	421	416	409	396	374	332	1.210	2.348	3.558
Vrijval Autobrief II	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsktekort	237	342	401	619	865	946	955	975	987	1.135	1.599	5.864	7.463
Totaal	529	747	976	1.320	1.469	1.545	1.546	1.553	1.543	1.649	3.571	9.304	12.875

- Totale stimulering en dekking bedragen 12,9 mld. in 10 jaar, waarvan 7,3 mld. dekkingstekort resteert.
- De stimulering past binnen het financiële kader van maximaal 1,5 mld. per jaar vanaf 2025 (+/- 0,1 mld.)
- Ongeveer 3,7 mld. van de 5,2 mld. directe stimulering is gedekt (71%)

VERSCHIL PBL-OKA VS KABINETSVARIANT 30% BPM

Perspectief: stimulering en dekking

Stimuleringskant (in mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	1	2	4	7	7	9	11	13	17	19	14	76	90
BPM (derving door extra ingroei BEV)	7	9	12	18	26	35	37	42	53	63	46	256	302
BPM (directe stimulering BEV)	1	1	1	2	3	4	4	5	7	8	5	32	37
Bijtelling	-	-	-	-	-	-	-0	-0	-0	-0	-	-0	-0
Accijns	1	3	6	9	14	19	26	35	45	59	19	198	217
Energie belasting	-0	-1	-2	-3	-4	-6	-7	-9	-11	-13	-6	-49	-55
Kosten Prive stimulering	23	28	41	58	84	98	109	124	143	153	149	711	860
Totaal	33	42	62	90	130	159	181	211	254	289	227	1.225	1.452
Dekkingskant (in mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	52	193	278	548	745	872	898	931	964	1.048	1.071	5.458	6.529
Innovatietoelage op bezit	213	216	218	220	223	225	226	228	230	231	868	1.362	2.230
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	3	4	4	5	6	8	-	30	30
BPM (verhoging + gedragsreactie op dekkingspakket)	-44	-80	-107	-131	-141	-155	-158	-149	-132	-104	-361	-838	-1.200
Innovatietoelage op aanschaf	-0	-0	-1	-1	-2	-2	-2	-3	-4	-5	-3	-18	-21
Bijtelling	-1	-2	-2	-1	-2	-2	-2	-1	-0	1	-6	-7	-13
Accijns	-0	-1	-1	-3	-3	-3	-2	-2	-1	-1	-5	-12	-17
Energie belasting	0	0	1	1	1	1	0	0	-0	-1	2	1	3
Kosten stimulering particuliere markt	-1	-2	-2	-4	-4	-4	-5	-5	-2	-4	-8	-24	-31
Subtotaal	220	325	384	629	819	934	960	1.005	1.060	1.174	1.558	5.952	7.510
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	-188	-283	-322	-538	-689	-775	-778	-794	-806	-884	-1.331	-4.727	-6.059
Totaal	33	42	62	90	130	159	181	211	254	289	227	1.225	1.452

- De Kabinetsvariant (30%BPM) levert 300 mln. lagere BPM derving op aan de stimuleringskant en 1,2 mld. extra dekking aan de dekkingskant. Dat is samen 1,5 mld. hogere BPM opbrengsten dan in de OKA.
- De kabinetsvariant zorgt voor 1,5 mld. minder stimulering en 7,4 mld. minder dekking, waardoor een dekkingstekort overblijft van 5,9 mld. tov PBL-OKA

VERSCHIL PBL-OKA VS KABINETSVARIANT 30% BPM



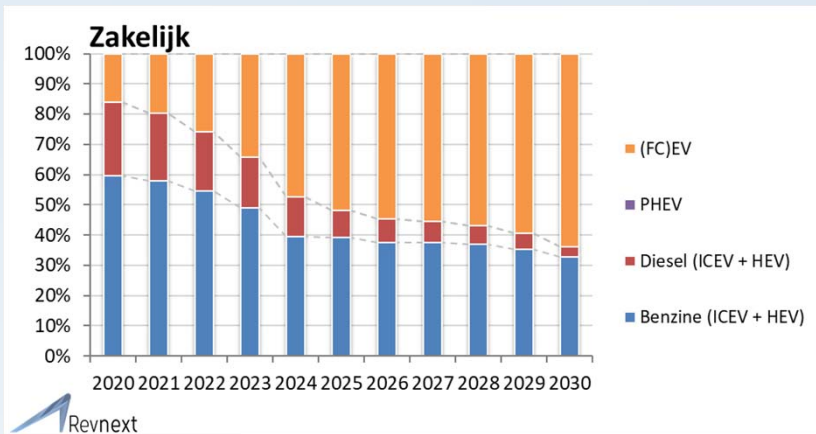
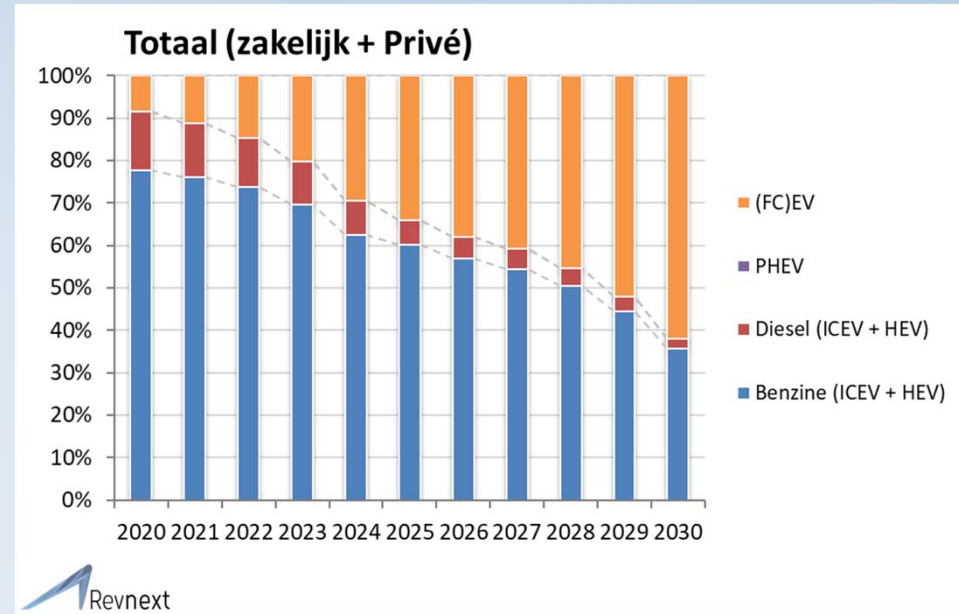
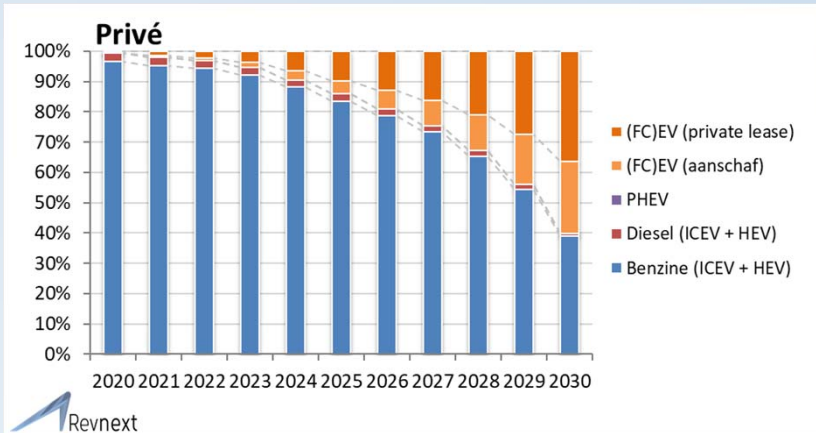
Perspectief: opbrengsten (zonder onderscheid stimulering en dekking)

OKA vs kabinetsvariant

Belastingopbrengsten (euro 2017, mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ttl.
MRB	51	191	274	541	738	863	887	918	947	1.029	6.439
Innovatietoeslag op bezit	213	216	218	220	223	225	226	228	230	231	2.230
BPM	-51	-89	-121	-151	-167	-190	-195	-192	-185	-168	-1.510
Innovatietoeslag op aanschaf	-0	-0	-1	-1	-2	-2	-2	-3	-4	-5	-21
Bijtelling	-1	-2	-2	-1	-2	-2	-2	-1	-0	1	-13
Accijns	-2	-4	-7	-12	-17	-23	-28	-36	-47	-60	-235
Energie belasting	1	1	2	4	5	6	7	9	10	13	59
Kosten stimulering particuliere markt	-23	-30	-43	-61	-88	-102	-114	-128	-145	-157	-892
Totaal	188	283	322	538	689	775	778	794	806	884	6.059

- T.o.v. PBL-OKA levert de Kabinetsvariant-BPM30% in totaal 1,5 mld. extra BPM opbrengsten op
- T.o.v. PBL-OKA levert de Kabinetsvariant-BPM30% in totaal 6,0 mld. lagere belastingopbrengsten op

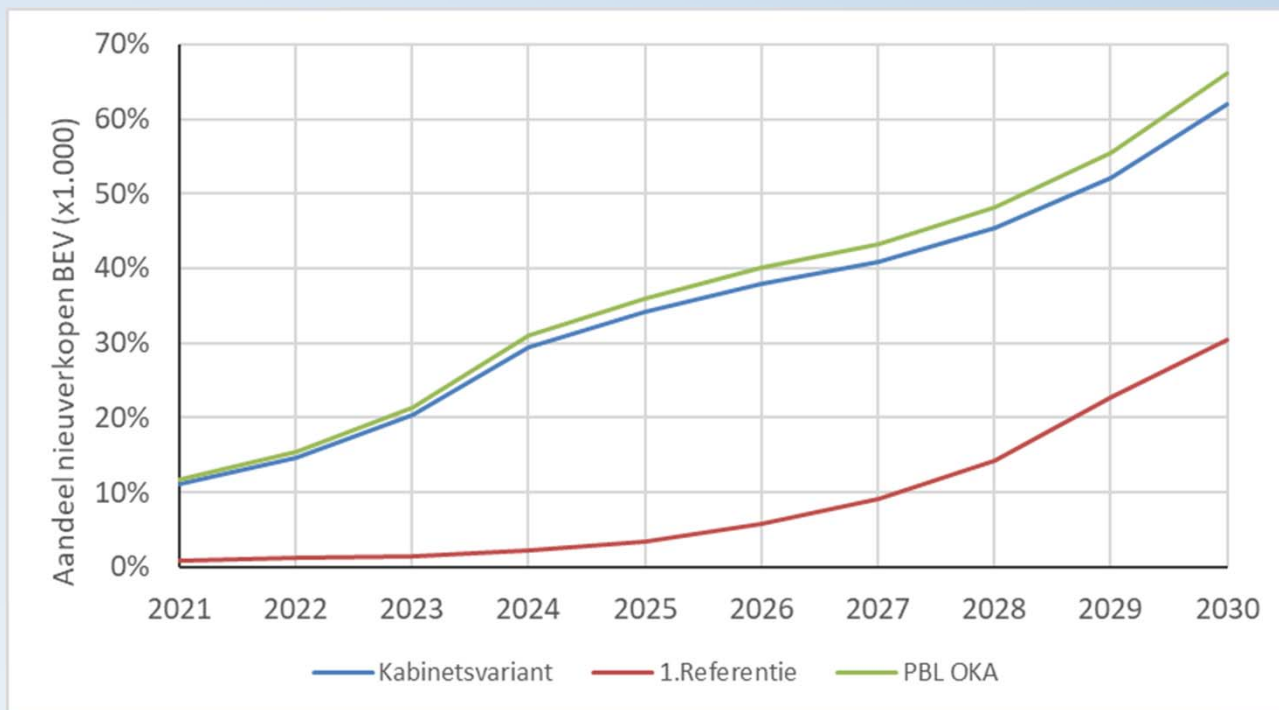
NIEUWVERKOPEN KABINETSVARIANT (KV)



Brandstof	2024	2030
Benzine	62%	36%
Diesel	8%	2%
PHEV	0%	0%
(FC)EV	29%	62%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	9%	60%
Zakelijk	47%	64%
Totaal	29%	62%

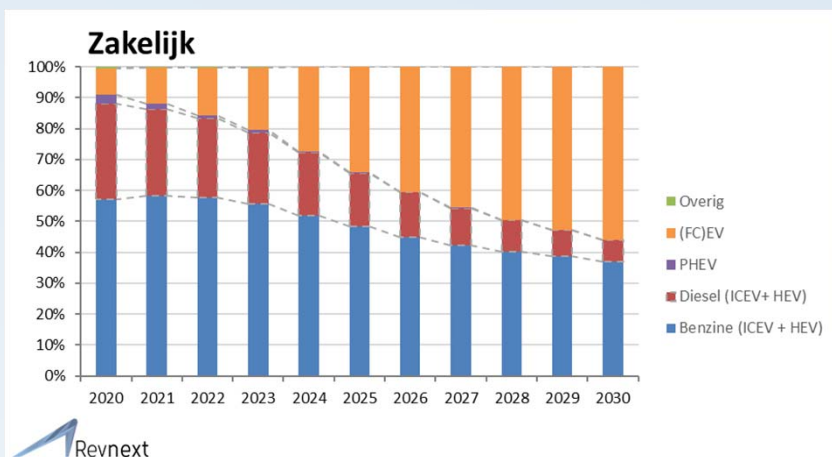
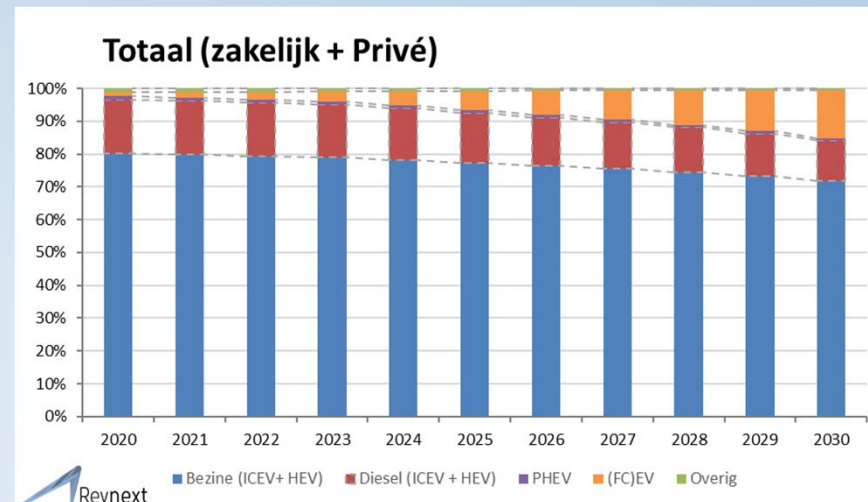
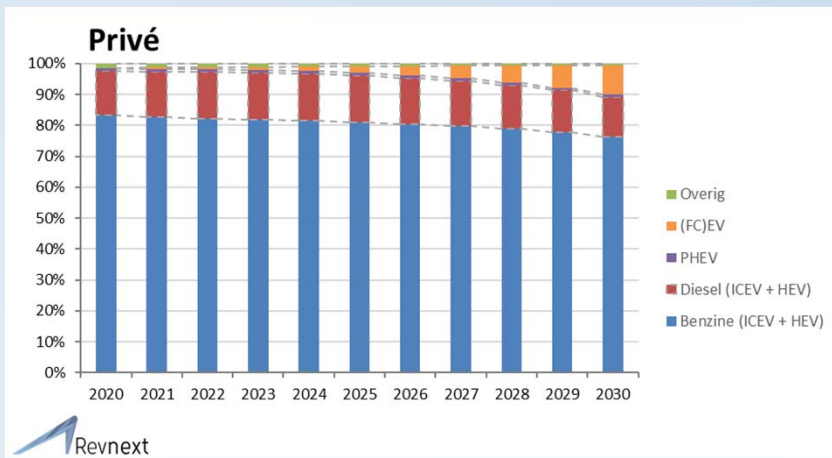
NIEUWERKOPEN KABINETSARIANT (KV)



Aandeel BEV	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.Referentie	1%	1%	1%	2%	3%	6%	9%	14%	23%	30%
Kabinetsvariant	11%	15%	20%	29%	34%	38%	41%	45%	52%	62%
PBL OKA	12%	15%	21%	31%	36%	40%	43%	48%	55%	66%

#BEV (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.Referentie	3	5	6	9	14	23	36	58	92	126
Kabinetsvariant	45	59	82	119	138	153	165	184	213	258
PBL OKA	47	62	87	126	147	164	177	199	231	280

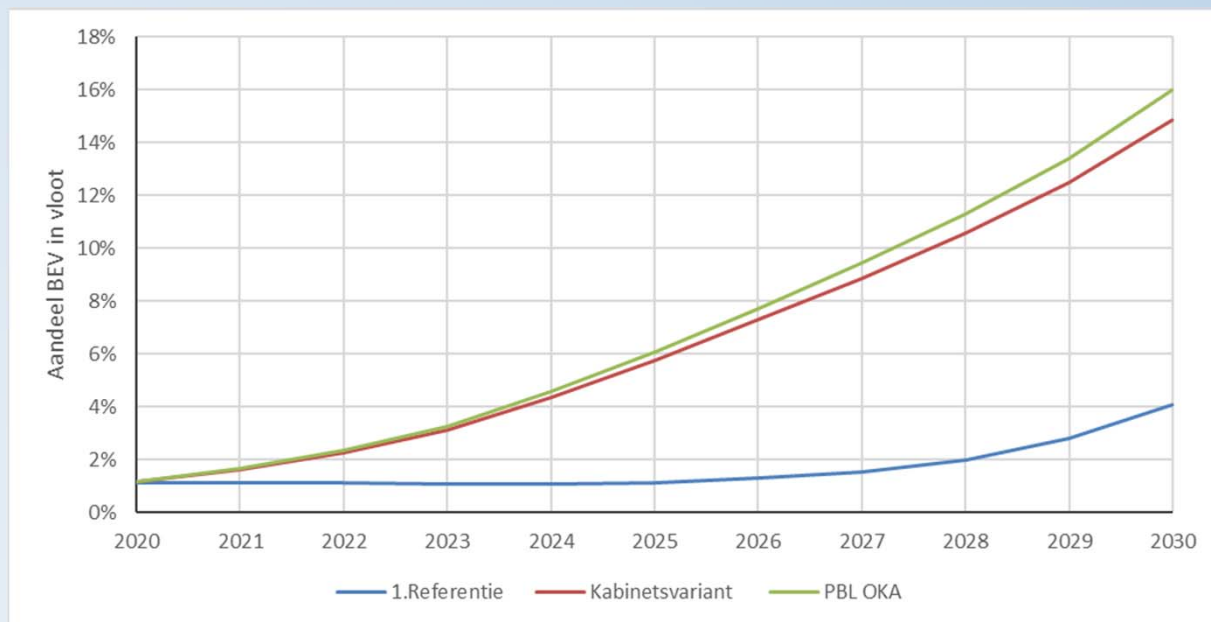
VLOOT SAMENSTELLING KABINETSVARIANT (KV)



Brandstof	2024	2030
Benzine	78%	72%
Diesel	16%	12%
PHEV	1%	1%
(FC)EV	4%	15%
Overig	1%	0%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Prive	1%	9%
Zakelijk	27%	56%
Totaal	4%	15%

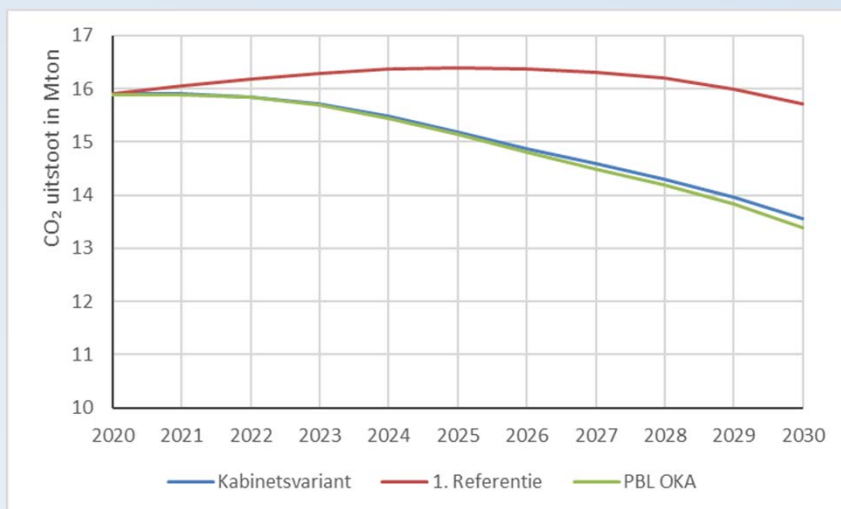
BEV VLOOT KABINETSvariant (KV)



BEV	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.Referentie	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	3%	4%
Kabinetsvariant	2%	2%	3%	4%	6%	7%	9%	11%	12%	15%
PBL OKA	2%	2%	3%	5%	6%	8%	9%	11%	13%	16%

# BEV in vloot (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.Referentie	95	95	93	95	103	122	154	206	291	407
Kabinetsvariant	141	197	273	386	515	655	803	963	1.146	1.369
PBL OKA	143	202	284	404	542	694	853	1.029	1.231	1.477

MTON KABINETSvariant (KV)



	REF	KV	PBL OKA
2020	15,9	15,9	15,9
2021	16,0	15,9	15,9
2022	16,2	15,8	15,8
2023	16,3	15,7	15,7
2024	16,4	15,5	15,4
2025	16,4	15,2	15,1
2026	16,4	14,9	14,8
2027	16,3	14,6	14,5
2028	16,2	14,3	14,2
2029	16,0	14,0	13,8
2030	15,7	13,6	13,4

- In de Kabinetsvariant is de CO₂ uitstoot in 2030 13,6 Mton, dat is 2,1 Mton lager dan in het referentiescenario
- In het PBL OKA scenario is de CO₂ uitstoot in 2030 13,4 Mton, dat is 2,3 Mton lager dan in het referentiescenario en 0,17 Mton lager dan in de Kabinetsvariant

NIEUWE VARIANTEN

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

Bijtelling												Kosten, mld.	Kosten, mld.	Kosten, mld.	Dekkings- tekort	EV in vloot	EV in vloot	ingroei EV nieuw	ingroei EV nieuw	Mton reductie	Mton reductie
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	2021-2030	2021-2030	2024	2030	2024	2030	2021-2030	2030
Referentie:	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	-	-	-	-	95	407	2%	30%	-	-
OKA-beleidspakket:	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,80	10,53	14,33	1,40	404	1.477	31%	66%	13,10	2,33
'CAP' <50K	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000										
Kabinetsvariant (KV):	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,57	9,30	12,87	7,46	386	1.369	29%	62%	12,40	2,15
'CAP' <50K	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000										
KV+Bijtellingsoptie 5:	6%	8%	10%	12%	14%	16%	16%	17%	17%	18%	18%	3,19	8,85	12,04	6,81	372	1.421	27%	68%	12,59	2,33
Combivariant 1	45.000	45.000	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000										
KV+Bijtellingsoptie 8:	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	3,01	8,10	11,11	5,82	367	1.339	26%	63%	11,79	2,09
Combivariant 2	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000										
Nieuwe Basisvariant-1 (BV-1)	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	3,01	8,10	11,11	7,44	366	1.333	26%	63%	11,74	2,08
(Combi-vr.-2 zonder accijns in dekking)	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000										
Nieuwe Basisvariant-2 (BV-2)	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	3,01	8,10	11,11	6,29	367	1.334	26%	63%	11,75	2,08
(Combi-vr.-2 zonder benz accijns in dekking)	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000										
Basisvariant-2 + MRB	MRB											3,05	8,10	11,14	6,29	367	1.281	27%	60%	11,51	1,97
(BV-2 + MRB en OKA aanschafsubsidie)		10%	15%	20%	25%	30%	35%	45%	55%	65%	75%										
Basisvariant-2 + BPM	BPM											3,01	8,10	11,11	6,42	367	1.308	26%	60%	11,54	2,01
(BV-2 + BPM naar 12%)		3%	6%	9%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%										

* Bij dekkingstekort is nu ook 0,18 mld. afgetrokken door dekking vanuit MRB bestelauto's

** De combinatievarianten 1 en 2 zijn doorgerekend inclusief accijnsverhoging in dekkingspakket.

*** De onderste 4 varianten hebben een andere dekking, zoals gespecificeerd

- BV-1: De versoberde bijtelling kan weggestreept (1,6 mld.) worden tegen het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine en diesel
- BV-2: De versoberde bijtelling kan weggestreept (1,6 mld.) worden tegen het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine en 1,2 mld. lager dekkingstekort
- MRB-variant: de hogere aanschafsubsidie en lagere MRB-korting houden elkaar budgettair in evenwicht, en iets lagere CO₂ reductie
- BPM-variant: de lagere BPM verhoging heeft weinig effect bovenop de versoberde bijtelling. Het levert 0,13 mld. hoger dekkingstekort op en iets lagere CO₂ reductie

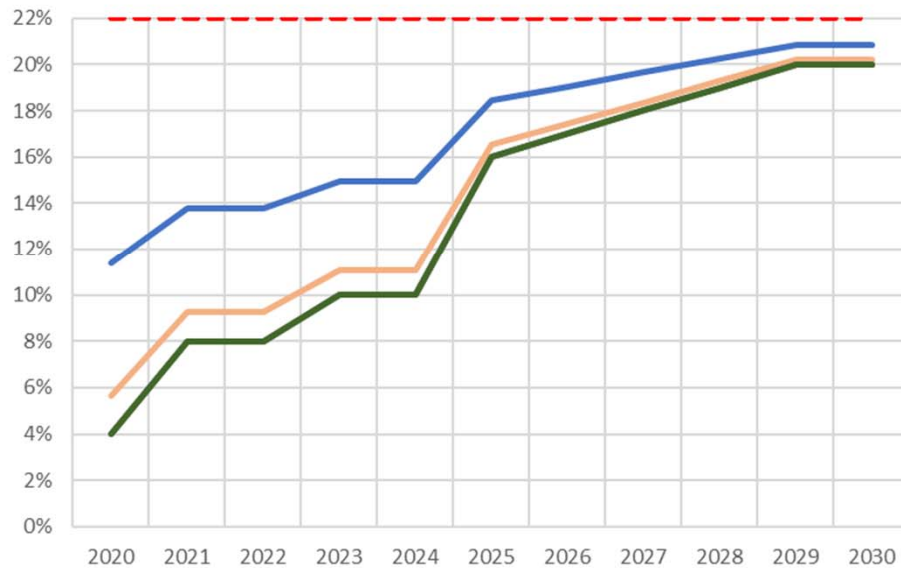
VERGELIJKING KV EN BASISVARIANT

- Sterkere afbouw 2020-2025
- Grotere stimulering bijtelling 2026-2030 icm sterke CAP verlaging: voor lagere segmenten

Levert op in 2021-2030:

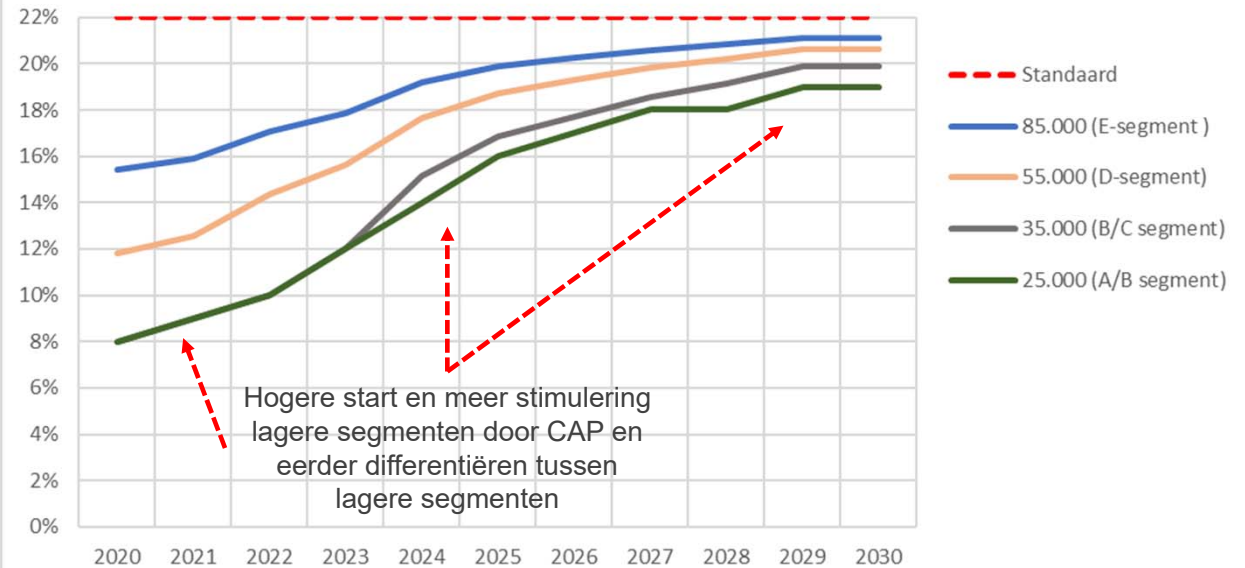
- 1,8 mld. lagere stimuleringskosten en 1,6 mld. lager dekkingstekort
- 0,6 Mton **minder** CO₂-reductie in 2021-2030

Gemiddelde bijtelling per EV-prijsklasse, 2020-2030



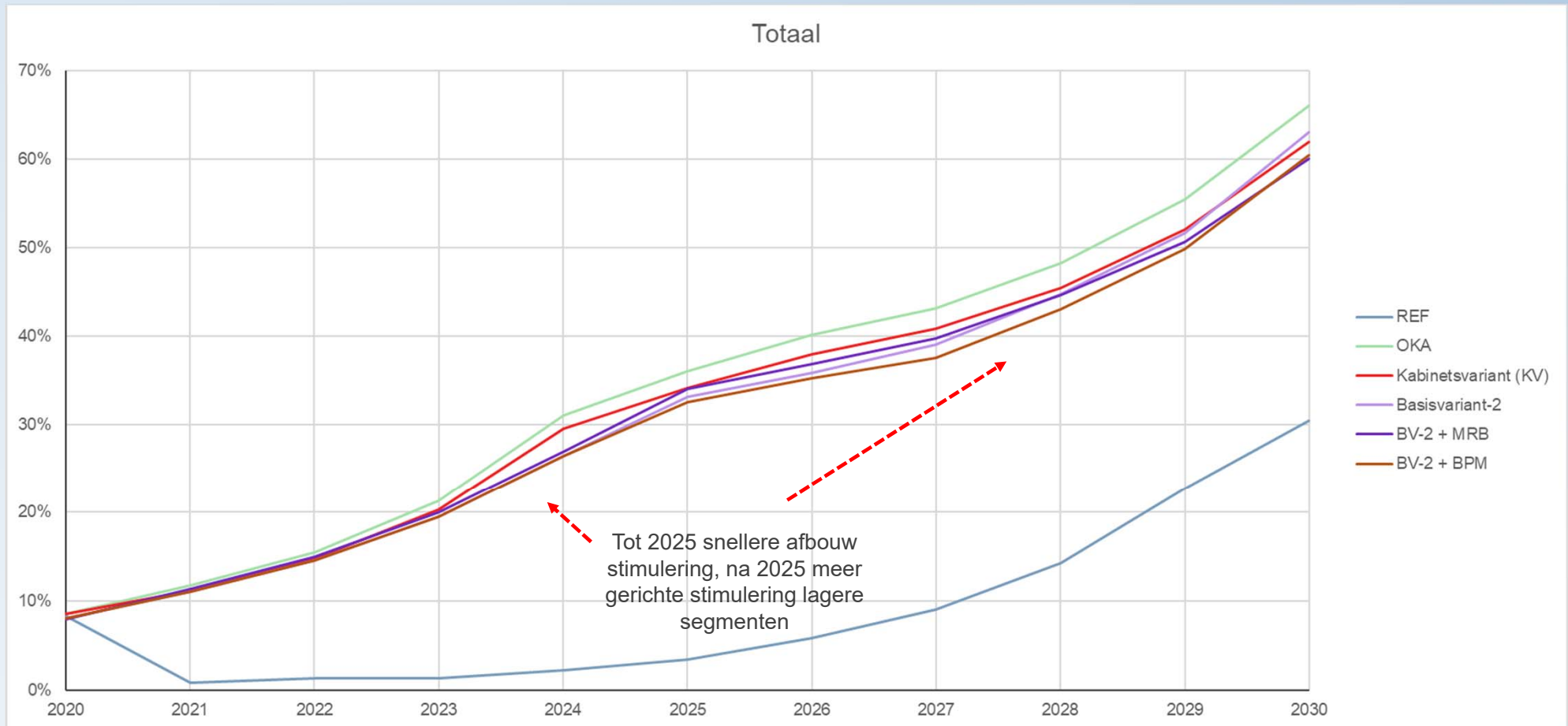
KV en OKA

Gemiddelde bijtelling per EV-prijsklasse, 2020-2030

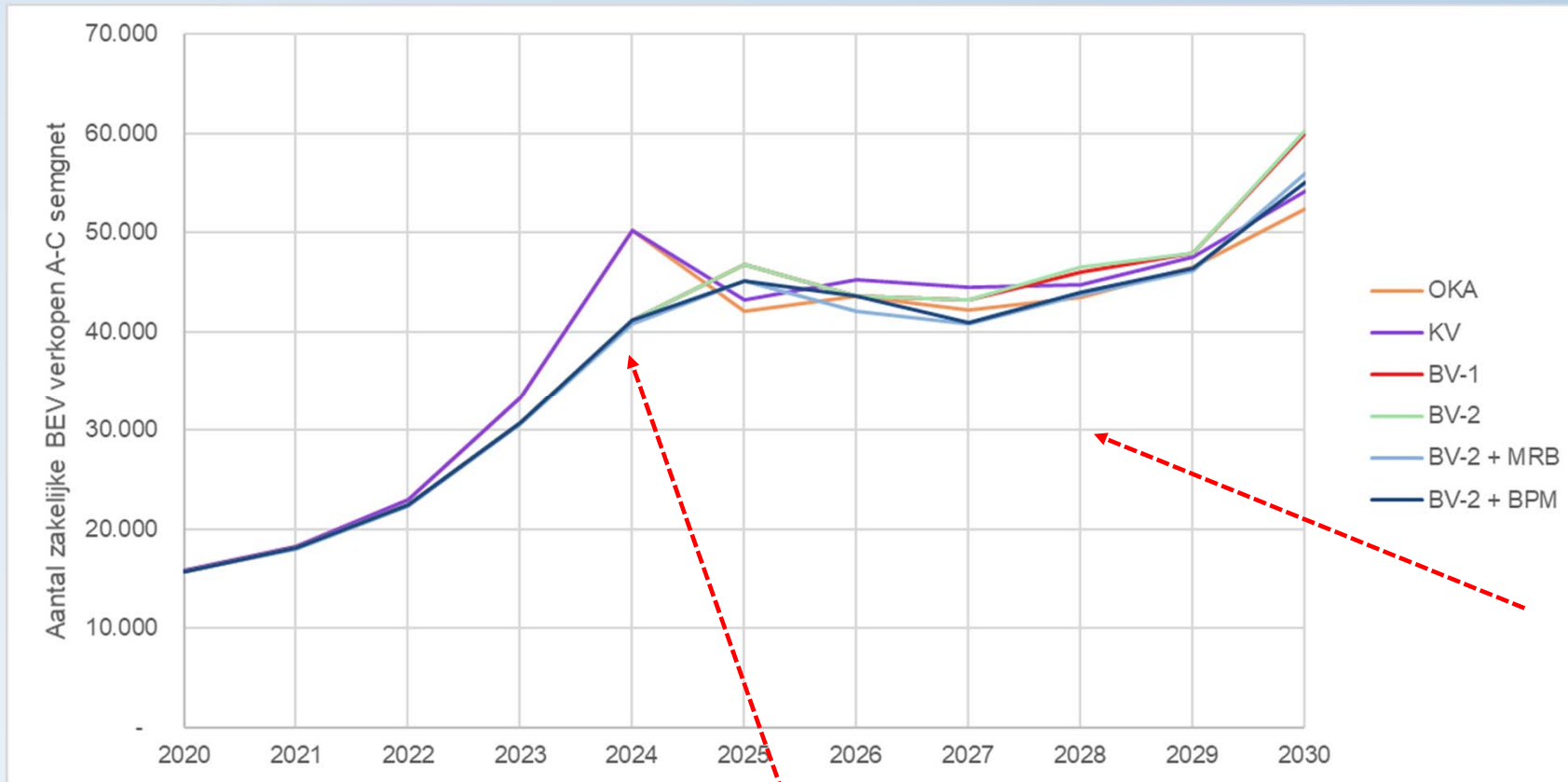


Bijtelling in Basisvariant

EFFECTEN: EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN



EV-INGROEI ZAKELIJKE NIEUWVERKOPEN A-C



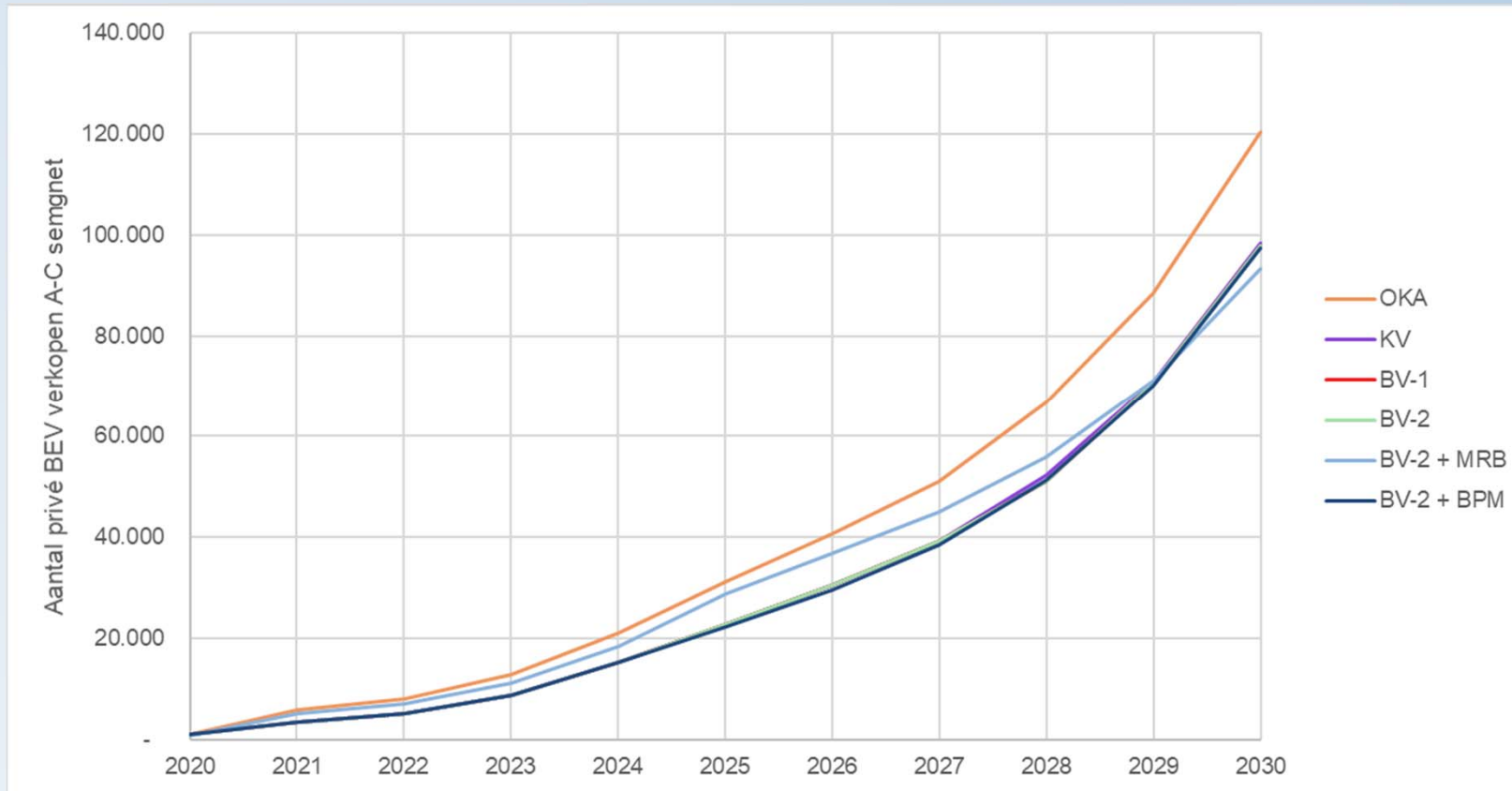
In 2030 1-6K meer zakelijke BEV verkopen in A-C segment tov Kabinetsvariant

In de laatste vijf jaar cumulatief van 8K minder tot 5K meer zakelijke BEV verkopen in A-C segment

- BV-1: 5 K
- BV-2: 5 K
- BV-2 + MRB: -8K
- BV-2 + BPM: -6K

- Tot 2025 lagere nieuwverkopen in de lagere segmenten dan in OKA
- Na 2025 gelijk aan OKA. Bijtelling is net 1% te hoog op extra potentieel in B-segment te benutten

EV-INGROEI PRIVÉ NIEUWERKOPEN A-C



T.o.v. OKA:

- Door de halvering van de aanschafsubsidie dalen de nieuwverkopen in de lagere segmenten A-C in het privé segment in alle scenario's behalve de nieuwe MRB-variant waarin in tussenliggende jaren hogere aantallen zijn

- Kleine verschillen in privé nieuwverkopen in bovenstaande scenario's tov Kabinetvariant in periode 2020-2030
 - Basisvariant-1: 2K minder BEV verkopen door afschaffen accijnsverhogingen
 - Basisvariant-2: 2K minder BEV verkopen door weglaten benzine accijnsverhoging → diesel accijnsverhoging heeft in de privé markt minimaal effect
 - BV-2 + MRB: 25K meer privé verkopen doordat toename subsidie bedrag groter is dan de MRB voor BEV
 - BV-2 + BPM: 5K minder BEV verkopen doordat prijzen van conventionele auto's minder stijgen → BPM slechts tot 12% verhoogd

BUDGETTAIRE PLAAT 1

BASISVARIANT 1 (BV-1)

BUDGETTAIRE PLAAT BASISVARIANT 1 TOV REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-5	135	167	206	252	231	265	294	322	379	413	761	1.905	2.665
BPM (gedragsreactie)	-35	281	361	417	494	582	590	555	537	467	475	1.554	3.206	4.759
BPM (directe stimulering BEV)	12	16	21	29	42	47	51	55	62	72	88	107	375	482
Bijtelling	-30	2	31	53	46	55	12	-13	-34	-31	-12	132	-23	109
Accijns-benzine	0	24	54	93	139	187	228	262	293	318	351	310	1.638	1.948
Accijns-diesel	0	19	44	74	107	143	174	200	220	232	242	244	1.211	1.455
Energie belasting	-0	-16	-36	-61	-85	-109	-125	-134	-138	-132	-131	-198	-770	-967
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-1	-4	-8	-12	-15	-20	-25	-33	-5	-113	-119
Innovatietoelag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	47	51	55	63	74	92	-	381	381
BPM (gedragsreactie)	-	40	71	86	89	85	101	103	98	80	35	286	503	789
Innovatietoelag op aanschaf	-	31	60	85	104	95	91	86	79	69	54	280	473	753
Bijtelling	-	2	4	5	6	10	13	16	19	19	20	17	98	115
Accijns-benzine	-	-0	0	0	-2	-6	-8	-11	-12	-11	-12	-2	-60	-62
Accijns-diesel	-	-0	-0	-0	-2	-4	-7	-10	-14	-18	-22	-2	-76	-78
Energie belasting	-	0	0	1	2	5	7	8	10	10	12	3	51	55
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-1	-2	-2	-1	-2	-3	-4	-12	-15
Subtotaal	-	73	134	174	192	223	232	230	222	197	142	573	1.246	1.819
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingskstekort	-58	303	374	455	544	790	853	888	954	1.039	1.237	1.675	5.761	7.436
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Directe stimulering EV	-23	166	235	314	386	393	400	418	446	533	623	1.101	2.813	3.914
Indirecte derving in stelsel door ingroei E	-35	308	423	523	655	802	867	882	912	885	937	1.910	5.285	7.196

Totale kosten

Geen accijns dekking

Dekkings-tekort

VERSCHILTABEL BASISVARIANT 1 TOV KV

Perspectief: stimulering en dekking

1,1 mld. direct effect versoering bijtelling
1,8 mld. direct + indirect effect versoering bijtelling

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	2	2	3	5	13	14	18	20	20	21	18	23	111	134
BPM (gedragsreactie)	27	6	7	20	74	65	69	56	34	19	4	106	247	354
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	30	45	77	108	174	173	165	141	111	57	42	404	690	1.094
Accijns-benzine	1	1	2	5	17	18	21	22	21	20	17	24	119	143
Accijns-diesel	2	2	2	3	8	13	17	20	21	20	17	16	109	125
Energie belasting	-1	-1	-2	-3	-8	-10	-12	-13	-13	-11	-10	-14	-70	-84
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	0	0	1	3	3	4	3	3	3	3	4	19	23
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	3	3	1	1	-2	-	8	8
BPM (gedragsreactie)	-0	0	1	6	20	10	-0	-3	-1	2	16	27	24	51
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-0	-1	-4	-1	-3	-2	-1	-1	1	-5	-6	-11
Bijtelling	-	-0	-0	-1	-2	-3	-4	-4	-5	-6	-6	-3	-27	-30
Accijns-benzine	-0	52	52	52	54	55	54	53	54	53	56	211	326	537
Accijns-diesel	-0	68	68	135	135	134	133	131	129	127	125	406	778	1.184
Energie belasting	0	-0	-0	-0	-2	-3	-3	-2	-2	-2	-3	-2	-16	-18
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-0	-0	0	-0	-3	-1	-1	-0	-4	-4
Subtotaal	-0	121	120	192	204	198	184	179	174	177	191	637	1.102	1.740
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	61	-66	-32	-54	75	75	94	67	21	-52	-102	-77	103	26
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766

De versoerde bijtelling is kostendekkend voor het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine en diesel in het dekkingspakket. Het dekkingstekort neemt nog 26 mln. af

0,5 mld. en 1,2 mld. direct effect geen accijnsverhoging
1,7 mld. direct + indirect effect geen accijnsverhoging

BUDGETTAIRE PLAAT 2

BASISVARIANT 2 (BV-2)

BUDGETTAIRE PLAAT BASISVARIANT 2 TOV REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-5	135	167	206	252	231	265	294	322	379	413	761	1.905	2.665
BPM (gedragsreactie)	-35	281	361	417	494	582	590	555	537	467	475	1.554	3.206	4.759
BPM (directe stimulering BEV)	12	16	21	29	42	47	51	55	62	72	88	107	375	482
Bijtelling	-30	2	31	53	46	55	12	-13	-34	-31	-12	132	-23	109
Accijns-benzine	0	24	54	93	139	187	228	262	293	318	351	310	1.638	1.948
Accijns-diesel	0	19	44	74	107	143	174	200	220	232	242	244	1.211	1.455
Energie belasting	-0	-16	-36	-61	-85	-109	-125	-134	-138	-132	-131	-198	-770	-967
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-1	-4	-8	-12	-16	-20	-26	-34	-6	-115	-121
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	47	51	55	63	74	92	-	382	382
BPM (gedragsreactie)	-	40	71	85	89	85	100	102	96	80	34	285	497	782
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	85	104	95	91	86	78	69	54	280	473	753
Bijtelling	-	2	4	5	6	10	13	16	19	20	20	17	98	115
Accijns-benzine	-	-0	0	0	-2	-6	-8	-11	-12	-11	-13	-2	-61	-63
Accijns-diesel	-	67	67	133	131	127	122	117	112	106	99	398	682	1.080
Energie belasting	-	0	0	1	2	5	7	8	10	11	12	3	52	56
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-1	-2	-2	-1	-2	-3	-4	-12	-15
Subtotaal	-	141	201	307	324	354	360	356	345	320	261	973	1.995	2.968
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsktekort	-58	235	307	322	412	660	724	762	831	916	1.118	1.276	5.011	6.287
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Directe stimulering EV	-23	166	235	314	386	393	400	418	446	533	623	1.101	2.813	3.914
Indirecte derving in stelsel door ingroei E	-35	308	423	523	655	802	867	882	912	885	937	1.910	5.285	7.196

Totale kosten

Geen benzine accijns dekking

Dekkings-tekort

VERSCHILTABEL BASISVARIANT 2 TOV KV

Perspectief: stimulering en dekking

1,1 mld. direct effect versoering bijtelling
1,8 mld. direct + indirect effect versoering bijtelling

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	2	2	3	5	13	14	18	20	20	21	18	23	111	134
BPM (gedragsreactie)	27	6	7	20	74	65	69	56	34	19	4	106	247	354
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	30	45	77	108	174	173	165	141	111	57	42	404	690	1.094
Accijns-benzine	1	1	2	5	17	18	21	22	21	20	17	24	119	143
Accijns-diesel	2	2	2	3	8	13	17	20	21	20	17	16	109	125
Energie belasting	-1	-1	-2	-3	-8	-10	-12	-13	-13	-11	-10	-14	-70	-84
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	0	0	1	3	4	4	4	3	3	4	4	21	25
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	3	3	1	1	-2	-	7	7
BPM (gedragsreactie)	-0	0	1	7	20	10	0	-1	1	3	18	27	31	58
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-0	-1	-4	-1	-3	-2	-1	-1	2	-5	-6	-11
Bijtelling	-	-0	-0	-1	-2	-3	-4	-4	-5	-6	-6	-3	-27	-31
Accijns-benzine	-0	52	52	52	54	55	54	53	54	54	56	211	327	538
Accijns-diesel	-0	1	1	1	3	4	4	4	3	3	4	6	21	26
Energie belasting	0	-0	-0	-1	-2	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3	-16	-19
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-3	-1	-1	-0	-4	-4
Subtotaal	-0	53	53	59	72	67	56	53	51	54	72	238	353	590
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	61	1	35	79	207	206	222	193	144	71	17	322	853	1.175
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766

De versoerde bijtelling is kostendekkend voor het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine in het dekkingspakket. Het dekkingstekort kan daarnaast 1,2 mld. verkleind worden

0,5 mld. direct effect geen accijnsverhoging benzine
0,6 mld. direct + indirect effect geen accijnsverhoging benzine

BUDGETTAIRE PLAAT 3

BV-2 + MRB & SUBSIDIE-VARIANT

BUDGETTAIRE PLAAT MRB-VARIANT TOV REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-3	130	153	179	206	225	257	262	257	242	215	667	1.458	2.125
BPM (gedragsreactie)	-35	284	364	421	498	592	601	556	522	443	421	1.567	3.135	4.702
BPM (directe stimulering BEV)	11	16	21	28	36	46	50	54	61	71	84	101	364	465
Bijtelling	-30	2	31	53	47	57	14	-10	-30	-27	-8	132	-4	128
Accijns-benzine	-0	24	55	94	140	189	231	265	294	318	344	313	1.640	1.954
Accijns-diesel	-1	18	43	72	105	140	170	194	213	221	226	238	1.164	1.402
Energie belasting	0	-15	-35	-60	-84	-108	-124	-132	-135	-127	-124	-194	-749	-944
Kosten stimulering particuliere markt	-	31	40	59	92	136	158	174	189	209	222	223	1.088	1.311
Totaal	-57	491	671	847	1.039	1.277	1.357	1.362	1.371	1.349	1.380	3.047	8.095	11.142
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-1	-1	-4	-8	-12	-15	-20	-24	-31	-6	-110	-116
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	48	52	56	63	72	87	-	379	379
BPM (gedragsreactie)	-	39	69	84	83	83	96	97	95	93	56	275	520	795
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	85	103	93	89	85	78	70	58	279	474	753
Bijtelling	-	2	4	5	6	10	13	17	19	19	19	17	97	114
Accijns-benzine	-	-0	0	-0	-3	-6	-8	-9	-9	-5	-5	-3	-41	-44
Accijns-diesel	-	67	67	133	130	126	122	116	111	106	99	397	681	1.078
Energie belasting	-	0	0	1	3	5	7	8	9	10	11	4	50	53
Kosten stimulering particuliere markt	-	-1	-1	-2	-3	-0	-0	1	-1	1	-5	-6	-5	-11
Subtotaal	-	139	198	304	317	352	358	356	347	343	288	958	2.044	3.002
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsktekort	-57	254	322	334	417	742	817	824	842	825	910	1.327	4.959	6.286
Totaal	-57	491	671	847	1.039	1.277	1.357	1.362	1.371	1.349	1.380	3.047	8.095	11.142
Directe stimulering EV	-22	179	244	319	380	464	479	479	476	495	513	1.123	2.906	4.029
Indirecte derving in stelsel door ingroei E	-36	311	426	528	659	813	878	883	895	855	866	1.924	5.189	7.113

0,5 mld. lagere MRB - derving dan BV-2

0,6 mld. hogere subsidie kosten dan BV-2

Totale kosten nagenoeg gelijk aan BV-2

Geen benzine accijns dekking

Dekkings-tekort

VERSCHILTABEL MRB-VARIANT TOV KV

Perspectief: stimulering en dekking

1,1 mld. direct effect versoering bijtelling
1,7 mld. direct + indirect effect versoering bijtelling

0,7 mld. extra MRB opbrengsten, door
afbouw kortingen, ook 0,7 extra
subsidie kosten

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	8	17	32	60	20	26	52	86	158	216	117	558	675
BPM (gedragsreactie)	28	2	4	16	71	55	59	55	49	43	58	93	318	411
BPM (directe stimulering BEV)	1	-0	-0	1	5	1	2	1	1	2	4	6	11	17
Bijtelling	30	45	77	108	174	172	163	138	107	53	38	404	671	1.075
Accijns-benzine	1	1	1	3	16	16	18	19	19	20	25	21	117	138
Accijns-diesel	3	3	4	5	11	16	21	26	29	31	34	22	156	179
Energie belasting	-2	-2	-2	-4	-9	-11	-14	-15	-16	-16	-18	-17	-90	-108
Kosten stimulering particuliere markt	-	-19	-23	-33	-47	-77	-87	-92	-93	-96	-87	-121	-532	-653
Totaal	60	38	76	129	281	192	188	183	182	194	269	524	1.209	1.733
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	0	0	1	3	4	4	3	3	1	1	5	16	21
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	0	2	2	1	2	3	-	10	10
BPM (gedragsreactie)	-0	1	3	8	25	12	5	3	2	-11	-5	38	7	45
Innovatietoelage op aanschaf	-	0	0	-0	-3	0	-1	-1	-1	-2	-2	-3	-8	-11
Bijtelling	-	-0	-0	-1	-2	-3	-4	-4	-5	-6	-4	-3	-26	-30
Accijns-benzine	-0	52	52	52	55	55	54	51	50	48	49	212	307	519
Accijns-diesel	-0	1	1	1	3	4	4	4	4	3	3	7	22	28
Energie belasting	0	-0	-0	-1	-2	-3	-3	-2	-2	-1	-2	-3	-14	-17
Kosten stimulering particuliere markt	-	1	0	0	1	-1	-2	-3	-2	-4	2	2	-10	-8
Subtotaal	-0	55	57	62	79	69	58	52	49	31	44	253	304	557
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	60	-17	20	67	202	123	130	131	133	163	225	271	905	1.176
Totaal	60	38	76	129	281	192	188	183	182	194	269	524	1.209	1.733

De versoerde bijtelling, versoerde MRB en hogere subsidie is kostendekkend voor het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine in het dekkingspakket. Het dekkingstekort kan daarnaast 1,2 mld. verkleind worden

0,5 mld. direct effect geen accijnsverhoging benzine
0,6 mld. direct + indirect effect geen accijnsverhoging benzine

BUDGETTAIRE PLAAT 4

BV-2 + BPM-VARIANT

BUDGETTAIRE PLAAT BPM-VARIANT TOV REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-5	135	167	206	252	231	265	294	322	379	413	761	1.905	2.665
BPM (gedragsreactie)	-35	281	361	417	494	582	590	555	537	467	475	1.554	3.206	4.759
BPM (directe stimulering BEV)	12	16	21	29	42	47	51	55	62	72	88	107	375	482
Bijtelling	-30	2	31	53	46	55	12	-13	-34	-31	-12	132	-23	109
Accijns-benzine	0	24	54	93	139	187	228	262	293	318	351	310	1.638	1.948
Accijns-diesel	0	19	44	74	107	143	174	200	220	232	242	244	1.211	1.455
Energie belasting	-0	-16	-36	-61	-85	-109	-125	-134	-138	-132	-131	-198	-770	-967
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-1	-4	-7	-10	-12	-14	-17	-22	-6	-82	-88
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	46	50	53	62	72	89	-	372	372
BPM (gedragsreactie)	-	40	71	85	89	69	60	65	50	39	11	285	294	579
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	85	104	96	92	89	81	72	58	280	488	769
Bijtelling	-	2	4	5	6	9	11	13	14	14	13	17	75	92
Accijns-benzine	-	-0	0	0	-2	-4	-6	-6	-6	-4	-3	-2	-29	-31
Accijns-diesel	-	67	67	133	131	127	123	121	118	115	110	398	714	1.112
Energie belasting	-	0	0	1	2	4	5	6	6	6	6	3	33	36
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	0	-0	-1	-0	-0	-1	-4	-2	-6
Subtotaal	-	141	201	307	324	341	325	328	310	297	262	973	1.863	2.836
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsktekort	-58	235	307	322	412	672	760	789	866	940	1.116	1.276	5.143	6.419
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Directe stimulering EV	-23	166	235	314	386	393	400	418	446	533	623	1.101	2.813	3.914
Indirecte derving in stelsel door ingroei E	-35	308	423	523	655	802	867	882	912	885	937	1.910	5.285	7.196

Totale kosten

200 mln lagere BPM dekking

Geen benzine accijns dekking

Dekkings-tekort

VERSCHILTABEL BPM-VARIANT TOV KV

Perspectief: stimulering en dekking

1,1 mld. direct effect versoering bijtelling
1,8 mld. direct + indirect effect versoering bijtelling

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	2	2	3	5	13	14	18	20	20	21	18	23	111	134
BPM (gedragsreactie)	27	6	7	20	74	65	69	56	34	19	4	106	247	354
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	30	45	77	108	174	173	165	141	111	57	42	404	690	1.094
Accijns-benzine	1	1	2	5	17	18	21	22	21	20	17	24	119	143
Accijns-diesel	2	2	2	3	8	13	17	20	21	20	17	16	109	125
Energie belasting	-1	-1	-2	-3	-8	-10	-12	-13	-13	-11	-10	-14	-70	-84
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	0	0	1	3	3	2	-0	-3	-6	-8	4	-12	-8
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	2	4	5	3	2	1	-	17	17
BPM (gedragsreactie)	-0	0	1	7	20	26	41	35	47	44	40	27	233	260
Innovatietoelage op aanschaf	-	-0	-0	-1	-4	-2	-4	-5	-4	-4	-3	-5	-22	-27
Bijtelling	-	-0	-0	-1	-2	-2	-2	-1	-1	-0	2	-3	-4	-8
Accijns-benzine	-0	52	52	52	54	54	52	49	48	47	46	211	295	506
Accijns-diesel	-0	1	1	1	3	3	2	-0	-3	-6	-8	6	-11	-6
Energie belasting	0	-0	-0	-1	-2	-2	-2	0	1	2	3	-3	3	0
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-0	-1	-2	-2	-3	-3	-2	-0	-13	-13
Subtotaal	-0	53	53	59	72	80	92	80	86	77	70	238	485	723
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsktekort	61	1	35	79	207	193	186	166	109	48	18	322	721	1.043
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766

0,2 mld. minder dekking dan BV-2

De versoerde bijtelling is kostendekkend voor het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine en een lagere BPM-verhoging in het dekkingspakket. Het dekkingstekort kan daarnaast 1,0 mld. verkleind worden

0,5 mld. direct effect geen accijnsverhoging benzine
0,7 mld. direct + indirect effect geen accijnsverhoging benzine en lagere BPM-verhoging

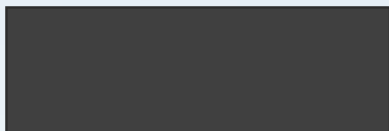
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE KABINETSAPPRECIATIE

22 mei 2019

Robert Kok



BELEIDSVERSCHILLEN TOV OKA

- Kabinetsvariant (KV):
 - Aanpassingen aan stimuleringskant:
 - Halvering (budgettair) van aanschafsubsidie t.o.v. budgettair effect in FET(dec) plaat
 - Aanpassingen aan dekkingskant:
 - Geen MRB verhoging
 - Geen innovatietoeslag op bezit
 - BPM verhoging met 30% (10 x 3%-punt verhoging)

2 nieuwe varianten

- Basisvariant 2
- Basisvariant 2 + optie 4b
- Basisvariant 2 + optie 5

NIEUWE VARIANTEN

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:																		
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030									
2 Basisvariant 2	KV+ combinatievariant 2	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel																			
4-b MRB-variant	KV+ combinatievariant 2 + MRB-korting snellere en sterkere afbouw + aanschafsubsidie (KV) + MRB	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	40%	45%									
5 combi 3 en 4-b	MRB zoals in 4-b Aanschafsubsidie als in 4-b	idem aan basisvariant 2 + BPM verhoging alleen 4x3% in 2021-2024, daarna +12% niveau uit 2024 in 2025-2030	3%	6%	9%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%

Bijtelling	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
KV+Combivariant 2:	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%
	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000

KABINETSARIANT (KV-MAART)

KV: BELEIDSINVULLING STIMULERING +DEKKING



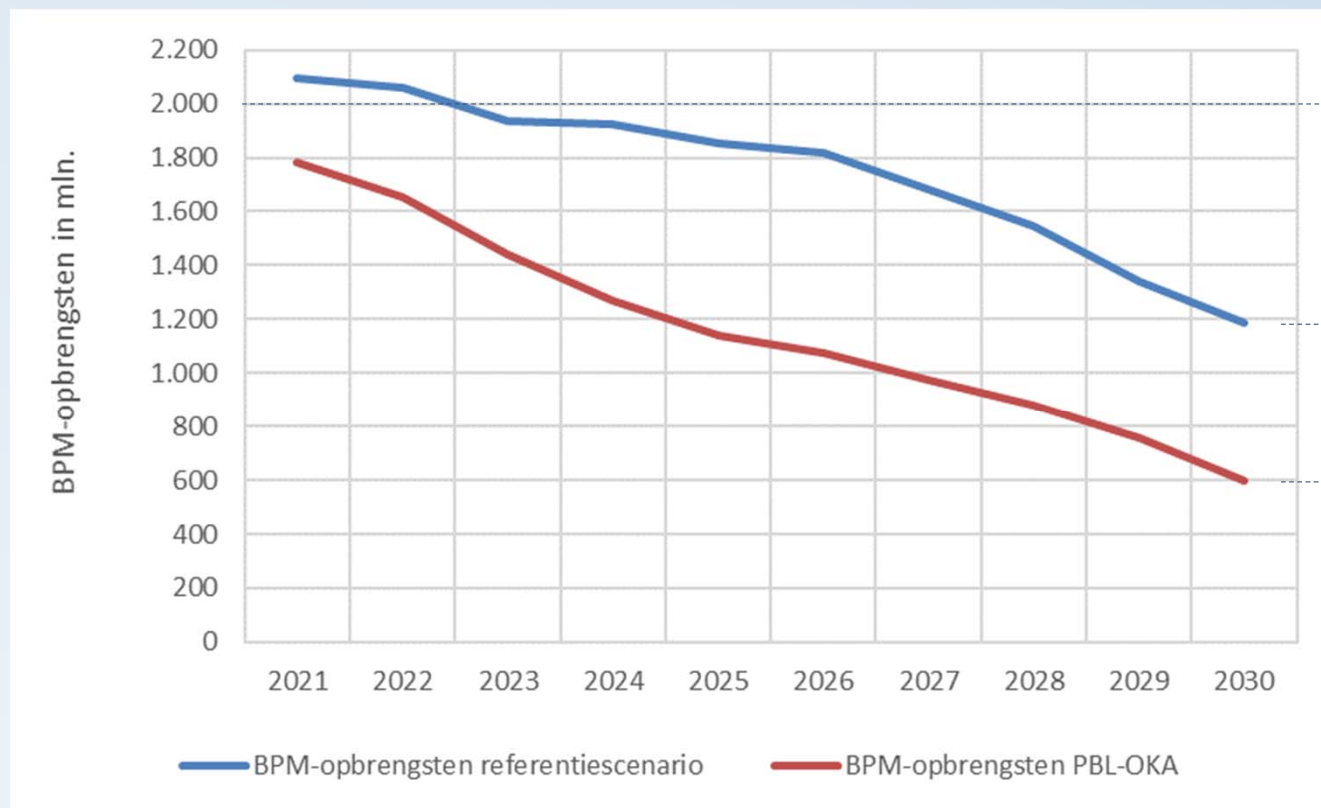
Beleid STIMULERING	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
BPM vaste voet (FC)EV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BPM PHEV	Een aparte tarieftabel voor PHEVs. Gemiddeld ca. 3.000 euro BPM per PHEV.									
MRB (FC)EV	0	0	0	0	25%	30%	35%	40%	40%	45%
MRB PHEV	50%	50%	50%	50%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
Bijtelling	8% <50k	8% <50k	10% <50k	10% <50k	16% <50k	17% <50k	18% <50k	19% <50k	20% <50k	20% <50k
Subsidie privé registratie (FC)EV	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250
<i>Lineaire afbouw¹:</i>	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k

Beleid DEKKING	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
BPM vaste voet (FC)EV	0	0	0	0	350	350	350	350	350	350
BPM verhoging ICEV	3%	6%	9%	12%	15%	18%	21%	24%	27%	30%
MRB-tarief p.j. per (FC)EV	0	0	0	0	150	179	206	231	225	248
Innovatietoeslag op aanschaf ICEV	87,5	175	262,5	350	350	350	350	350	350	350
Accijns benzine	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1
Accijns diesel	+1	+1	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2

1. Tot 40k catalogusprijs geldt de volledige subsidie, tussen 40k en 60k loopt de subsidiehoogte lineair af, boven 60k is er geen subsidie.

DEKKING GEDEELTELIJK VIA BPM

- Er is sprake van grondslag erosie in de BPM: dalende ICEV nieuwverkopen en verschuiving naar lagere segmenten
- De gemiddelde BPM per auto daalt in PBL-OKA van €5.000 in 2021 naar €3.500 in 2030 (30% minder)
- De gemiddelde verkochte ICEV zakt grofweg van het C-segment naar het B-segment
- Een BPM-verhoging wordt steeds minder effectief in de tijd: $130\% \times €3.500$ is veel minder dan $130\% \times €5.000$



- Startpunt 2020 is 9% BEV
- ICEV bestaat voor 45% uit A+B segment nieuwverkopen



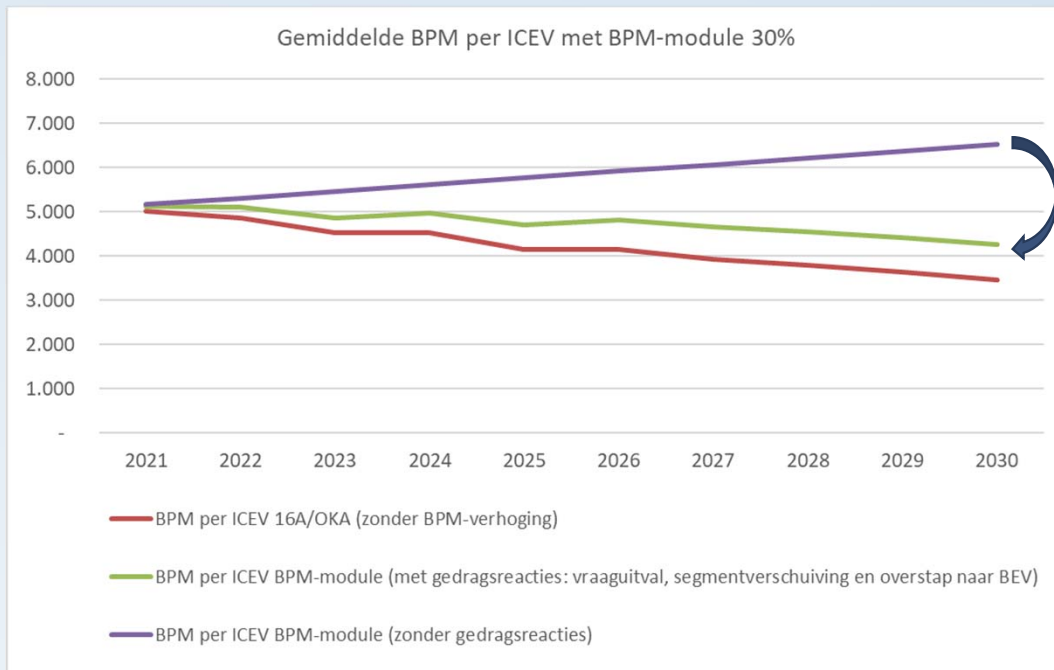
- Ingroei naar 30% BEV
- ICEV bestaat voor 60% uit A+B segment nieuwverkopen



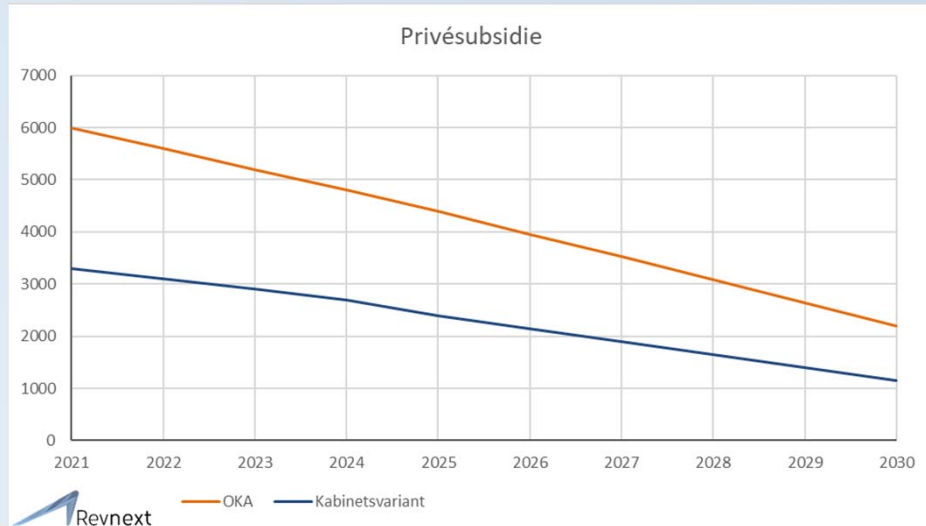
- Ingroei naar 66% BEV
- ICEV bestaat voor 74% uit A+B segment nieuwverkopen

DEKKING GEDEELTELIJK VIA BPM

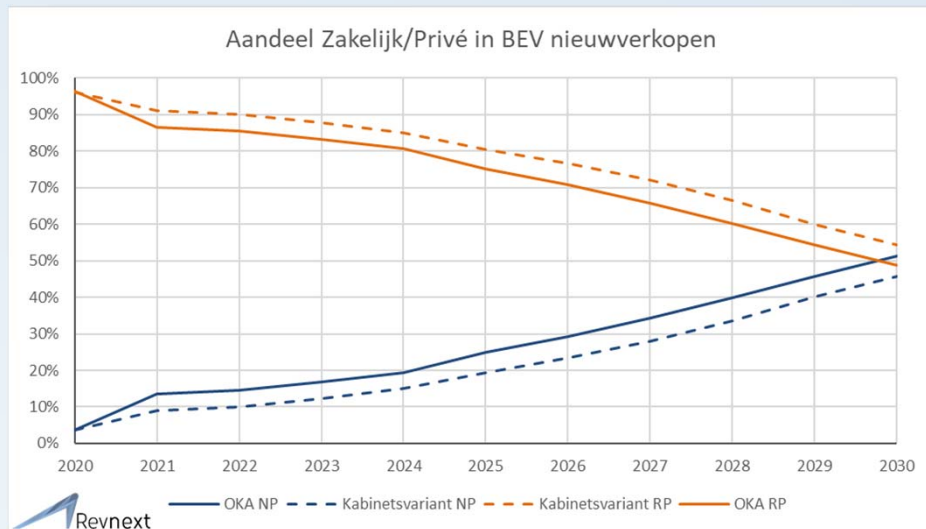
- BPM-tarieven $10 \times 3\% = 30\%$ verhogen (met beleid Kabinetsvariant)
- **30% module:** Er is een sterke verschuiving naar de lagere segmenten, doordat vooral in de hogere segmenten als eerste de overstap naar BEV gemaakt wordt. Het aandeel A+B segment binnen de ICEV nieuwverkopen stijgt van 45% in 2020 naar **74%** in 2030. Deze verschuiving is gelijk aan het OKA scenario en komt dus niet door de BPM-verhoging. De BPM verhoging is dus weinig effectief voor budgettaire dekking doordat de BPM grondslag sterk afneemt door overstap naar BEV in met name de hogere segmenten. In het referentiescenario stijgt het aandeel A+B ICEV autonoom naar 60% in 2030.



DEKKING GEDEELTELIJK VIA BPM (30% MODULE)



- De aanschafsubsidie wordt budgettair per jaar gehalveerd (bepaald incl. interactie-effect met BPM verhoging)
- In de eerste jaren kan de subsidie wat hoger blijven dan een halvering van de subsidiebedragen
- De ingroei van BEV verschuift verhoudingsgewijs naar een hogere aandeel zakelijk en een lager aandeel privé
- Effect aandeel BEV in nieuwverkopen zakt naar 62% in 2030



BUDGETTAIRE PLAAT KABINETSvariant 30% BPM



BPM verhoging levert 840 mln. dekking op (tov pakket zonder dekking)

Aanschafsubsidie zou op ca. 700 mln. moeten uitkomen om op 50% van het FET budget van 1,4 mln. uit te komen

Stimuleringskant (in mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	137	170	211	266	245	283	315	342	400	431	784	2.016	2.799
BPM (derving door extra ingroei BEV)	287	368	437	569	647	659	610	571	485	479	1.660	3.453	5.113
BPM (directe stimulering BEV)	16	21	29	42	47	51	55	62	72	88	107	375	482
Bijtelling	47	107	161	221	228	177	128	77	26	30	536	667	1.203
Accijns	47	102	175	271	360	440	504	555	590	627	595	3.077	3.672
Energie belasting	-17	-37	-64	-93	-119	-138	-148	-151	-143	-141	-212	-840	-1.051
Kosten Prive stimulering	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	529	747	976	1.320	1.469	1.545	1.546	1.553	1.543	1.649	3.571	9.304	12.875
Dekkingskant (in mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	-0	-0	-0	-4	-8	-12	-17	-23	-30	-1	-94	-96
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)					48	54	58	65	75	90	-	389	389
BPM (BPM verh. + gedragsreactie)	40	72	92	109	96	101	100	97	82	51	312	527	840
Innovatietoeslag op aanschaf	31	60	84	100	94	88	84	77	69	55	276	466	742
Bijtelling	2	3	4	4	7	9	12	14	14	15	14	70	84
Accijns	120	120	187	186	180	172	163	157	152	146	613	968	1.581
Energie belasting	0	0	0	0	2	4	6	7	8	9	1	36	37
Kosten stimulering particuliere markt	-0	-0	-1	-2	-1	-2	-3	-3	-3	-4	-4	-15	-19
Subtotaal	194	254	366	396	421	416	409	396	374	332	1.210	2.348	3.558
Vrijval Autobrief II	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsktekort	237	342	401	619	865	946	955	975	987	1.135	1.599	5.864	7.463
Totaal	529	747	976	1.320	1.469	1.545	1.546	1.553	1.543	1.649	3.571	9.304	12.875

- Totale stimulering en dekking bedragen 12,9 mld. in 10 jaar, waarvan 7,3 mld. dekkingstekort resteert.
- De stimulering past binnen het financiële kader van maximaal 1,5 mld. per jaar vanaf 2025 (+/- 0,1 mld.)
- Ongeveer 3,7 mld. van de 5,2 mld. directe stimulering is gedekt (71%)

VERSCHIL PBL-OKA VS KABINETSVARIANT 30% BPM

Perspectief: stimulering en dekking

Stimuleringskant (in mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	1	2	4	7	7	9	11	13	17	19	14	76	90
BPM (derving door extra ingroei BEV)	7	9	12	18	26	35	37	42	53	63	46	256	302
BPM (directe stimulering BEV)	1	1	1	2	3	4	4	5	7	8	5	32	37
Bijtelling	-	-	-	-	-	-	-0	-0	-0	-0	-	-0	-0
Accijns	1	3	6	9	14	19	26	35	45	59	19	198	217
Energie belasting	-0	-1	-2	-3	-4	-6	-7	-9	-11	-13	-6	-49	-55
Kosten Prive stimulering	23	28	41	58	84	98	109	124	143	153	149	711	860
Totaal	33	42	62	90	130	159	181	211	254	289	227	1.225	1.452
Dekkingskant (in mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	52	193	278	548	745	872	898	931	964	1.048	1.071	5.458	6.529
Innovatietoelage op bezit	213	216	218	220	223	225	226	228	230	231	868	1.362	2.230
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	3	4	4	5	6	8	-	30	30
BPM (verhoging + gedragsreactie op dekkingspakket)	-44	-80	-107	-131	-141	-155	-158	-149	-132	-104	-361	-838	-1.200
Innovatietoelage op aanschaf	-0	-0	-1	-1	-2	-2	-2	-3	-4	-5	-3	-18	-21
Bijtelling	-1	-2	-2	-1	-2	-2	-2	-1	-0	1	-6	-7	-13
Accijns	-0	-1	-1	-3	-3	-3	-2	-2	-1	-1	-5	-12	-17
Energie belasting	0	0	1	1	1	1	0	0	-0	-1	2	1	3
Kosten stimulering particuliere markt	-1	-2	-2	-4	-4	-4	-5	-5	-2	-4	-8	-24	-31
Subtotaal	220	325	384	629	819	934	960	1.005	1.060	1.174	1.558	5.952	7.510
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	-188	-283	-322	-538	-689	-775	-778	-794	-806	-884	-1.331	-4.727	-6.059
Totaal	33	42	62	90	130	159	181	211	254	289	227	1.225	1.452

- De Kabinetsvariant (30%BPM) levert 300 mln. lagere BPM derving op aan de stimuleringskant en 1,2 mld. extra dekking aan de dekkingskant. Dat is samen 1,5 mld. hogere BPM opbrengsten dan in de OKA.
- De kabinetsvariant zorgt voor 1,5 mld. minder stimulering en 7,4 mld. minder dekking, waardoor een dekkingstekort overblijft van 5,9 mld. tov PBL-OKA

VERSCHIL PBL-OKA VS KABINETSVARIANT 30% BPM



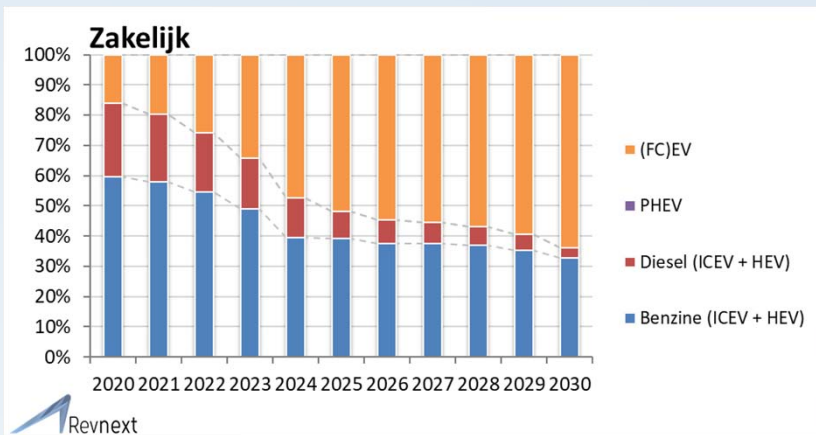
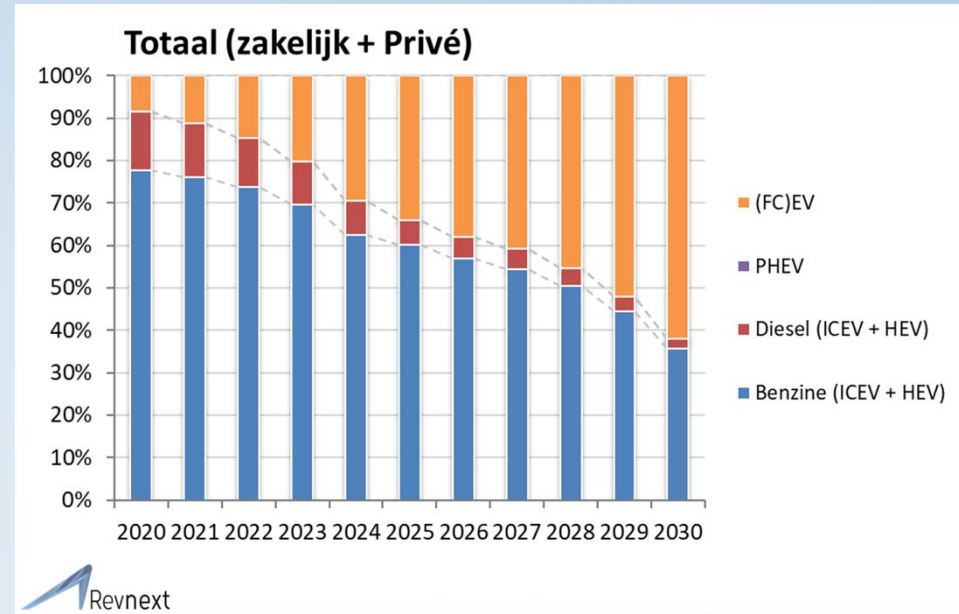
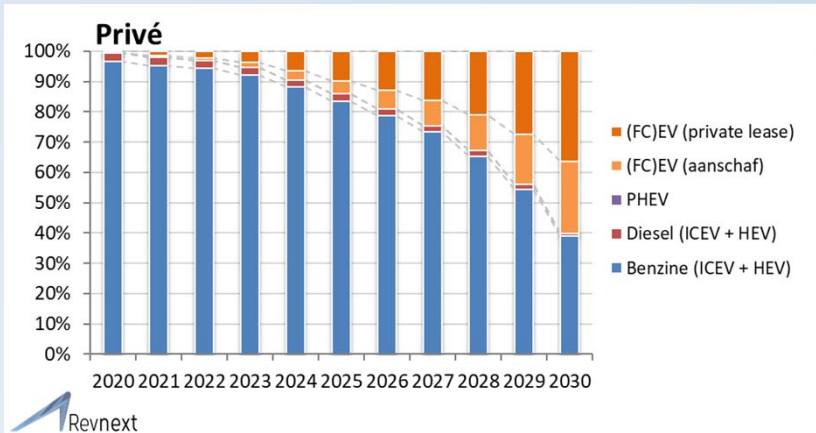
Perspectief: opbrengsten (zonder onderscheid stimulering en dekking)

OKA vs kabinetvariant

Belastingopbrengsten (euro 2017, mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ttl.
MRB	51	191	274	541	738	863	887	918	947	1.029	6.439
Innovatietoeslag op bezit	213	216	218	220	223	225	226	228	230	231	2.230
BPM	-51	-89	-121	-151	-167	-190	-195	-192	-185	-168	-1.510
Innovatietoeslag op aanschaf	-0	-0	-1	-1	-2	-2	-2	-3	-4	-5	-21
Bijtelling	-1	-2	-2	-1	-2	-2	-2	-1	-0	1	-13
Accijns	-2	-4	-7	-12	-17	-23	-28	-36	-47	-60	-235
Energie belasting	1	1	2	4	5	6	7	9	10	13	59
Kosten stimulering particuliere markt	-23	-30	-43	-61	-88	-102	-114	-128	-145	-157	-892
Totaal	188	283	322	538	689	775	778	794	806	884	6.059

- T.o.v. PBL-OKA levert de Kabinetvariant-BPM30% in totaal 1,5 mld. extra BPM opbrengsten op
- T.o.v. PBL-OKA levert de Kabinetvariant-BPM30% in totaal 6,0 mld. lagere belastingopbrengsten op

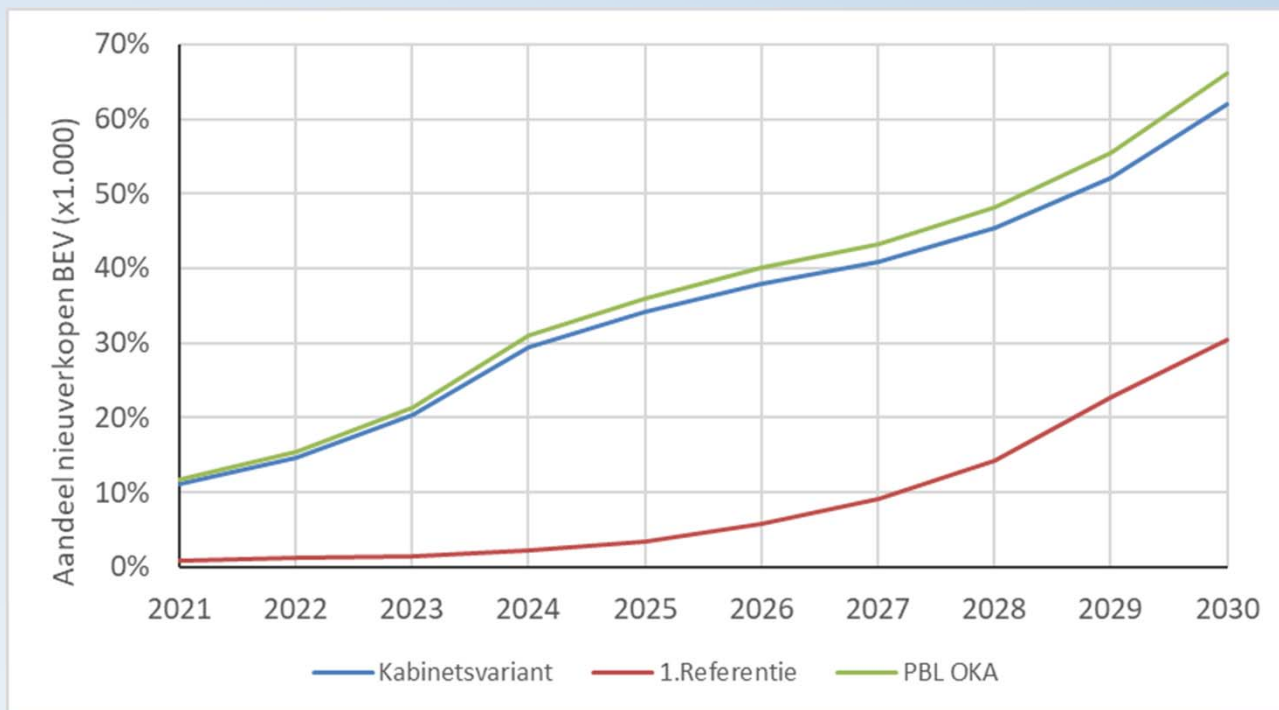
NIEUWVERKOPEN KABINETSVARIANT (KV)



Brandstof	2024	2030
Benzine	62%	36%
Diesel	8%	2%
PHEV	0%	0%
(FC)EV	29%	62%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	9%	60%
Zakelijk	47%	64%
Totaal	29%	62%

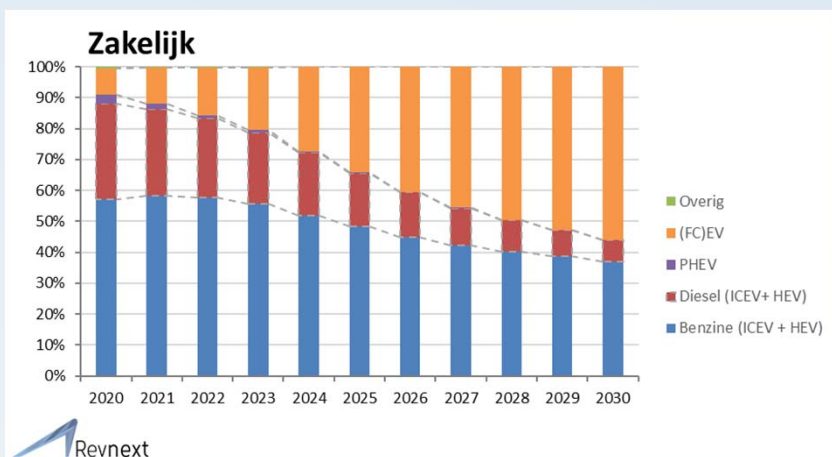
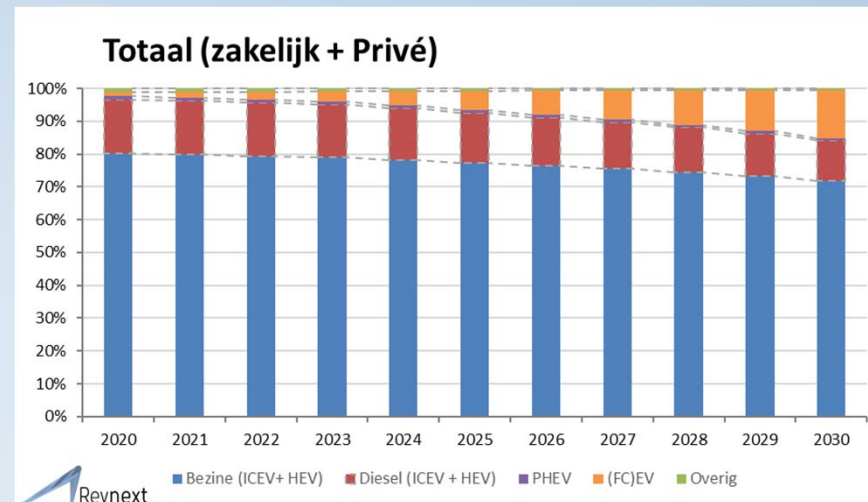
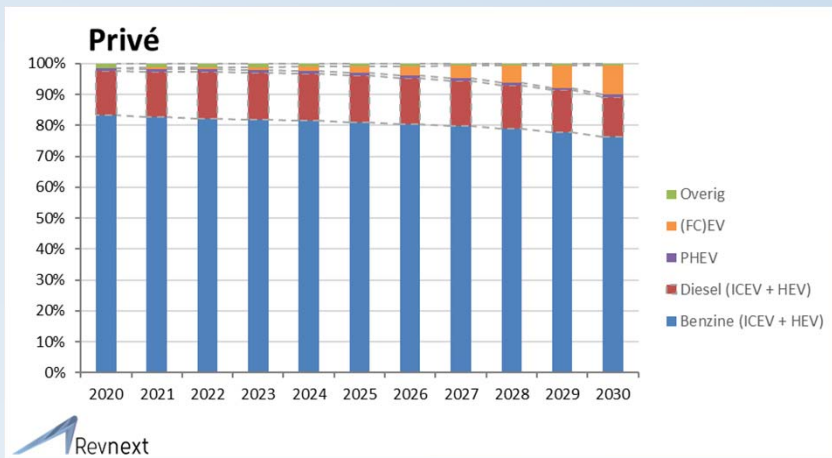
NIEUWERKOPEN KABINETSARIANT (KV)



Aandeel BEV	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.Referentie	1%	1%	1%	2%	3%	6%	9%	14%	23%	30%
Kabinetsvariant	11%	15%	20%	29%	34%	38%	41%	45%	52%	62%
PBL OKA	12%	15%	21%	31%	36%	40%	43%	48%	55%	66%

#BEV (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.Referentie	3	5	6	9	14	23	36	58	92	126
Kabinetsvariant	45	59	82	119	138	153	165	184	213	258
PBL OKA	47	62	87	126	147	164	177	199	231	280

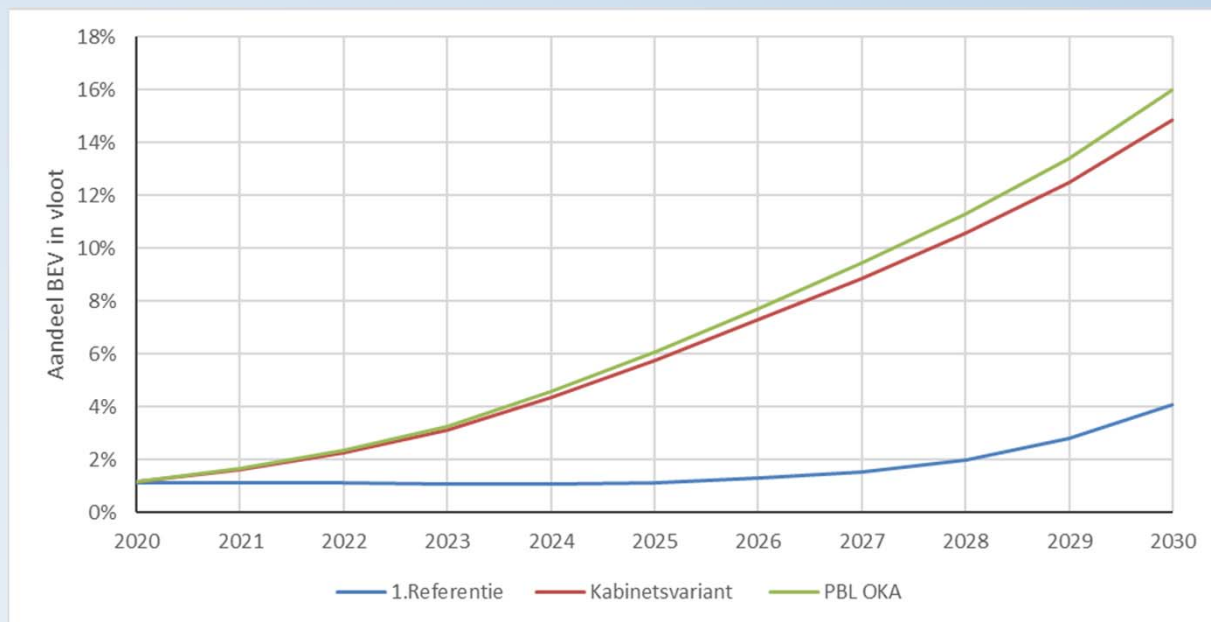
VLOOT SAMENSTELLING KABINETSVARIANT (KV)



Brandstof	2024	2030
Benzine	78%	72%
Diesel	16%	12%
PHEV	1%	1%
(FC)EV	4%	15%
Overig	1%	0%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Prive	1%	9%
Zakelijk	27%	56%
Totaal	4%	15%

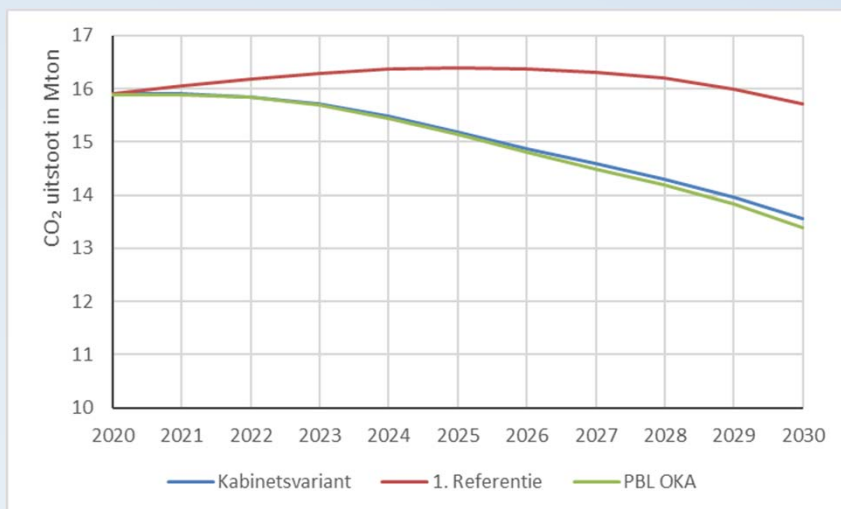
BEV VLOOT KABINETSvariant (KV)



BEV	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.Referentie	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	3%	4%
Kabinetsvariant	2%	2%	3%	4%	6%	7%	9%	11%	12%	15%
PBL OKA	2%	2%	3%	5%	6%	8%	9%	11%	13%	16%

# BEV in vloot (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.Referentie	95	95	93	95	103	122	154	206	291	407
Kabinetsvariant	141	197	273	386	515	655	803	963	1.146	1.369
PBL OKA	143	202	284	404	542	694	853	1.029	1.231	1.477

MTON KABINETSvariant (KV)



	REF	KV	PBL OKA
2020	15,9	15,9	15,9
2021	16,0	15,9	15,9
2022	16,2	15,8	15,8
2023	16,3	15,7	15,7
2024	16,4	15,5	15,4
2025	16,4	15,2	15,1
2026	16,4	14,9	14,8
2027	16,3	14,6	14,5
2028	16,2	14,3	14,2
2029	16,0	14,0	13,8
2030	15,7	13,6	13,4

- In de Kabinetsvariant is de CO₂ uitstoot in 2030 13,6 Mton, dat is 2,1 Mton lager dan in het referentiescenario
- In het PBL OKA scenario is de CO₂ uitstoot in 2030 13,4 Mton, dat is 2,3 Mton lager dan in het referentiescenario en 0,17 Mton lager dan in de Kabinetsvariant

NIEUWE VARIANTEN

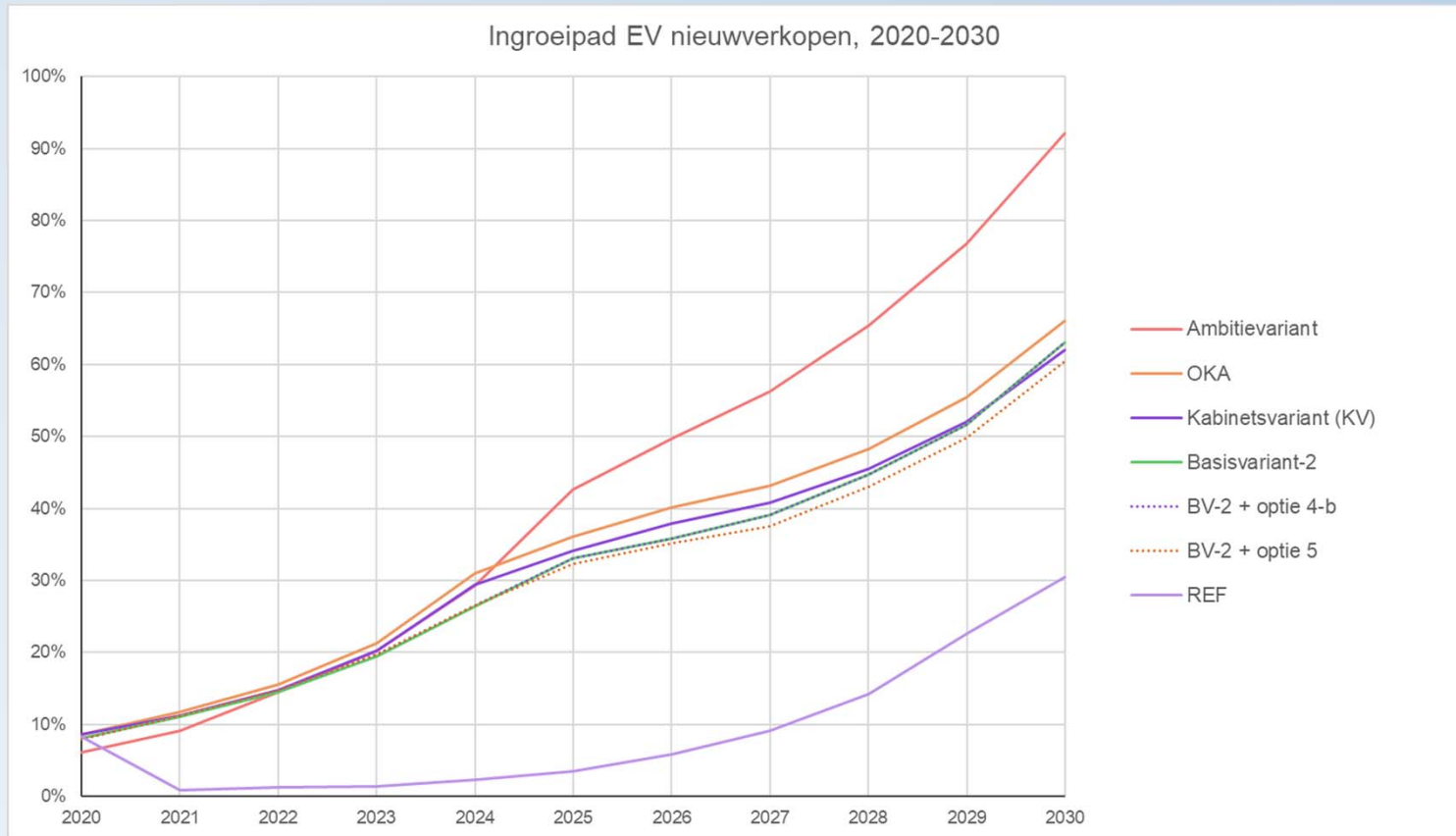
EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

Bijtelling												Kosten, mld.	Kosten, mld.	Kosten, mld.	Dekkings-tekort	EV in vloot	EV in vloot	ingroei EV nieuw	ingroei EV nieuw	Mton reductie	Mton reductie
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	2021-2030	2021-2030	2024	2030	2024	2030	2021-2030	2030
Referentie:	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	-	-	-	-	95	407	2%	30%	-	-
OKA-beleidspakket:	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,80	10,53	14,33	1,40	404	1.477	31%	66%	13,10	2,33
'CAP' <50K	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000										
Kabinetsvariant (KV):	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,57	9,30	12,87	7,46	386	1.369	29%	62%	12,40	2,15
'CAP' <50K	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000										
Nieuwe Basisvariant-2 (BV-2)	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	3,01	8,10	11,11	6,29	367	1.334	26%	63%	11,75	2,08
(Combi-vr.-2 zonder benz accijns in dekking)	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000										
Basisvariant-2 + 4B	MRB											2,99	8,10	11,09	6,28	369	1.336	27%	63%	11,77	2,08
(BV-2 + MRB en aanschafsubsidie verhogen obv MRB)		5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	40%	45%										
Basisvariant-2 + 5	BPM											2,99	8,10	11,09	6,40	369	1.308	27%	60%	11,54	2,01
combi van (BV-2 + BPM naar 12% en sce. 4B)		3%	6%	9%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%										

* Bij dekkingstekort is nu ook 0,18 mld. afgetrokken door dekking vanuit MRB bestelauto's

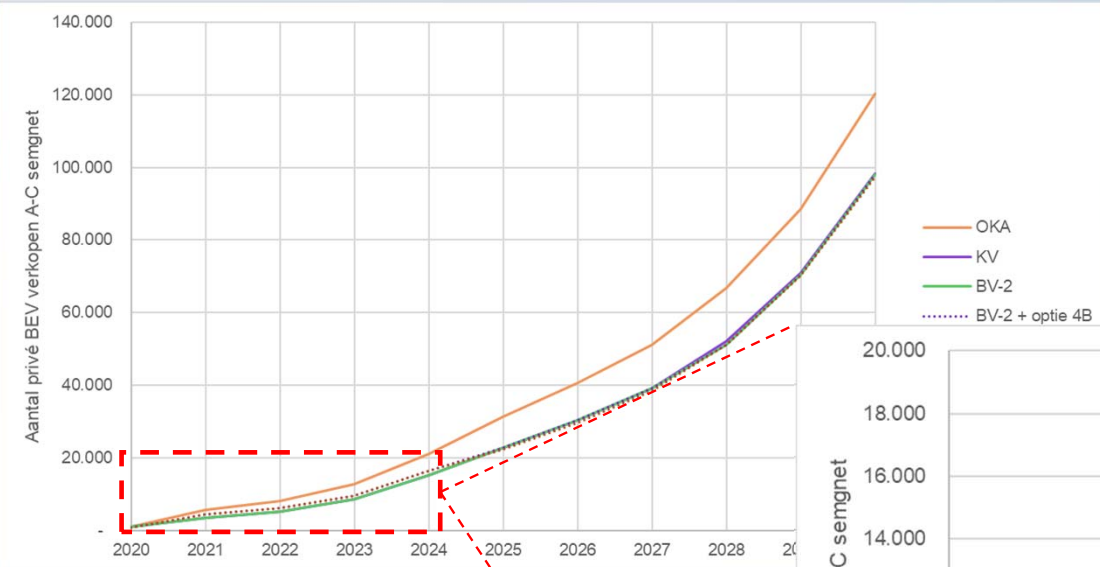
- BV-2: De versoberde bijtelling kan weggestreept (1,6 mld.) worden tegen het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine en 1,2 mld. lager dekkingstekort
- Optie 4-b: De lagere MRB korting geeft budgettaire ruimte die ingezet is voor een hogere aanschafsubsidie. Deze is zo vormgegeven dat er wordt aangesloten op een dekkingstekort die gelijk is aan Basisvariant-2 (BV-2). Uit de resultaten blijkt dat vwb. de nieuwverkopen dit een minimaal verschil geeft tov Basisvariant-2. Waarschijnlijk zal door de beperking van de MRB korting in de periode 2021-2024 de aantrekkelijkheid van EV's op de 2^e hands markt afnemen wat leidt tot een hogere export kans en daardoor tot een lagere CO₂ reductie. In de huidige doorrekening is daar geen rekening mee gehouden.
- Optie 5: Gelijk aan scenario 4-b behalve dat in het dekkingspakket niet een BPM verhoging naar 30% is opgenomen maar naar 12% in 2024. Hierdoor ontstaat een iets lager ingroeipad, een groter dekkingstekort en een lagere CO₂ reductie.

EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN



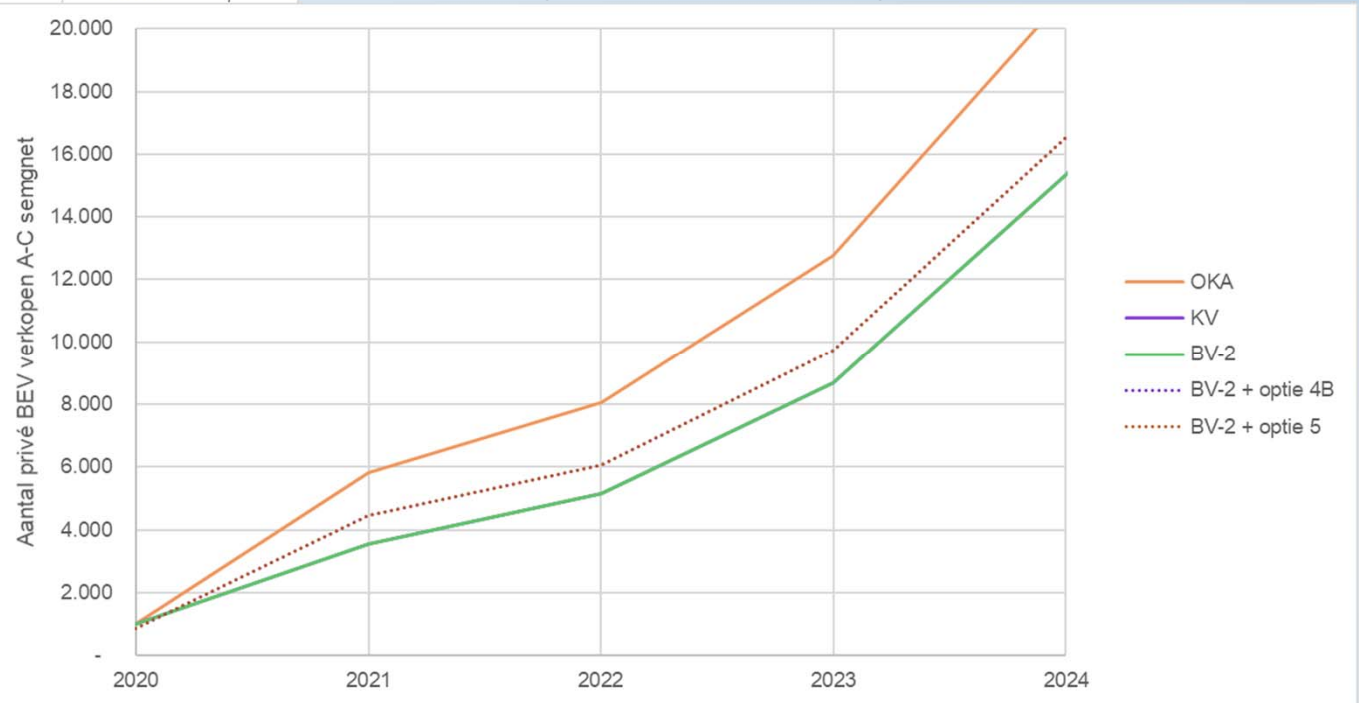
- Variant 4B komt op 63% in 2030, variant 5 op 60% (door de lagere BPM-verhoging)
- Cumulatief in 2021-2030 zijn er in variant 4B per saldo 2.700 extra EV nieuwverkopen. Er is een daling zakelijk en in de hogere segmenten en een stijging privé en in de lagere segmenten
- Cumulatief in 2021-2030 zijn er in variant 5 per saldo 26.000 minder EV nieuwverkopen. Er is overall een daling behalve in het privé in de lagere segmenten (zie slide 21)

EV-INGROEI PRIVÉ NIEUWVERKOPEN A-C



T.o.v. Basisvariant-2:

- Varianten 4B en 5 hebben dezelfde beleidsvormgeving in 2021-2024, pas vanaf 2025 ontstaan verschillen door de lagere BPM-verhoging in variant 5
- In de grafiek heironder is het totaal effect zichtbaar van de hogere aanschafsubsidie i.c.m. met de lagere MRB-korting die het effect van de hogere aanschafsubsidie deels tenietdoet
- Privé worden er circa 4.000 extra EV's verkocht in 2021-2024 in de lagere segmenten A-C
- Het percentage freeriders die van de hogere aanschafsubsidie profiteren is hoog



EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES TOV BASISVARIANT-2

2021-2024

Scenario 4B

4b tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	4.085	-442	3.643
segment D-E	-141	-734	-875
Totaal	3.944	-1.176	2.768

De MRB verhoging treft alle segmenten en alle vormen van eigenaarschap

De verhoging van de aanschafsubsidie raakt alleen het privé segment en dan met name de kleine segmenten

2025-2030

4b tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	38	-11	27
segment D-E	-12	-67	-79
Totaal	25	-77	-52

In de periode 2025-2030 is scenario 4B hetzelfde geïnstrumenteerd als Basisvariant-2 met ook nagenoeg gelijke resultaten

2021-2030

4b tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	4.123	-453	3.670
segment D-E	-154	-800	-954
Totaal	3.969	-1.253	2.716

Het totale effect leidt tot 2.700 extra BEV verkopen

Scenario 5

5 tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	4.085	-442	3.643
segment D-E	-141	-734	-875
Totaal	3.944	-1.176	2.768

In de periode 2021-2024 zijn scenario 4B en scenario 5 vwb de vormgeving en uitkomst gelijk.

5 tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-3.124	-13.178	-16.302
segment D-E	-4.372	-8.181	-12.552
Totaal	-7.496	-21.359	-28.854

In scenario 5 loopt de BPM verhoging niet verder op naar 30% in 2030 maar blijft op 12% daardoor zakt het ingroeipad in scenario 5 tov Basisvariant-2 in

5 tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	961	-13.620	-12.659
segment D-E	-4.513	-8.915	-13.428
Totaal	-3.551	-22.535	-26.086

- Het totale effect leidt tot 26.000 minder BEV verkopen (2.800 extra in eerste 4 jaar, 28.800 minder in laatste 6 jaar)
- Het effect van de verlaging van de BPM-verhoging van 30% naar 12% is 29.000 minder BEV (van +2.700 in 4B naar -26.000 in 5)

Conclusie:

- In 2021-2024 is er een ombuiging van zakelijke naar privé EV en van hogere segmenten naar lagere segmenten
- Vanaf 2025 zijn er in 4B geen noemenswaardige effecten tov BV2, in variant 5 zorgt de lagere BPM-verhoging voor bijna 29.000 lagere EV nieuwverkopen in de laatste 6 jaar

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES TOV KABINETSVARIANT

2021-2024

Scenario 4B

4b tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	4.063	-12.727	-8.664
segment D-E	-141	-5.912	-6.054
Totaal	3.922	-18.639	-14.717

- De MRB verhoging treft alle segmenten en alle vormen van eigenaarschap
- De verhoging van de aanschafsubsidie raakt alleen het privé segment en dan met name de kleine segmenten
- Bijtelling in 4B is in deze periode hoger dan in de Kabinetsvariant

2025-2030

4b tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-2.004	8.813	6.809
segment D-E	-775	-27.395	-28.171
Totaal	-2.779	-18.583	-21.362

- In de periode 2025-2030 is de gem. bijtelling in scenario 4B iets lager icm een lagere cap hierdoor meer zakelijke verkopen in A-C en minder zakelijke verkopen in D-E
- Privé iets minder BEV verkopen waars. door dat accijns verhoging op benzine niet in dekkingspakket 4B zit

2021-2030

4b tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	2.060	-3.914	-1.854
segment D-E	-917	-33.308	-34.224
Totaal	1.143	-37.222	-36.079

- Het totale effect leidt tot 36.000 MINDER BEV verkopen (15.000 minder in eerste 4 jaar, 21.000 minder in laatste 6 jaar).
- Privé verkopen en lagere segmenten blijven op peil. Afname voornamelijk in D-E segment zakelijk

Scenario 5

5 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	4.063	-12.727	-8.664
segment D-E	-141	-5.912	-6.054
Totaal	3.922	-18.639	-14.717

In de periode 2021-2024 zijn scenario 4B en scenario 5 vwb de vormgeving en uitkomst gelijk.

5 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-5.165	-4.354	-9.519
segment D-E	-5.135	-35.510	-40.644
Totaal	-10.300	-39.864	-50.164

In scenario 5 loopt de BPM verhoging niet verder op naar 30% in 2030 maar blijft op 12% daardoor zakt het ingroeipad in scenario 5 tov Basisvariant-2 in

5 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-1.102	-17.081	-18.183
segment D-E	-5.276	-41.422	-46.698
Totaal	-6.378	-58.503	-64.881

- Het totale effect leidt tot 65.000 MINDER BEV verkopen (15.000 minder in eerste 4 jaar, 50.000 minder in laatste 6 jaar)
- Afname nu deels ook privé en in lagere segmenten
- Van de 65.000 komt 29.000 door de BPM verhoging van 30% naar 12% te verlagen

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES TOV KABINETSARIANT

2021-2024

Basisvariant-2

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-22	-12.285	-12.307
segment D-E	0	-5.179	-5.178
Totaal	-22	-17.463	-17.485

- Het niet meenemen van de accijnsverhoging voor benzine leidt tot 22 minder BEV verkopen in de periode 2021-2024.
- De bijtelling voor BEV's is in de basisvariant 1-4%-punt hoger dan in de Kabinetsvariant icm. een lagere cap.

2025-2030

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-2.041	8.823	6.782
segment D-E	-763	-27.329	-28.092
Totaal	-2.804	-18.505	-21.310

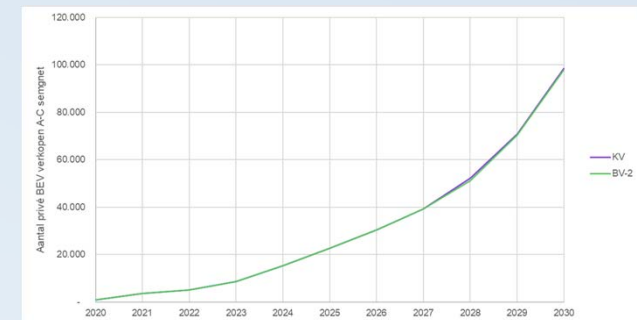
- Het niet meenemen van de accijnsverhoging voor benzine leidt tot ruim 2k minder BEV verkopen in A-C segment en 700 BEV's in D-E segment
- De bijtelling in Basisvariant-2 is in de laatste 3 jaar 1%-punt lager dan in de Kabinetsvariant icm. een lagere CAP. Hierdoor neemt het aantal BEV verkopen in de lage segmenten toe en in de hoge segmenten af.

2021-2030

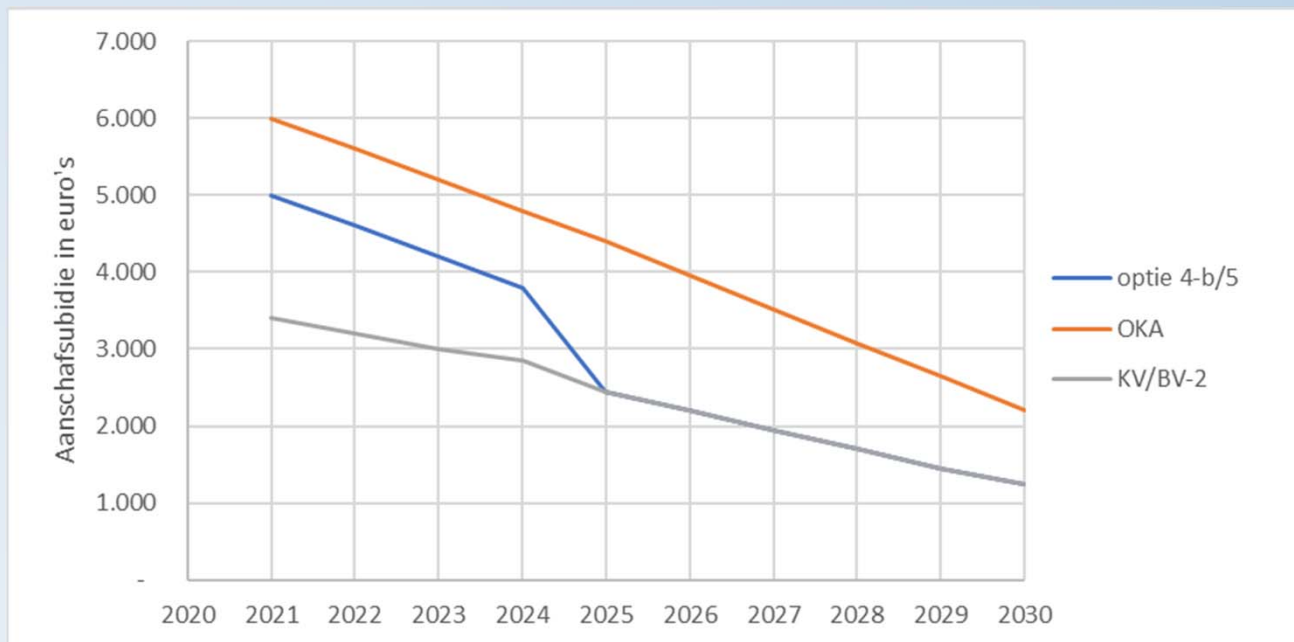
BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-2.063	-3.461	-5.525
segment D-E	-763	-32.507	-33.271
Totaal	-2.826	-35.969	-38.795

- Het totale effect leidt tot 38.000 MINDER BEV verkopen (17.000 minder in eerste 4 jaar, 21.000 minder in laatste 6 jaar).
- De BEV verkopen in het privé segment en de lagere segmenten hebben een relatief kleine afname. De grootste afname is voornamelijk in de grote segmenten en met name in D-E segment zakelijk.

- De afname van BEV verkopen in het privé segment door het niet meenemen van de benzine accijns is in de periode 2021-2024 kleiner dan in de periode 2025-2030.
- Dit komt omdat de particuliere markt pas na 2025 op gang komt



AANSCHAFFSUBSIDIE IN VARIANTEN



Subsidiebedrag in euro	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
OKA	6.000	5.600	5.200	4.800	4.400	3.960	3.520	3.080	2.640	2.200
Kabinetsvariant	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250
Scenario 4B/5	5.000	4.600	4.200	3.800	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250

- Doordat er in de scenario's 4-b en 5 in de eerste 4 jaar een kleine beperking van de MRB-korting is opgenomen, die wordt betaald door de hele BEV vloot kan er in de nieuwverkoop een relatief grote verhoging van de aanschafsubsidie opgenomen worden.

EFFECTEN IN DE VLOOT

Omvang BEV vloot tov BV-2	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Scenario 4B	-	729	1.597	2.231	2.583	2.466	2.323	2.180	2.073	2.004	1.960
Scenario 5	-	729	1.597	2.231	2.583	-771	-2.952	-8.337	-13.289	-18.184	-25.767

Hogere aantallen BEV in de vloot wordt veroorzaakt door een hogere aanschafsubsidie icm. Een beperkte verhoging van de MRB in 2021-2030

De lagere aantal BEV in de vloot wordt veroorzaakt doordat de BPM dekking op 12% blijft

BUDGETTAIRE PLAAT 2

BASISVARIANT 2 (BV-2)

BUDGETTAIRE PLAAT BASISVARIANT 2 TOV REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-5	135	167	206	252	231	265	294	322	379	413	761	1.905	2.665
BPM (gedragsreactie)	-35	281	361	417	494	582	590	555	537	467	475	1.554	3.206	4.759
BPM (directe stimulering BEV)	12	16	21	29	42	47	51	55	62	72	88	107	375	482
Bijtelling	-30	2	31	53	46	55	12	-13	-34	-31	-12	132	-23	109
Accijns-benzine	0	24	54	93	139	187	228	262	293	318	351	310	1.638	1.948
Accijns-diesel	0	19	44	74	107	143	174	200	220	232	242	244	1.211	1.455
Energie belasting	-0	-16	-36	-61	-85	-109	-125	-134	-138	-132	-131	-198	-770	-967
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-1	-4	-8	-12	-16	-20	-26	-34	-6	-115	-121
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	47	51	55	63	74	92	-	382	382
BPM (gedragsreactie)	-	40	71	85	89	85	100	102	96	80	34	285	497	782
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	85	104	95	91	86	78	69	54	280	473	753
Bijtelling	-	2	4	5	6	10	13	16	19	20	20	17	98	115
Accijns-benzine	-	-0	0	0	-2	-6	-8	-11	-12	-11	-13	-2	-61	-63
Accijns-diesel	-	67	67	133	131	127	122	117	112	106	99	398	682	1.080
Energie belasting	-	0	0	1	2	5	7	8	10	11	12	3	52	56
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-1	-2	-2	-1	-2	-3	-4	-12	-15
Subtotaal	-	141	201	307	324	354	360	356	345	320	261	973	1.995	2.968
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsktekort	-58	235	307	322	412	660	724	762	831	916	1.118	1.276	5.011	6.287
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Directe stimulering EV	-23	166	235	314	386	393	400	418	446	533	623	1.101	2.813	3.914
Indirecte derving in stelsel door ingroei E	-35	308	423	523	655	802	867	882	912	885	937	1.910	5.285	7.196

Totale kosten

Geen benzine accijns dekking

Dekkings-tekort

VERSCHILTABEL BASISVARIANT 2 TOV KV

Perspectief: stimulering en dekking

1,1 mld. direct effect versoering bijtelling
1,8 mld. direct + indirect effect versoering bijtelling

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	2	2	3	5	13	14	18	20	20	21	18	23	111	134
BPM (gedragsreactie)	27	6	7	20	74	65	69	56	34	19	4	106	247	354
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	30	45	77	108	174	173	165	141	111	57	42	404	690	1.094
Accijns-benzine	1	1	2	5	17	18	21	22	21	20	17	24	119	143
Accijns-diesel	2	2	2	3	8	13	17	20	21	20	17	16	109	125
Energie belasting	-1	-1	-2	-3	-8	-10	-12	-13	-13	-11	-10	-14	-70	-84
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	0	0	1	3	4	4	4	3	3	4	4	21	25
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	3	3	1	1	-2	-	7	7
BPM (gedragsreactie)	-0	0	1	7	20	10	0	-1	1	3	18	27	31	58
Innovatietoelage op aanschaf	-	-0	-0	-1	-4	-1	-3	-2	-1	-1	2	-5	-6	-11
Bijtelling	-	-0	-0	-1	-2	-3	-4	-4	-5	-6	-6	-3	-27	-31
Accijns-benzine	-0	52	52	52	54	55	54	53	54	54	56	211	327	538
Accijns-diesel	-0	1	1	1	3	4	4	4	3	3	4	6	21	26
Energie belasting	0	-0	-0	-1	-2	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3	-16	-19
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-3	-1	-1	-0	-4	-4
Subtotaal	-0	53	53	59	72	67	56	53	51	54	72	238	353	590
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	61	1	35	79	207	206	222	193	144	71	17	322	853	1.175
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766

De versoerde bijtelling is kostendekkend voor het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine in het dekkingspakket. Het dekkingstekort kan daarnaast 1,2 mld. verkleind worden

0,5 mld. direct effect geen accijnsverhoging benzine
0,6 mld. direct + indirect effect geen accijnsverhoging benzine

BUDGETTAIRE PLAAT

NIEUWE VARIANT 4B

BUDGETTAIRE PLAAT VARIANT 4B TOV REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-5	131	155	183	211	231	265	294	322	379	413	680	1.903	2.583
BPM (gedragsreactie)	-35	283	362	418	498	584	594	558	539	468	475	1.561	3.218	4.779
BPM (directe stimulering BEV)	11	16	21	27	36	44	48	52	60	71	88	99	364	463
Bijtelling	-30	2	31	53	46	56	12	-13	-34	-31	-12	132	-22	111
Accijns-benzine	0	25	55	94	140	188	229	263	293	319	352	314	1.644	1.957
Accijns-diesel	0	19	44	74	106	142	173	199	220	232	241	243	1.208	1.451
Energie belasting	-0	-16	-36	-61	-85	-109	-125	-134	-138	-132	-132	-198	-770	-968
Kosten stimulering particuliere markt	-	22	29	42	65	60	71	82	96	113	135	158	556	714
Totaal	-59	482	660	829	1.017	1.196	1.267	1.300	1.359	1.419	1.561	2.989	8.102	11.091
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-1	-1	-4	-8	-12	-16	-21	-26	-34	-6	-117	-123
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	47	51	55	63	74	92	-	382	382
BPM (gedragsreactie)	-	40	70	83	87	86	101	102	96	80	34	280	498	778
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	85	104	95	91	86	78	69	54	280	473	752
Bijtelling	-	2	4	5	6	10	13	16	19	20	20	17	98	115
Accijns-benzine	-	-0	-0	-0	-2	-6	-8	-11	-13	-11	-13	-3	-62	-65
Accijns-diesel	-	67	67	133	130	126	122	117	112	106	98	398	681	1.079
Energie belasting	-	0	0	1	2	5	7	9	10	11	13	4	53	57
Kosten stimulering particuliere markt	-	-1	-1	-1	-3	-1	-2	-3	-1	-2	-3	-6	-12	-18
Subtotaal	-	139	199	304	321	354	360	355	345	320	260	964	1.994	2.958
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-59	245	311	316	391	660	725	763	832	917	1.118	1.263	5.016	6.279
Totaal	-59	482	660	829	1.017	1.196	1.267	1.300	1.359	1.419	1.561	2.989	8.102	11.091
Directe stimulering EV	-24	172	235	305	358	391	396	415	444	532	623	1.069	2.802	3.871
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-35	311	425	524	659	805	871	885	915	887	937	1.919	5.300	7.220

Totale kosten

Geen benzine accijns dekking

Dekkings-tekort

Het uiteindelijke dekkingstekort is nagenoeg gelijk aan Basisvariant-2

VERSCHILTABEL VARIANT 4B TOV BV2

Beperking MRB-korting 2021-2024 levert 81 mln. op.

Door MRB verhoging kan de aanschafsubsidie verhoogd worden, dit kost 56 mln.

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	0	4	12	24	41	0	0	0	0	0	0	81	1	82
BPM (gedragsreactie)	0	-2	-1	-0	-3	-2	-4	-3	-2	-1	-0	-7	-12	-20
BPM (directe stimulering BEV)	1	-0	0	1	6	2	3	3	2	1	-0	7	11	19
Bijtelling	0	0	0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-1	-1
Accijns-benzine	0	-0	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-4	-6	-9
Accijns-diesel	0	-0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	3	4
Energie belasting	-0	0	0	0	0	-0	-0	-0	0	0	0	1	0	1
Kosten stimulering particuliere markt	-	-10	-12	-15	-19	-0	0	0	0	0	0	-56	0	-56
Totaal	1	-8	-2	9	24	-0	-1	-1	-1	-1	-0	23	-4	19
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	0	0	-0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	-	0	0
BPM (gedragsreactie)	-	0	1	1	2	-0	-0	-0	-0	-0	-0	5	-1	4
Innovatietoeslag op aanschaf	-	0	0	0	0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	1	-0	0
Bijtelling	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-1
Accijns-benzine	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Accijns-diesel	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Energie belasting	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-1	-1
Kosten stimulering particuliere markt	-	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Subtotaal	-	1	2	2	3	0	0	0	0	0	0	9	2	10
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsktekort	1	-10	-4	6	21	-1	-1	-1	-1	-1	-1	14	-5	9
Totaal	1	-8	-2	9	24	-0	-1	-1	-1	-1	-0	23	-4	19

Het uiteindelijke dekkingstekort is 9 mln. lager dan in Basisvariant-2

Met een extra fine-tuning stap zou de aanschafsubsidie nog een fractie verhoogd kunnen worden

BUDGETTAIRE PLAAT

NIEUWE VARIANT 5

BUDGETTAIRE PLAAT VARIANT 5 TOV REF

Stimuleringskant is in variant 5 gelijk aan variant 4B

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-5	131	155	183	211	231	265	294	322	379	413	680	1.903	2.583
BPM (gedragsreactie)	-35	283	362	418	498	584	594	558	539	468	475	1.561	3.218	4.779
BPM (directe stimulering BEV)	11	16	21	27	36	44	48	52	60	71	88	99	364	463
Bijtelling	-30	2	31	53	46	56	12	-13	-34	-31	-12	132	-22	111
Accijns-benzine	0	25	55	94	140	188	229	263	293	319	352	314	1.644	1.957
Accijns-diesel	0	19	44	74	106	142	173	199	220	232	241	243	1.208	1.451
Energie belasting	-0	-16	-36	-61	-85	-109	-125	-134	-138	-132	-132	-198	-770	-968
Kosten stimulering particuliere markt	-	22	29	42	65	60	71	82	96	113	135	158	556	714
Totaal	-59	482	660	829	1.017	1.196	1.267	1.300	1.359	1.419	1.561	2.989	8.102	11.091
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-1	-1	-4	-7	-10	-11	-14	-17	-22	-6	-81	-87
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	46	50	53	62	72	89	-	372	372
BPM (gedragsreactie)	-	40	70	83	87	75	60	65	50	38	11	280	300	580
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	85	104	96	92	89	81	72	58	280	489	768
Bijtelling	-	2	4	5	6	9	11	13	14	13	12	17	72	89
Accijns-benzine	-	-0	-0	-0	-2	-4	-6	-6	-6	-4	-2	-3	-28	-31
Accijns-diesel	-	67	67	133	130	127	124	121	118	115	110	398	716	1.113
Energie belasting	-	0	0	1	2	4	5	6	6	6	6	4	32	36
Kosten stimulering particuliere markt	-	-1	-1	-1	-3	0	-0	-1	-0	-0	-1	-6	-2	-8
Subtotaal	-	139	199	304	321	347	325	328	310	296	261	964	1.868	2.832
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingskstekort	-59	245	311	316	391	667	760	790	867	941	1.117	1.263	5.141	6.404
Totaal	-59	482	660	829	1.017	1.196	1.267	1.300	1.359	1.419	1.561	2.989	8.102	11.091
Directe stimulering EV	-24	172	235	305	358	391	396	415	444	532	623	1.069	2.802	3.871
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-35	311	425	524	659	805	871	885	915	887	937	1.919	5.300	7.220

Totale kosten

Lagere BPM dekking

Geen benzine accijns dekking

Dekkingsstekort

Het uiteindelijke dekkingstekort is 116 mln. hoger dan in Basisvariant-2

VERSCHILTABEL VARIANT 5 TOV BV-2

Beperking MRB-korting 2021-2024 levert 81 mln. op.

Door MRB verhoging kan de aanschafsubsidie verhoogt worden, dit kost 56 mln.

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	0	4	12	24	41	0	0	0	0	0	0	81	1	82
BPM (gedragsreactie)	0	-2	-1	-0	-3	-2	-4	-3	-2	-1	-0	-7	-12	-20
BPM (directe stimulering BEV)	1	-0	0	1	6	2	3	3	2	1	-0	7	11	19
Bijtelling	0	0	0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-1	-1
Accijns-benzine	0	-0	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-4	-6	-9
Accijns-diesel	0	-0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	3	4
Energie belasting	-0	0	0	0	0	-0	-0	-0	0	0	0	1	0	1
Kosten stimulering particuliere markt	-	-10	-12	-15	-19	-0	0	0	0	0	0	-56	0	-56
Totaal	1	-8	-2	9	24	-0	-1	-1	-1	-1	-0	23	-4	19
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	0	0	-0	-1	-2	-4	-6	-9	-12	0	-34	-34
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	1	2	2	2	3	-	10	10
BPM (gedragsreactie)	-	0	1	1	2	10	40	37	46	41	22	5	197	202
Innovatietoelage op aanschaf	-	0	0	0	0	-1	-1	-3	-3	-3	-4	1	-16	-15
Bijtelling	-	-0	-0	-0	-0	1	2	4	5	6	8	-0	26	26
Accijns-benzine	-	0	0	0	0	-2	-2	-5	-7	-7	-11	1	-33	-32
Accijns-diesel	-	0	0	0	0	-1	-2	-4	-6	-9	-12	0	-34	-33
Energie belasting	-	-0	-0	-0	-0	1	1	3	4	5	6	-0	20	20
Kosten stimulering particuliere markt	-	1	0	0	1	-1	-2	-2	-0	-2	-2	2	-9	-7
Subtotaal	-	1	2	2	3	7	35	27	35	23	-1	9	127	136
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	1	-10	-4	6	21	-7	-36	-28	-36	-24	0	14	-130	-116
Totaal	1	-8	-2	9	24	-0	-1	-1	-1	-1	-0	23	-4	19

Het uiteindelijke dekkingstekort is 116 mln. hoger dan in Basisvariant-2

Door de lagere BPM-verhoging neemt de dekking vanuit de BPM af dit leidt tot een direct effect van 202 mln. minder dekking.

Maar door gedragsreactie is het totale directe + indirecte effect 136 mln. minder dekking

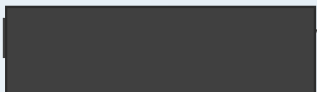
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE KABINETSAPPRECIATIE

23 mei 2019

Robert Kok



MRB TARIEVEN EN BEDRAGEN IN OKA/KV



	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
MRB-percentage EV	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	40%	45%

MRB belasting per jaar

EV-Segment	Massa-middenwaarde	Massa-ondergrens	Massa-bovengrens	MRB tarief (100% incl. opcenten)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1.100	1.050	1.150	534	27	53	80	107	134	160	187	214	214	240
B	1.400	1.250	1.650	834	42	83	125	167	209	250	292	334	334	375
C	1.550	1.400	1.700	1.034	52	103	155	207	259	310	362	414	414	465
D	1.725	1.600	1.850	1.134	57	113	170	227	284	340	397	454	454	510
E	2.250	2.100	2.400	1.734	87	173	260	347	433	520	607	694	694	780

MRB belasting per maand

EV-Segment	Massa-middenwaarde	Massa-ondergrens	Massa-bovengrens	MRB tarief (100% incl. opcenten)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1.100	1.050	1.150	45	2	4	7	9	11	13	16	18	18	20
B	1.400	1.250	1.650	70	3	7	10	14	17	21	24	28	28	31
C	1.550	1.400	1.700	86	4	9	13	17	22	26	30	34	34	39
D	1.725	1.600	1.850	95	5	9	14	19	24	28	33	38	38	43
E	2.250	2.100	2.400	144	7	14	22	29	36	43	51	58	58	65

A-segment: e-Up, Ion

B-segment: ZOE, BMW i3

C-segment: LEAF, Niro, e-Golf

D-segment: Tesla Model 3

E-segment: IPACE, Model S, Model X

OMSLAGPUNTEN IN MRB EV/BENZINE

MRB belasting EV per jaar naar 100%

EV-Segment	Massa-middenwaarde	Massa-ondergrens	Massa-bovengrens	MRB tarief (100% incl. opcenten)	MRB tarief (100% incl. opcenten)									
					10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
A	1.100	1.050	1.150	534	53	107	160	214	267	321	374	428	481	534
B	1.400	1.250	1.650	834	83	167	250	334	417	501	584	667	751	834
C	1.550	1.400	1.700	1.034	103	207	310	414	517	621	724	827	931	1.034
D	1.725	1.600	1.850	1.134	113	227	340	454	567	680	794	907	1.021	1.134
E	2.250	2.100	2.400	1.734	173	347	520	694	867	1.040	1.214	1.387	1.561	1.734

MRB belasting benzine per jaar bij 100%

Segment	Massa-middenwaarde	Massa-ondergrens	Massa-bovengrens	MRB tarief (100% incl. opcenten)
A	850	750	950	334
B	1.000	900	1.100	434
C	1.250	1.100	1.400	734
D	1.400	1.250	1.550	834
E	1.650	1.400	1.900	1.134



- Omslagpunten waar EV en benzine auto's gelijk belast worden in de MRB liggen op ongeveer 70% MRB
- EVs zijn gemiddeld 250 tot 500 kg zwaarder dan een vergelijkbare benzine auto, gemiddeld zo'n 350 kg
- Ca. 30% MRB korting is nodig om voor het meergewicht van EVs te compenseren
- Batterijgrootte en energiedichtheid hebben komende jaren invloed op deze parameters

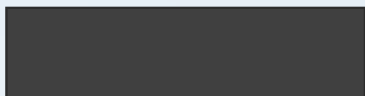
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE KABINETSAPPRECIATIE

5 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE VARIANTEN

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1 Basisvariant 2	KV+ combinatievariant 2	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	Bijtelling CAP	8% 40.000	9% 40.000	10% 35.000	12% 35.000	14% 30.000	16% 30.000	17% 30.000	18% 30.000	18% 25.000	19% 25.000	19% 25.000
2 BV-2 + optie a	KV + combinatievariant 2 + afwijkende bijtelling 2020-2023	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	Bijtelling CAP	10% 40.000	11% 40.000	12% 35.000	13% 35.000	14% 30.000	16% 30.000	17% 30.000	18% 30.000	18% 25.000	19% 25.000	19% 25.000
3 BV-2 + optie b	KV + combinatievariant 2 + afwijkende bijtelling 2020-2023, 2029-2030	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	Bijtelling CAP	10% 40.000	11% 40.000	12% 35.000	13% 35.000	14% 30.000	16% 30.000	17% 30.000	18% 30.000	18% 25.000	18% 25.000	18% 25.000
4 BV-2 + optie c	KV+ combinatievariant 2	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel + geen BPM verhoging (wel innovatietoeslag op aanschaf)	Bijtelling CAP	8% 40.000	9% 40.000	10% 35.000	12% 35.000	14% 30.000	16% 30.000	17% 30.000	18% 30.000	18% 25.000	19% 25.000	19% 25.000

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

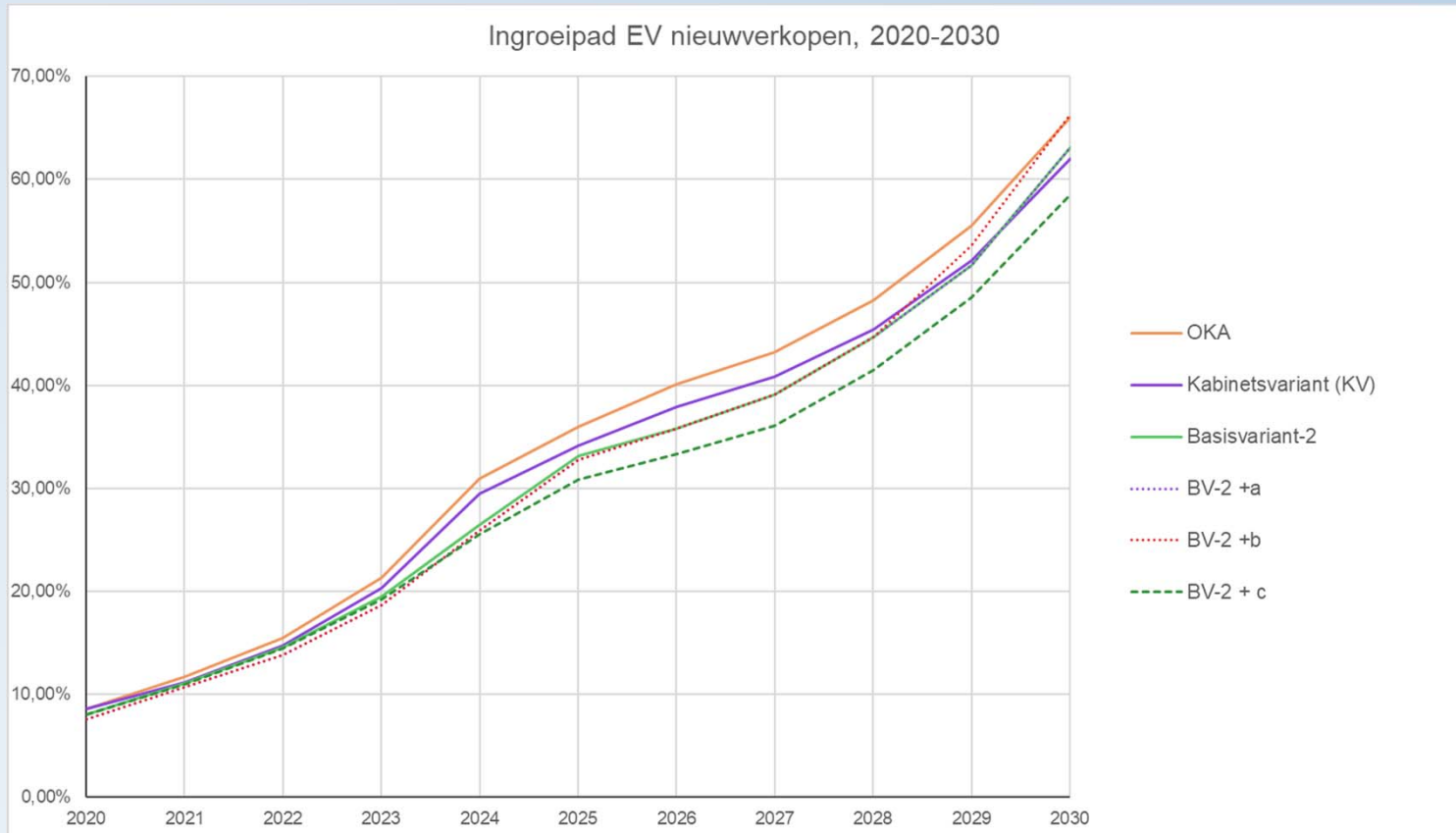
Bijtelling												Kosten, mld.	Kosten, mld.	Kosten, mld.	Dekkings-tekort	EV in vloot	EV in vloot	ingroei EV nieuw	ingroei EV nieuw	Mton reductie	Mton reductie
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	2021-2030	2021-2030	2024	2030	2024	2030	2021-2030	2030
Referentie:	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	-	-	-	-	95	407	2%	30%	-	-
OKA-beleidspakket: 'CAP' <50K	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,80	10,53	14,33	1,40	404	1.477	31%	66%	13,10	2,33
Kabinetsvariant (KV): 'CAP' <50K	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,57	9,30	12,87	7,46	386	1.369	29%	62%	12,40	2,15
Nieuwe Basisvariant-2 (BV-2) (Combi-vr.-2 zonder benz accijs in dekking)	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	3,01	8,10	11,11	6,29	367	1.334	26%	63%	11,75	2,08
Basisvariant-2 (BV-2) + optie A (05-06-2019) hogere bijtelling 2020-2023	10%	11%	12%	13%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	2,80	7,99	10,79	6,01	355	1.324	26%	63%	11,50	2,06
Basisvariant-2 (BV-2) + optie B (05-06-2019) hogere bijtelling 2020-2023 lagere in 2029-2030	10%	11%	12%	13%	14%	16%	17%	18%	18%	18%	18%	2,80	8,09	10,89	6,14	355	1.347	26%	66%	11,61	2,14
Basisvariant-2 (BV-2) + optie C (05-06-2019) Geen dekking door BPM verhoging	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	3,01	8,10	11,11	6,94	363	1.272	26%	59%	11,17	1,92

* Bij dekkingstekort is nu ook 0,18 mld. afgetrokken door dekking vanuit MRB bestelauto's

Bevindingen:

- Optie-A levert een besparing op van 0,28 mld. Het EV ingroeipad wijkt in 2020-2023 licht af, zichtjaren 2024 en 2030 geen verschil. 10.000 minder EV in vloot in 2030.
- Optie-B levert een besparing op van 0,15 mld. Tot 2025 10.000 minder EV, laatste 2 jaar 20.000 extra EV in lagere segmenten. 10.000 extra EV in vloot in 2030. Nieuwverkopen EV op 66% in 2030 i.p.v. 63%.
- Optie-C levert een kostenpost (lagere dekking) op van 0,65 mld. in totaal 65.000 minder EVs, vooral vanaf 2025. 0,2 Mton minder reductie in 2030.

EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN



- Het ingroeipad van optie-b is na 2028 hoger dan het ingroeipad van optie-a
- Het ingroeipad van optie-c raakt steeds verder achterop tov BV-2, dit wordt veroorzaakt door de BPM verhoging die in BV-2 toeneemt naar 30% in 2030 en in optie C niet wordt ingevoerd.

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES TOV BASISVARIANT-2

2021-2024

2025-2030

2021-2030

BV-2 + optie a

optie a tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	0	-7.777	-7.777
segment D-E	-0	-2.238	-2.238
Totaal	-0	-10.016	-10.016

optie a tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-0	-1.821	-1.821
segment D-E	-0	8	8
Totaal	-0	-1.813	-1.813

optie a tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-0	-9.598	-9.598
segment D-E	-0	-2.231	-2.231
Totaal	-0	-11.829	-11.829

In periode 2021-2024 hogere bijtelling in optie-a tov BV-2

Geheugenfunctie/doorwerking markgewenningseffect

Het totale effect leidt tot 12.000 minder BEV verkopen

BV-2 + optie b

optie b tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	0	-7.777	-7.777
segment D-E	-0	-2.238	-2.238
Totaal	-0	-10.016	-10.016

optie b tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-0	19.566	19.566
segment D-E	-0	1.849	1.849
Totaal	-0	21.415	21.415

optie b tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-0	11.789	11.789
segment D-E	-0	-389	-389
Totaal	-0	11.400	11.400

In periode 2021-2024 hogere bijtelling in optie-b tov BV-2

In periode 2029-2030 lagere bijtelling in optie-b tov BV-2

Het totale effect leidt tot 11.000 extra BEV verkopen

BV-2 + optie c

optie c tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-692	-1.096	-1.788
segment D-E	-294	-1.485	-1.779
Totaal	-986	-2.581	-3.568

optie c tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-7.903	-26.423	-34.327
segment D-E	-10.419	-17.180	-27.599
Totaal	-18.322	-43.604	-61.926

optie c tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-8.595	-27.520	-36.115
segment D-E	-10.713	-18.665	-29.379
Totaal	-19.308	-46.185	-65.493

Geen BPM verhoging opgenomen in optie-c

Geen BPM verhoging opgenomen in optie-c

Het totale effect leidt tot 65.000 minder BEV verkopen

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES TOV OKA

2021-2024

BV-2 + optie a

optie a tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-14.980	-20.087	-35.067
segment D-E	-1.088	-8.078	-9.167
Totaal	-16.068	-28.166	-44.234

Versoering bijtelling/CAP, halvering
aanschafsubsidie, ander dekkingspakket
(30% BPM-verhoging, geen MRB verhoging)

2025-2030

optie a tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-86.582	16.157	-70.426
segment D-E	-10.881	-26.858	-37.739
Totaal	-97.463	-10.702	-108.164

Andere bijtelling/CAP, halvering
aanschafsubsidie, ander dekkingspakket

2021-2030

optie a tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-101.562	-3.930	-105.493
segment D-E	-11.969	-34.937	-46.906
Totaal	-113.531	-38.867	-152.398

150k lagere EV nieuwverkopen,
voornamelijk privé en in lagere segmenten

BV-2 + optie b

optie b tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-14.980	-20.087	-35.067
segment D-E	-1.088	-8.078	-9.167
Totaal	-16.068	-28.166	-44.234

Versoering bijtelling/CAP, halvering
aanschafsubsidie, ander dekkingspakket
(30% BPM-verhoging, geen MRB verhoging)

optie b tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-86.582	37.544	-49.038
segment D-E	-10.881	-25.017	-35.898
Totaal	-97.463	12.527	-84.936

Andere bijtelling/CAP, halvering
aanschafsubsidie, ander dekkingspakket

optie b tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-101.562	17.457	-84.105
segment D-E	-11.969	-33.095	-45.064
Totaal	-113.531	-15.639	-129.170

130k lagere EV nieuwverkopen,
voornamelijk privé en in lagere segmenten

BV-2 + optie c

optie c tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-15.672	-13.406	-29.078
segment D-E	-1.382	-7.325	-8.707
Totaal	-17.054	-20.731	-37.785

Versoering bijtelling/CAP, halvering
aanschafsubsidie, ander dekkingspakket
(geen BPM-verhoging, geen MRB verhoging)

optie c tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-94.486	-8.446	-102.931
segment D-E	-21.300	-44.046	-65.346
Totaal	-115.785	-52.492	-168.277

Andere bijtelling/CAP, halvering
aanschafsubsidie, ander dekkingspakket

optie c tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-110.157	-21.852	-132.009
segment D-E	-22.682	-51.372	-74.053
Totaal	-132.839	-73.223	-206.063

210k lagere EV nieuwverkopen,
voornamelijk privé en in lagere segmenten

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES BV-2 TOV KV

2021-2024

Basisvariant-2

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-22	-12.285	-12.307
segment D-E	0	-5.179	-5.178
Totaal	-22	-17.463	-17.485

- Het niet meenemen van de accijnsverhoging voor benzine leidt tot 22 minder BEV verkopen in de periode 2021-2024.
- De bijtelling voor BEV's is in de basisvariant 1-4%-punt hoger dan in de Kabinetsvariant icm. een lagere cap.

2025-2030

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-2.041	8.823	6.782
segment D-E	-763	-27.329	-28.092
Totaal	-2.804	-18.505	-21.310

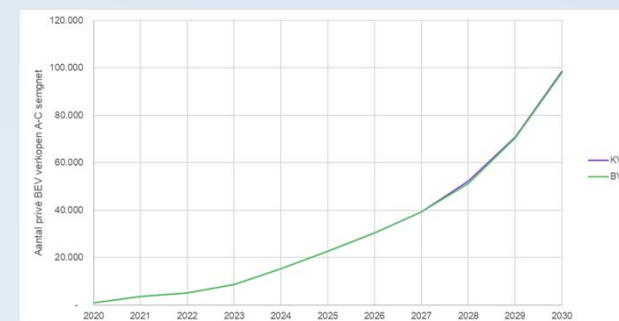
- Het niet meenemen van de accijnsverhoging voor benzine leidt tot ruim 2k minder BEV verkopen in A-C segment en 700 BEV's in D-E segment
- De bijtelling in Basisvariant-2 is in de laatste 3 jaar 1%-punt lager dan in de Kabinetsvariant icm. een lagere CAP. Hierdoor neemt het aantal BEV verkopen in de lage segmenten toe en in de hoge segmenten af.

2021-2030

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-2.063	-3.461	-5.525
segment D-E	-763	-32.507	-33.271
Totaal	-2.826	-35.969	-38.795

- Het totale effect leidt tot 38.000 MINDER BEV verkopen (17.000 minder in eerste 4 jaar, 21.000 minder in laatste 6 jaar).
- De BEV verkopen in het privé segment en de lagere segmenten hebben een relatief kleine afname. De grootste afname is voornamelijk in de grote segmenten en met name in D-E segment zakelijk.

- De afname van BEV verkopen in het privé segment door het niet meenemen van de benzine accijns is in de periode 2021-2024 kleiner dan in de periode 2025-2030.
- Dit komt omdat de particuliere markt pas na 2025 op gang komt



BUDGETTAIRE PLAAT 2

BASISVARIANT 2 (BV-2)

BUDGETTAIRE PLAAT BASISVARIANT 2 TOV REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-5	135	167	206	252	231	265	294	322	379	413	761	1.905	2.665
BPM (gedragsreactie)	-35	281	361	417	494	582	590	555	537	467	475	1.554	3.206	4.759
BPM (directe stimulering BEV)	12	16	21	29	42	47	51	55	62	72	88	107	375	482
Bijtelling	-30	2	31	53	46	55	12	-13	-34	-31	-12	132	-23	109
Accijns-benzine	0	24	54	93	139	187	228	262	293	318	351	310	1.638	1.948
Accijns-diesel	0	19	44	74	107	143	174	200	220	232	242	244	1.211	1.455
Energie belasting	-0	-16	-36	-61	-85	-109	-125	-134	-138	-132	-131	-198	-770	-967
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-1	-4	-8	-12	-16	-20	-26	-34	-6	-115	-121
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	47	51	55	63	74	92	-	382	382
BPM (gedragsreactie)	-	40	71	85	89	85	100	102	96	80	34	285	497	782
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	85	104	95	91	86	78	69	54	280	473	753
Bijtelling	-	2	4	5	6	10	13	16	19	20	20	17	98	115
Accijns-benzine	-	-0	0	0	-2	-6	-8	-11	-12	-11	-13	-2	-61	-63
Accijns-diesel	-	67	67	133	131	127	122	117	112	106	99	398	682	1.080
Energie belasting	-	0	0	1	2	5	7	8	10	11	12	3	52	56
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-1	-2	-2	-1	-2	-3	-4	-12	-15
Subtotaal	-	141	201	307	324	354	360	356	345	320	261	973	1.995	2.968
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsktekort	-58	235	307	322	412	660	724	762	831	916	1.118	1.276	5.011	6.287
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Directe stimulering EV	-23	166	235	314	386	393	400	418	446	533	623	1.101	2.813	3.914
Indirecte derving in stelsel door ingroei E	-35	308	423	523	655	802	867	882	912	885	937	1.910	5.285	7.196

Totale kosten

Geen benzine accijns dekking

Dekkings-tekort

VERSCHILTABEL BASISVARIANT 2 TOV KV

Perspectief: stimulering en dekking

1,1 mld. direct effect versoering bijtelling
1,8 mld. direct + indirect effect versoering bijtelling

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	2	2	3	5	13	14	18	20	20	21	18	23	111	134
BPM (gedragsreactie)	27	6	7	20	74	65	69	56	34	19	4	106	247	354
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	30	45	77	108	174	173	165	141	111	57	42	404	690	1.094
Accijns-benzine	1	1	2	5	17	18	21	22	21	20	17	24	119	143
Accijns-diesel	2	2	2	3	8	13	17	20	21	20	17	16	109	125
Energie belasting	-1	-1	-2	-3	-8	-10	-12	-13	-13	-11	-10	-14	-70	-84
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	0	0	1	3	4	4	4	3	3	4	4	21	25
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	3	3	1	1	-2	-	7	7
BPM (gedragsreactie)	-0	0	1	7	20	10	0	-1	1	3	18	27	31	58
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-0	-1	-4	-1	-3	-2	-1	-1	2	-5	-6	-11
Bijtelling	-	-0	-0	-1	-2	-3	-4	-4	-5	-6	-6	-3	-27	-31
Accijns-benzine	-0	52	52	52	54	55	54	53	54	54	56	211	327	538
Accijns-diesel	-0	1	1	1	3	4	4	4	3	3	4	6	21	26
Energie belasting	0	-0	-0	-1	-2	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3	-16	-19
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-3	-1	-1	-0	-4	-4
Subtotaal	-0	53	53	59	72	67	56	53	51	54	72	238	353	590
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	61	1	35	79	207	206	222	193	144	71	17	322	853	1.175
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766

De versoerde bijtelling is kostendekkend voor het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine in het dekkingspakket. Het dekkingstekort kan daarnaast 1,2 mld. verkleind worden

0,5 mld. direct effect geen accijnsverhoging benzine
0,6 mld. direct + indirect effect geen accijnsverhoging benzine

BUDGETTAIRE PLAAT

NIEUWE VARIANT OPTIE A

VERSCHILTABEL OPTIE-A TOV BV2

Verhoging van de bijtelling in periode tot 2023 leidt tot lagere stimuleringskosten in deze periode en een doorwerking hiervan in de periode 2025-2030

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	1	2	4	6	7	6	5	4	4	3	3	19	25	44
BPM (gedragsreactie)	13	9	15	18	6	7	-3	-2	-1	-1	0	48	-0	48
BPM (directe stimulering BEV)	1	1	2	3	7	3	3	3	2	1	-0	13	12	24
Bijtelling	9	18	28	32	28	19	11	3	-1	0	1	106	34	140
Accijns-benzine	1	2	5	8	10	10	9	7	6	5	4	25	40	65
Accijns-diesel	1	1	2	4	4	4	4	3	3	2	2	11	18	30
Energie belasting	-1	-1	-2	-4	-4	-4	-4	-3	-2	-2	-2	-12	-16	-28
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	0	0	0	0	-0	-0	-0	0	0	0
Totaal	25	32	52	67	59	45	25	15	9	9	9	210	113	323
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	1	1	2	2	1	1	1	1	1	4	7	11
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	0	0	-0	-0	-0	-	1	1
BPM (gedragsreactie)	-	3	5	6	4	4	1	0	0	0	0	17	5	23
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-0	-1	-1	-1	0	-0	0	0	0	-2	-0	-3
Bijtelling	-	0	-0	-0	-1	-1	-0	0	0	1	1	-1	1	0
Accijns-benzine	-	0	0	1	2	1	1	1	1	0	0	3	5	8
Accijns-diesel	-	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	3	6	9
Energie belasting	-	-0	-0	-1	-1	-1	-1	-1	-0	-0	-0	-2	-4	-6
Kosten stimulering particuliere markt	-	0	0	0	0	0	0	-0	-0	-0	-0	0	-0	-0
Subtotaal	-	3	5	7	7	6	4	2	2	3	3	22	21	42
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	25	29	47	61	52	38	22	13	7	6	6	189	92	281
Totaal	25	32	52	67	59	45	25	15	9	9	9	210	113	323

In optie A neemt het dekkingstekort af met 280 mln.

Minder overstap naar BEV door hogere bijtelling leidt tot minder stimuleringskosten/derving in andere belastingen

BUDGETTAIRE PLAAT

NIEUWE VARIANT OPTIE B

VERSCHILTABEL OPTIE-B TOV BV2

- Verhoging van de bijtelling in periode tot 2023 leidt tot lagere stimuleringskosten in deze periode en een doorwerking hiervan in de periode 2025-2030
- in 2029-2030 is de bijtelling lager hierdoor zijn de stimuleringskosten iets hoger dan in optie A maar nog wel lager dan in BV-2

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	1	2	4	6	7	6	5	4	4	2	-1	19	19	38
BPM (gedragsreactie)	13	9	15	18	6	7	-3	-2	-1	-24	-32	48	-55	-7
BPM (directe stimulering BEV)	1	1	2	3	7	3	3	3	2	-1	-4	13	6	40
Bijtelling	9	18	28	32	28	19	11	3	-1	-6	-10	106	17	123
Accijns-benzine	1	2	5	8	10	10	9	7	6	1	-9	25	23	48
Accijns-diesel	1	1	2	4	4	4	4	3	3	0	-3	11	12	23
Energie belasting	-1	-1	-2	-4	-4	-4	-4	-3	-2	-0	3	-12	-10	-22
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	0	0	0	0	-0	-0	-0	0	0	0
Totaal	25	32	52	67	59	45	25	15	9	-27	-56	210	11	221
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	1	1	2	2	1	1	1	1	1	4	8	11
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	0	0	-0	-3	-5	-	-7	-7
BPM (gedragsreactie)	-	3	5	6	4	4	1	0	0	7	16	17	28	45
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-0	-1	-1	-1	0	-0	0	2	4	-2	6	4
Bijtelling	-	0	-0	-0	-1	-1	-0	0	0	0	-0	-1	-1	-2
Accijns-benzine	-	0	0	1	2	1	1	1	1	3	7	3	14	18
Accijns-diesel	-	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	3	6	9
Energie belasting	-	-0	-0	-1	-1	-1	-1	-1	-0	-1	-2	-2	-6	-8
Kosten stimulering particuliere markt	-	0	0	0	0	0	0	-0	-0	-0	-0	0	-0	-0
Subtotaal	-	3	5	7	7	6	4	2	2	11	22	22	48	70
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	25	29	47	61	52	38	22	13	7	-38	-78	189	-37	152
Totaal	25	32	52	67	59	45	25	15	9	-27	-56	210	11	221

In optie B neemt het dekkingstekort af met 150 mln.

Minder overstap naar BEV door hogere bijtelling leidt tot minder stimuleringskosten/derving in andere belastingen

BUDGETTAIRE PLAAT
NIEUWE VARIANT OPTIE C

VERSCHILTABEL OPTIE-C TOV BV2

- Stimuleringskant is gelijk aan BV-2

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accijns-benzine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accijns-diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Energie belasting	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-1	-2	-6	-9	-13	-17	-22	-27	-4	-94	-98
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	3	3	4	4	3	5	-	22	22
BPM (gedragsreactie)	-	42	76	99	110	96	108	107	101	84	36	328	533	860
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-0	-1	-2	-4	-5	-5	-6	-6	-8	-3	-33	-37
Bijtelling	-	1	2	2	3	4	5	7	8	8	8	8	41	49
Accijns-benzine	-	-0	0	-0	-1	-6	-9	-13	-17	-17	-21	-1	-83	-84
Accijns-diesel	-	-0	-0	-0	-2	-5	-8	-12	-16	-21	-26	-2	-89	-91
Energie belasting	-	0	0	0	1	4	6	8	10	11	14	2	54	55
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-2	-2	-3	-4	-2	-5	-6	-2	-23	-25
Subtotaal	-	43	78	99	106	85	88	78	65	36	-24	325	327	652
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	-	-43	-78	-99	-106	-85	-88	-78	-65	-36	24	-325	-327	-652
Totaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

- Door niet opnemen van BPM-verhoging in het dekkingspakket valt 860 mln. dekking vanuit de BPM direct uit het pakket
- Door indirecte effecten van het dekkingspakket (minder EV, meer fossiel) op de overige belastingen ontstaan ca. 200 mln. extra opbrengsten zoals accijns, MRB en innovatietoeslag. Het netto effect is een dekkingstekort dat met 650 mln. toeneemt

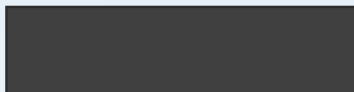
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE KABINETSAPPRECIATIE

13 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE VARIANTEN

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basisvariant 2	KV+ combinatievariant 2	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	Bijtelling CAP	8% 40.000	9% 40.000	10% 35.000	12% 35.000	14% 30.000	16% 30.000	17% 30.000	18% 30.000	18% 25.000	19% 25.000	19% 25.000
BV-2 + Optimalisatie variant (OV)	KV + combinatievariant 2 + afwijkende bijtelling, sterkere daling CAP	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	Bijtelling CAP	6% 45.000	10% 40.000	12% 35.000	14% 30.000	15% 30.000	17% 30.000	18% 30.000	18% 25.000	18% 25.000	19% 25.000	20% 25.000

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

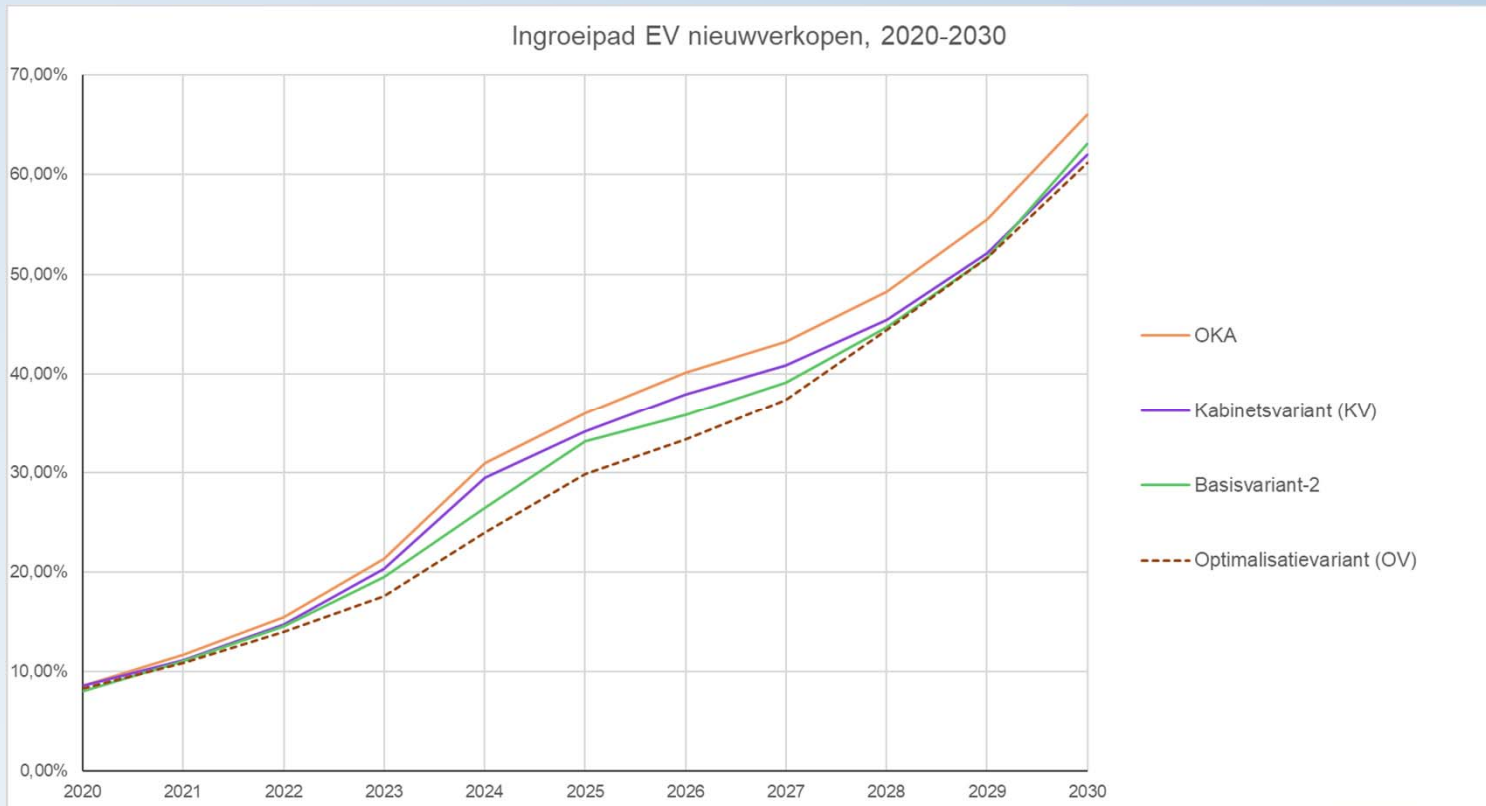
Bijtelling												Kosten, mld.	Kosten, mld.	Kosten, mld.	Dekkings-tekort	EV in vloot	EV in vloot	ingroei EV nieuw	ingroei EV nieuw	Mton reductie	Mton reductie
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	2021-2030	2021-2030	2024	2030	2024	2030	2021-2030	2030
Referentie:	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	-	-	-	-	95	407	2%	30%	-	-
OKA-beleidspakket: 'CAP' <50K	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,80	10,53	14,33	1,40	404	1.477	31%	66%	13,10	2,33
Kabinetsvariant (KV): 'CAP' <50K	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,57	9,30	12,87	7,46	386	1.369	29%	62%	12,40	2,15
Nieuwe Basisvariant-2 (BV-2) (Combi-vr.-2 zonder benz accijs in dekking)	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	3,01	8,10	11,11	6,29	367	1.334	26%	63%	11,75	2,08
BV-2 + Optimalisatievariant	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	2,81	7,57	10,38	5,56	347	1.279	24%	61%	10,88	1,95
Aanpassing Bijtelling + CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000										

* Bij dekkingstekort is nu ook 0,18 mld. afgetrokken door dekking vanuit MRB bestelauto's

Bevindingen:

- De Optimalisatievariant (OV) levert een besparing op van 0,73 mld. tov BV-2.
- Tov BV-2: Tot 2025 21.000 minder EV, 2025-2030 44.000 minder EV. Totaal 65.000 minder EV nieuwverkopen, wv. 47.000 in lagere segmenten
- Tov OKA: Tot 2025 55.000 minder EV, 2025-2030 150.000 minder EV. Totaal 205.000 minder EV nieuwverkopen, wv. 142.000 in lagere segmenten
- Nieuwverkopen EV op 61% in 2030 i.p.v. 63%.
- Cumulatieve CO₂-reductie zakt 7,5% van 11,75 Mton in BV-2 naar 10,88 Mton in OV

EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN



- Ingroeipad van OV ligt onder Basisvariant-2
- Sterkste effect op ingroeipad in 2022-2027
- Relatief klein effect in 2020-2021 doordat aanbodbeperkingen in het Carbontax-model het sterkst een beperkende factor vormen in de beginjaren. Echter, aanbodontwikkelingen en landenallocatie zijn zeer onzekere factoren. Daarom voorzichtigheid geboden bij interpretatie effecten 2020-2021.

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES OV TOV BASISVARIANT-2



OV

2021-2024

OV tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	0	-14.371	-14.371
segment D-E	0	-6.611	-6.611
Totaal	0	-20.982	-20.982

In periode 2021-2024 hogere bijtelling in OV tov BV-2

2025-2030

OV tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-0	-32.147	-32.147
segment D-E	-0	-11.384	-11.384
Totaal	-0	-43.531	-43.531

In periode 2025-2030 hogere bijtelling OV tov BV-2

2021-2030

OV tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-0	-46.519	-46.519
segment D-E	-0	-17.994	-17.994
Totaal	-0	-64.513	-64.513

Het totale effect leidt tot 65.000 minder BEV verkopen

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES OV TOV OKA

2021-2024

OV tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-14.980	-26.681	-41.661
segment D-E	-1.088	-12.451	-13.539
Totaal	-16.068	-39.132	-55.200

Versobering bijtelling/CAP, halvering
aanschafsubsidie, ander dekkingspakket
(30% BPM-verhoging, geen MRB verhoging)

2025-2030

OV tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-86.582	-14.170	-100.752
segment D-E	-10.881	-38.250	-49.130
Totaal	-97.463	-52.419	-149.882

Andere bijtelling/CAP, halvering
aanschafsubsidie, ander dekkingspakket

2021-2030

OV tov OKA	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-101.562	-40.851	-142.413
segment D-E	-11.969	-50.700	-62.669
Totaal	-113.531	-91.551	-205.082

205k lagere EV nieuwverkopen, privé
voornamelijk in lagere segmenten, zakelijk
zowel in lagere als hogere segmenten

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES BV-2 TOV KV

2021-2024

Basisvariant-2

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-22	-12.285	-12.307
segment D-E	0	-5.179	-5.178
Totaal	-22	-17.463	-17.485

- Het niet meenemen van de accijnsverhoging voor benzine leidt tot 22 minder BEV verkopen in de periode 2021-2024.
- De bijtelling voor BEV's is in de basisvariant 1-4%-punt hoger dan in de Kabinetsvariant icm. een lagere cap.

2025-2030

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-2.041	8.823	6.782
segment D-E	-763	-27.329	-28.092
Totaal	-2.804	-18.505	-21.310

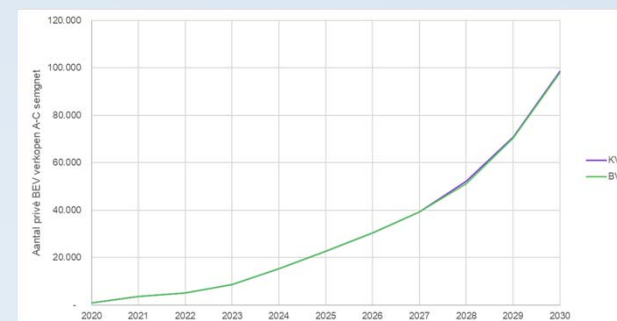
- Het niet meenemen van de accijnsverhoging voor benzine leidt tot ruim 2k minder BEV verkopen in A-C segment en 700 BEV's in D-E segment
- De bijtelling in Basisvariant-2 is in de laatste 3 jaar 1%-punt lager dan in de Kabinetsvariant icm. een lagere CAP. Hierdoor neemt het aantal BEV verkopen in de lage segmenten toe en in de hoge segmenten af.

2021-2030

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-2.063	-3.461	-5.525
segment D-E	-763	-32.507	-33.271
Totaal	-2.826	-35.969	-38.795

- Het totale effect leidt tot 38.000 MINDER BEV verkopen (17.000 minder in eerste 4 jaar, 21.000 minder in laatste 6 jaar).
- De BEV verkopen in het privé segment en de lagere segmenten hebben een relatief kleine afname. De grootste afname is voornamelijk in de grote segmenten en met name in D-E segment zakelijk.

- De afname van BEV verkopen in het privé segment door het niet meenemen van de benzine accijns is in de periode 2021-2024 kleiner dan in de periode 2025-2030.
- Dit komt omdat de particuliere markt pas na 2025 op gang komt



BUDGETTAIRE PLAAT 2

BASISVARIANT 2 (BV-2)

BUDGETTAIRE PLAAT BASISVARIANT 2 TOV REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-5	135	167	206	252	231	265	294	322	379	413	761	1.905	2.665
BPM (gedragsreactie)	-35	281	361	417	494	582	590	555	537	467	475	1.554	3.206	4.759
BPM (directe stimulering BEV)	12	16	21	29	42	47	51	55	62	72	88	107	375	482
Bijtelling	-30	2	31	53	46	55	12	-13	-34	-31	-12	132	-23	109
Accijns-benzine	0	24	54	93	139	187	228	262	293	318	351	310	1.638	1.948
Accijns-diesel	0	19	44	74	107	143	174	200	220	232	242	244	1.211	1.455
Energie belasting	-0	-16	-36	-61	-85	-109	-125	-134	-138	-132	-131	-198	-770	-967
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-1	-4	-8	-12	-16	-20	-26	-34	-6	-115	-121
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	47	51	55	63	74	92	-	382	382
BPM (gedragsreactie)	-	40	71	85	89	85	100	102	96	80	34	285	497	782
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	85	104	95	91	86	78	69	54	280	473	753
Bijtelling	-	2	4	5	6	10	13	16	19	20	20	17	98	115
Accijns-benzine	-	-0	0	0	-2	-6	-8	-11	-12	-11	-13	-2	-61	-63
Accijns-diesel	-	67	67	133	131	127	122	117	112	106	99	398	682	1.080
Energie belasting	-	0	0	1	2	5	7	8	10	11	12	3	52	56
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-1	-2	-2	-1	-2	-3	-4	-12	-15
Subtotaal	-	141	201	307	324	354	360	356	345	320	261	973	1.995	2.968
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsktekort	-58	235	307	322	412	660	724	762	831	916	1.118	1.276	5.011	6.287
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Directe stimulering EV	-23	166	235	314	386	393	400	418	446	533	623	1.101	2.813	3.914
Indirecte derving in stelsel door ingroei E	-35	308	423	523	655	802	867	882	912	885	937	1.910	5.285	7.196

Totale kosten

Geen benzine accijns dekking

Dekkings-tekort

VERSCHILTABEL BASISVARIANT 2 TOV KV

Perspectief: stimulering en dekking

1,1 mld. direct effect versoering bijtelling
1,8 mld. direct + indirect effect versoering bijtelling

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	2	2	3	5	13	14	18	20	20	21	18	23	111	134
BPM (gedragsreactie)	27	6	7	20	74	65	69	56	34	19	4	106	247	354
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	30	45	77	108	174	173	165	141	111	57	42	404	690	1.094
Accijns-benzine	1	1	2	5	17	18	21	22	21	20	17	24	119	143
Accijns-diesel	2	2	2	3	8	13	17	20	21	20	17	16	109	125
Energie belasting	-1	-1	-2	-3	-8	-10	-12	-13	-13	-11	-10	-14	-70	-84
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	0	0	1	3	4	4	4	3	3	4	4	21	25
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	3	3	1	1	-2	-	7	7
BPM (gedragsreactie)	-0	0	1	7	20	10	0	-1	1	3	18	27	31	58
Innovatietoelage op aanschaf	-	-0	-0	-1	-4	-1	-3	-2	-1	-1	2	-5	-6	-11
Bijtelling	-	-0	-0	-1	-2	-3	-4	-4	-5	-6	-6	-3	-27	-31
Accijns-benzine	-0	52	52	52	54	55	54	53	54	54	56	211	327	538
Accijns-diesel	-0	1	1	1	3	4	4	4	3	3	4	6	21	26
Energie belasting	0	-0	-0	-1	-2	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3	-16	-19
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-3	-1	-1	-0	-4	-4
Subtotaal	-0	53	53	59	72	67	56	53	51	54	72	238	353	590
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	61	1	35	79	207	206	222	193	144	71	17	322	853	1.175
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766

De versoerde bijtelling is kostendekkend voor het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine in het dekkingspakket. Het dekkingstekort kan daarnaast 1,2 mld. verkleind worden

0,5 mld. direct effect geen accijnsverhoging benzine
0,6 mld. direct + indirect effect geen accijnsverhoging benzine

BUDGETTAIRE PLAAT OPTIMALISATIEVARIANT (OV)

VERSCHILTABEL OV TOV BV2

- Aanpassing van de bijtelling leidt tot lagere stimuleringskosten vooral in 2023-2027
- Indirecte effecten van lager EV-ingroeipad in BPM, MRB, accijnzen zijn groot tov direct effect bijtelling: 148 mln. wordt 725 mln.

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-1	-1	1	6	12	14	16	17	15	14	13	18	90	108
BPM (gedragsreactie)	-16	2	9	42	43	53	41	28	1	-1	13	95	136	231
BPM (directe stimulering BEV)	0	0	1	5	10	7	7	5	2	1	1	17	24	40
Bijtelling	-14	-8	2	21	26	35	30	24	8	4	7	41	107	148
Accijns-benzine	-0	0	2	9	17	25	30	31	27	23	22	29	159	188
Accijns-diesel	-1	-1	-0	3	7	12	14	16	14	12	11	10	78	88
Energie belasting	1	0	-1	-4	-8	-11	-13	-13	-11	-9	-8	-12	-67	-78
Kosten stimulering particuliere markt	-	0	-0	-0	-0	0	0	0	0	0	-0	-0	0	0
Totaal	-31	-7	15	82	108	134	127	108	57	44	59	198	527	725
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	0	1	2	2	2	2	2	1	0	4	9	14
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	5	4	3	1	0	3	-	15	15
BPM (gedragsreactie)	-	1	4	6	8	-5	-1	-1	-1	1	-20	19	-27	-8
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-0	-2	-3	-4	-3	-2	-0	0	-2	-5	-12	-17
Bijtelling	-	0	-0	-1	-2	-2	-2	-1	-0	1	4	-3	-0	-3
Accijns-benzine	-	0	0	1	2	1	-0	-2	-3	-3	-7	4	-13	-9
Accijns-diesel	-	0	0	1	2	2	2	2	1	1	0	3	8	11
Energie belasting	-	-0	-0	-1	-1	-1	-1	-1	-0	-0	1	-3	-2	-4
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0	0	0
Subtotaal	-	2	4	6	7	-3	1	-1	-0	2	-20	19	-22	-3
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	-31	-9	11	77	100	137	126	108	57	42	79	179	549	728
Totaal	-31	-7	15	82	108	134	127	108	57	44	59	198	527	725

In de optimalisatievariant neemt het dekkingstekort af met 728 mln.

Minder overstap naar BEV door hogere bijtelling leidt tot minder stimuleringskosten/derving in andere belastingen

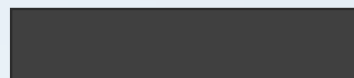
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE COALITIE OVERLEGGEN

19 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE VARIANTEN

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
BV-2 + optie b	KV + combinatievariant 2 + afwijkende bijtelling 2020-2023, 2029-2030	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	Bijtelling	10%	11%	12%	13%	14%	16%	17%	18%	18%	18%	18%
			CAP	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000
BV-2 + optie d	KV + combinatievariant 2 + afwijkende bijtelling 2020-2023, 2029-2030	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	Bijtelling	10%	11%	12%	13%	14%	16%	17%	18%	18%	20%	20%
			CAP	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

Bijtelling												Kosten, mld.	Kosten, mld.	Kosten, mld.	Dekkings-tekort	EV in vloot	EV in vloot	ingroei EV nieuw	ingroei EV nieuw	Mton reductie	Mton reductie
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	2021-2030	2021-2030	2024	2030	2024	2030	2021-2030	2030
Referentie:	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	-	-	-	-	95	407	2%	30%	-	-
OKA-beleidspakket:	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,80	10,53	14,33	1,40	404	1.477	31%	66%	13,10	2,33
'CAP' <50K	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000										
Kabinetsvariant (KV):	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,57	9,30	12,87	7,46	386	1.369	29%	62%	12,40	2,15
'CAP' <50K	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000										
Nieuwe Basisvariant-2 (BV-2)	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	3,01	8,10	11,11	6,29	367	1.334	26%	63%	11,75	2,08
(Combi-vr.-2 zonder benz accijs in dekking)	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000										
Basisvariant-2 (BV-2) + optie B (05-06-2019)	10%	11%	12%	13%	14%	16%	17%	18%	18%	18%	18%	2,80	8,09	10,89	6,14	355	1.347	26%	66%	11,61	2,14
hogere bijtelling 2020-2023 lagere in 2029-2030	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000										
BV-2 + Optimalisatievariant	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	2,81	7,57	10,38	5,56	347	1.279	24%	61%	10,88	1,95
Aanpassing Bijtelling + CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000										
Basisvariant-2 (BV-2) + optie D (19-06-2019)	10%	11%	12%	13%	14%	16%	17%	18%	18%	20%	20%	2,80	7,93	10,73	5,92	355	1.312	26%	61%	11,45	2,02
hogere bijtelling 2020-2023 lagere in 2029-2030	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000										

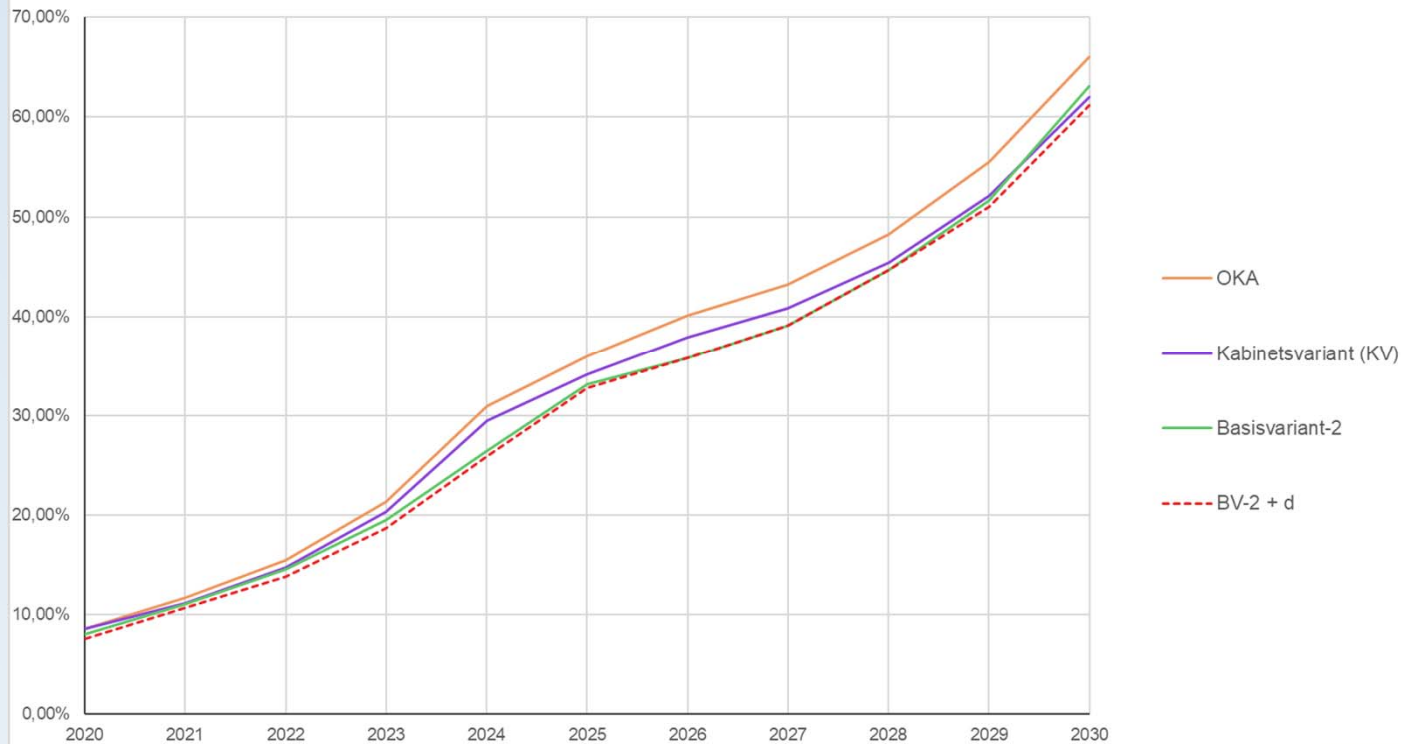
* Bij dekkingstekort is nu ook 0,18 mld. afgetrokken door dekking vanuit MRB bestelauto's

Bevindingen:

- Optie D levert een besparing op van 0,22 mld. tov Optie B. en 0,37 mld. tov Basisvariant 2
- Tov BV-2: Tot 2025 10.000 minder EV, 2025-2030 14.000 minder EV. Totaal 24.000 minder EV nieuwverkopen, wv. 19.000 in lagere segmenten
- Tov OKA: Tot 2025 44.000 minder EV, 2025-2030 120.000 minder EV. Totaal 164.000 minder EV nieuwverkopen, wv. 115.000 in lagere segmenten
- Nieuwverkopen EV op 61% in 2030
- Cumulatieve CO₂-reductie zakt 2,5% van 11,75 Mton in BV-2 naar 11,45 Mton in OV

EV-INGROEI NIEUWVERKOPEN

Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030



- Ingroeipad van Optie D ligt onder Basisvariant-2

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES OV TOV BASISVARIANT-2



Optie D

2021-2024

optie D tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	0	-7.777	-7.777
segment D-E	-0	-2.238	-2.238
Totaal	-0	-10.016	-10.016

In periode 2021-2024 hogere bijtelling in Optie D tov BV-2

2025-2030

optie D tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-0	-11.483	-11.483
segment D-E	-0	-2.334	-2.334
Totaal	-0	-13.816	-13.816

In periode 2025-2030 hogere bijtelling optie D tov BV-2

2021-2030

optie D tov BV-2	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-0	-19.260	-19.260
segment D-E	-0	-4.572	-4.572
Totaal	-0	-23.832	-23.832

Het totale effect leidt tot 24.000 minder BEV verkopen

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES OV TOV OKA

2021-2024

<i>optie D tov OKA</i>	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-14.980	-20.087	-35.067
segment D-E	-1.088	-8.078	-9.167
Totaal	-16.068	-28.166	-44.234

Versobering bijtelling/CAP, halvering
aanschafsubsidie, ander dekkingpakket
(30% BPM-verhoging, geen MRB verhoging)

2025-2030

<i>optie D tov OKA</i>	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-86.582	6.495	-80.088
segment D-E	-10.881	-29.200	-40.080
Totaal	-97.463	-22.705	-120.168

Andere bijtelling/CAP, halvering
aanschafsubsidie, ander dekkingpakket

2021-2030

<i>optie D tov OKA</i>	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-101.562	-13.592	-115.155
segment D-E	-11.969	-37.278	-49.247
Totaal	-113.531	-50.870	-164.401

164k lagere EV nieuwverkopen, privé
voornamelijk in lagere segmenten, zakelijk
zowel in lagere als hogere segmenten

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES BV-2 TOV KV

2021-2024

Basisvariant-2

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-22	-12.285	-12.307
segment D-E	0	-5.179	-5.178
Totaal	-22	-17.463	-17.485

- Het niet meenemen van de accijnsverhoging voor benzine leidt tot 22 minder BEV verkopen in de periode 2021-2024.
- De bijtelling voor BEV's is in de basisvariant 1-4%-punt hoger dan in de Kabinetsvariant icm. een lagere cap.

2025-2030

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-2.041	8.823	6.782
segment D-E	-763	-27.329	-28.092
Totaal	-2.804	-18.505	-21.310

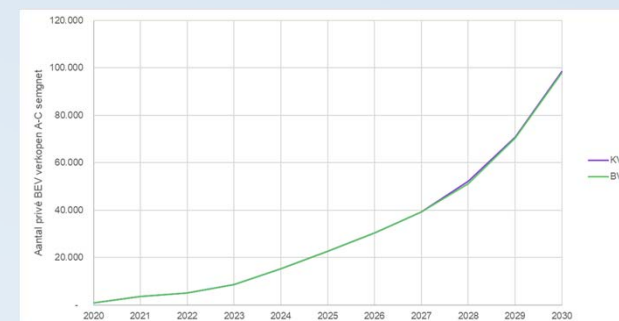
- Het niet meenemen van de accijnsverhoging voor benzine leidt tot ruim 2k minder BEV verkopen in A-C segment en 700 BEV's in D-E segment
- De bijtelling in Basisvariant-2 is in de laatste 3 jaar 1%-punt lager dan in de Kabinetsvariant icm. een lagere CAP. Hierdoor neemt het aantal BEV verkopen in de lage segmenten toe en in de hoge segmenten af.

- De afname van BEV verkopen in het privé segment door het niet meenemen van de benzine accijns is in de periode 2021-2024 kleiner dan in de periode 2025-2030.
- Dit komt omdat de particuliere markt pas na 2025 op gang komt

2021-2030

BV-2 tov KV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-2.063	-3.461	-5.525
segment D-E	-763	-32.507	-33.271
Totaal	-2.826	-35.969	-38.795

- Het totale effect leidt tot 38.000 MINDER BEV verkopen (17.000 minder in eerste 4 jaar, 21.000 minder in laatste 6 jaar).
- De BEV verkopen in het privé segment en de lagere segmenten hebben een relatief kleine afname. De grootste afname is voornamelijk in de grote segmenten en met name in D-E segment zakelijk.



BUDGETTAIRE PLAAT 2

BASISVARIANT 2 (BV-2)

BUDGETTAIRE PLAAT BASISVARIANT 2 TOV REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-5	135	167	206	252	231	265	294	322	379	413	761	1.905	2.665
BPM (gedragsreactie)	-35	281	361	417	494	582	590	555	537	467	475	1.554	3.206	4.759
BPM (directe stimulering BEV)	12	16	21	29	42	47	51	55	62	72	88	107	375	482
Bijtelling	-30	2	31	53	46	55	12	-13	-34	-31	-12	132	-23	109
Accijns-benzine	0	24	54	93	139	187	228	262	293	318	351	310	1.638	1.948
Accijns-diesel	0	19	44	74	107	143	174	200	220	232	242	244	1.211	1.455
Energie belasting	-0	-16	-36	-61	-85	-109	-125	-134	-138	-132	-131	-198	-770	-967
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-1	-4	-8	-12	-16	-20	-26	-34	-6	-115	-121
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	47	51	55	63	74	92	-	382	382
BPM (gedragsreactie)	-	40	71	85	89	85	100	102	96	80	34	285	497	782
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	85	104	95	91	86	78	69	54	280	473	753
Bijtelling	-	2	4	5	6	10	13	16	19	20	20	17	98	115
Accijns-benzine	-	-0	0	0	-2	-6	-8	-11	-12	-11	-13	-2	-61	-63
Accijns-diesel	-	67	67	133	131	127	122	117	112	106	99	398	682	1.080
Energie belasting	-	0	0	1	2	5	7	8	10	11	12	3	52	56
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-1	-2	-2	-1	-2	-3	-4	-12	-15
Subtotaal	-	141	201	307	324	354	360	356	345	320	261	973	1.995	2.968
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsktekort	-58	235	307	322	412	660	724	762	831	916	1.118	1.276	5.011	6.287
Totaal	-58	474	659	838	1.041	1.196	1.267	1.300	1.358	1.418	1.560	3.011	8.098	11.110
Directe stimulering EV	-23	166	235	314	386	393	400	418	446	533	623	1.101	2.813	3.914
Indirecte derving in stelsel door ingroei E	-35	308	423	523	655	802	867	882	912	885	937	1.910	5.285	7.196

Totale kosten

Geen benzine accijns dekking

Dekkings-tekort

VERSCHILTABEL BASISVARIANT 2 TOV KV

Perspectief: stimulering en dekking

1,1 mld. direct effect versoering bijtelling
1,8 mld. direct + indirect effect versoering bijtelling

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	2	2	3	5	13	14	18	20	20	21	18	23	111	134
BPM (gedragsreactie)	27	6	7	20	74	65	69	56	34	19	4	106	247	354
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	30	45	77	108	174	173	165	141	111	57	42	404	690	1.094
Accijns-benzine	1	1	2	5	17	18	21	22	21	20	17	24	119	143
Accijns-diesel	2	2	2	3	8	13	17	20	21	20	17	16	109	125
Energie belasting	-1	-1	-2	-3	-8	-10	-12	-13	-13	-11	-10	-14	-70	-84
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-0	0	0	1	3	4	4	4	3	3	4	4	21	25
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	3	3	1	1	-2	-	7	7
BPM (gedragsreactie)	-0	0	1	7	20	10	0	-1	1	3	18	27	31	58
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-0	-1	-4	-1	-3	-2	-1	-1	2	-5	-6	-11
Bijtelling	-	-0	-0	-1	-2	-3	-4	-4	-5	-6	-6	-3	-27	-31
Accijns-benzine	-0	52	52	52	54	55	54	53	54	54	56	211	327	538
Accijns-diesel	-0	1	1	1	3	4	4	4	3	3	4	6	21	26
Energie belasting	0	-0	-0	-1	-2	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3	-16	-19
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-3	-1	-1	-0	-4	-4
Subtotaal	-0	53	53	59	72	67	56	53	51	54	72	238	353	590
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	61	1	35	79	207	206	222	193	144	71	17	322	853	1.175
Totaal	61	55	88	138	279	273	278	246	195	125	89	560	1.206	1.766

De versoerde bijtelling is kostendekkend voor het weglaten van de accijnsverhoging voor benzine in het dekkingspakket. Het dekkingstekort kan daarnaast 1,2 mld. verkleind worden

0,5 mld. direct effect geen accijnsverhoging benzine
0,6 mld. direct + indirect effect geen accijnsverhoging benzine

BUDGETTAIRE PLAAT

BV-2 + OPTIE D

VERSCHILTABEL OPTIE D TOV OPTIE B

- Aanpassing van de bijtelling leidt tot lagere stimuleringskosten in 2029-2030
- Indirecte effecten van lager EV-ingroeipad in BPM, MRB, accijnzen zijn groot tov direct effect bijtelling: 38 mln. wordt 161 mln.

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	6	-	9	9
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	49	-	83	83
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5	-	8	8
Bijtelling	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	26	-	38	38
Accijns-benzine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	17	-	22	22
Accijns-diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	7	-	10	10
Energie belasting	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2	-6	-	-8	-8
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57	103	-	161	161
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-0	-1	-	-2	-2
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	8	-	12	12
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-12	-34	-	-46	-46
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-3	-7	-	-10	-10
Bijtelling	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3	-	5	5
Accijns-benzine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-4	-13	-	-17	-17
Accijns-diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-0	-1	-	-1	-1
Energie belasting	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3	-	4	4
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-14	-42	-	-56	-56
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71	145	-	217	217
Totaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57	103	-	161	161

Het dekkingspakket levert extra dekking op door het grotere aantal brandstofauto's in 2029-2030
In de optie D neemt het totale dekkingstekort af met 217 mln. tov optie B

Minder overstap naar BEV door hogere bijtelling leidt tot minder stimuleringskosten/derving in andere belastingen

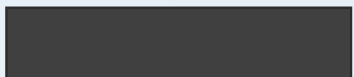
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE COALITIE OVERLEGGEN

20 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE VARIANTEN: HARDE LANDING 2027-A/B

- Stimulering: STOP/ sterke afbouw per 2027, effecten stimulering t/m 2026 nog wel zichtbaar in 2027-2030
- Dekking: dekkingsmaatregelen OV-scenario lopen door t/m 2030 op niveau van 2026. Na 2026 geen extra dekking.
 - Dekking ook in 2027-2030 nodig, omdat derving door stimuleringsbeleid ook nawerking heeft
 - Stopzetten dekkingsmaatregelen zou jojo-effect geven: van 18% BPM in 2026 naar 0% BPM verhoging in 2027? Dat is niet reëel

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Optimalisatie variant (OV)	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. BPM verhoging 3% pj, +30% in 2030 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	
			CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250	
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	45%	
Harde landing 2027 (HL27-A)	Stimulering idem aan OV, maar alles STOP per 2027. MRB-tarief EV op 70% vanaf 2027 (bij benadering is EV dan even zwaar belast als benzine)	Dekking idem aan OV, ook in 2027-2030, want fiscaal beleid tot 2027 geeft ook doorwerking in derving 2027-2030	Bijtelling	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	22%	22%	22%	22%	
			CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	70%	70%	70%	70%	
Harde landing 2027 (HL27-B)	Stimulering idem aan OV, maar STOP/sterke afbouw per 2027. MRB-tarief EV op 50% vanaf 2027 (bij benadering is EV bij 70% even zwaar belast als benzine). Bijtelling afbouwen naar 22% in 2030.	Dekking idem aan OV, dekkingsniveau in 2026 doortrekken in 2027-2030, want fiscaal beleid tot 2027 geeft ook doorwerking in derving 2027-2030. BPM verhoging in 2027-2030 blijft 18% (=niveau 2026)	Bijtelling	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	19%	20%	21%	22%	
			CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	n.v.t.
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	50%	50%	50%	50%	

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

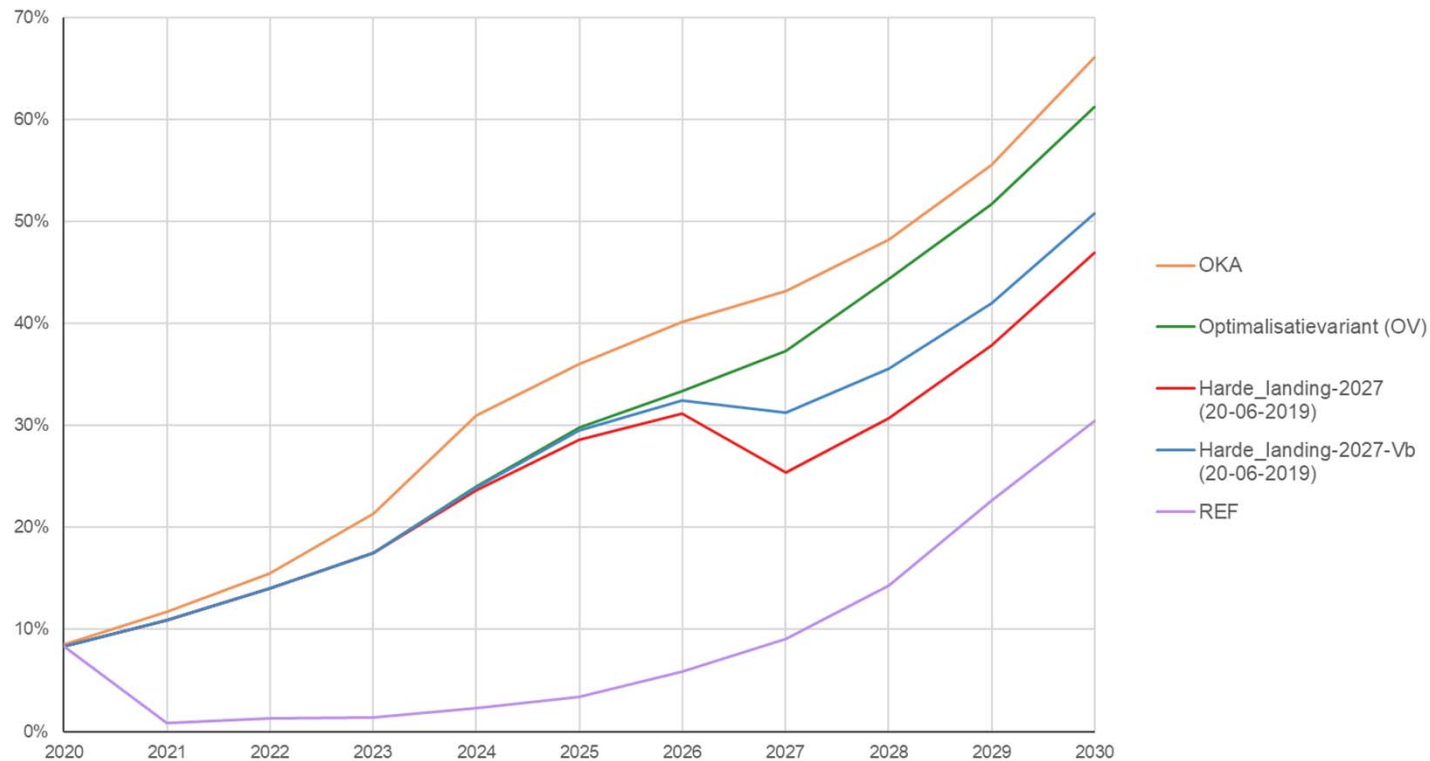
Resultaten	Optimalisatie Variant (OV)	Harde Landing 2027 (HL27-A)	Harde Landing 2027 (HL27-B)	Vershil OV-HL27-A	Vershil OV-HL27-B
%-tage EV nieuwverkopen 2030	61%	47%	51%	-14%	-10%
# EV in vloot 2030	1,28 mln.	1,01 mln.	1,11 mln.	-0,27 mln.	-0,17 mln.
Mton CO ₂ reductie in 2030	1,95 Mton	1,35 Mton	1,59 Mton	-0,60 Mton	-0,36 Mton
Stimuleringskosten 2021-2030	10,38 mld.	6,79 mld.	8,25 mld.	-3,59 mld.	-2,13 mld.
Dekkingstekort 2021-2030	5,56 mld.	2,56 mld.	3,97 mld.	-3,00 mld.	-1,59 mld.
Dekkingstekort in 2030	1.039 mln.	210 mln.	568 mln.	-829 mln.	-471 mln.

Bevindingen:

-

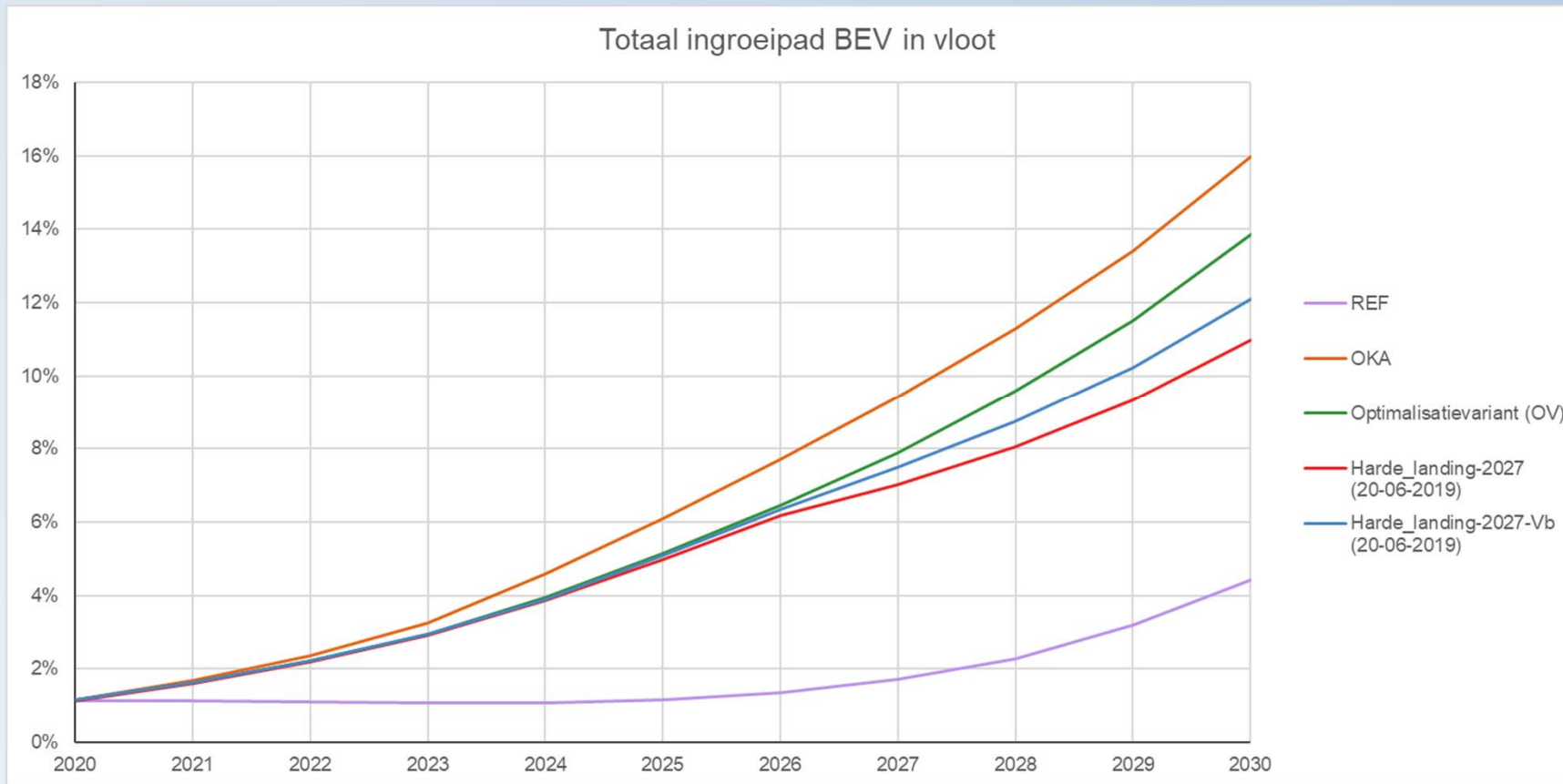
EV-NIEUWVERKOPEN OV + HARDE LANDING 2027-B

Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030



- Vanaf 2027 ligt HL2027-B structureel 6-10% onder de Optimalisatievariant
- In 2030 is het aandeel EV in de nieuwverkopen 51% in HL2027-B

EV-NIEUWVERKOPEN OV + HARDE LANDING 2027-B



- Vanaf 2027 blijft groei BEV in vloot HL2027-B achter t.o.v. Optimalisatievariant
- In 2030 is het aandeel EV in de vloot 12% in HL2027-B, t.o.v. 14% in Optimalisatievariant
- In 2030 heeft HL2027-B in totaal 170.000 minder EVs in de vloot

BUDGETTAIRE PLAAT

HARDE LANDING 2027-B

BUDGETTAIRE TABEL HARDE LANDING 2027-B T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-2	138	169	203	242	271	334	129	152	181	216	752	1.285	2.036
BPM (gedragsreactie)	-19	279	352	375	450	518	536	419	394	319	300	1.456	2.486	3.942
BPM (directe stimulering BEV)	12	15	19	24	31	39	43	-	-	-	-	90	82	172
Bijtelling	-17	11	29	31	20	22	-17	-41	-57	-62	-60	91	-215	-124
Accijns-benzine	1	24	51	83	120	158	193	212	226	232	240	279	1.262	1.541
Accijns-diesel	1	20	44	70	99	130	157	174	186	191	192	232	1.029	1.262
Energie belasting	-1	-16	-35	-56	-76	-96	-109	-113	-110	-99	-92	-184	-619	-803
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	44	58	69	-	-	-	-	101	126	227
Totaal	-26	483	646	757	931	1.100	1.206	780	791	762	798	2.816	5.437	8.253
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	1	1	0	-1	-5	58	86	-86	-102	-119	-142	-5	-306	-311
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	42	45	-	-	-	-	-	87	87
BPM (gedragsreactie)	-	39	67	79	80	84	110	81	70	49	13	265	408	673
Innovatietoelage op aanschaf	-	31	60	87	107	99	95	96	91	82	71	286	534	820
Bijtelling	-	2	4	6	8	13	16	18	17	15	12	20	91	112
Accijns-benzine	-	-0	-0	-1	-4	-8	-9	-11	-12	-14	-16	-6	-70	-76
Accijns-diesel	-	67	67	132	129	124	120	114	109	103	96	395	666	1.062
Energie belasting	-	0	0	1	4	6	8	10	12	13	15	6	63	68
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-1	-1	-	-	-	-	-4	-2	-6
Subtotaal	1	140	198	302	317	418	471	222	184	129	48	957	1.472	2.429
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-27	245	297	246	309	500	553	376	425	451	568	1.097	2.873	3.970
Totaal	-26	483	646	757	931	1.100	1.206	780	791	762	798	2.816	5.437	8.253
Directe stimulering EV	-7	176	234	284	338	389	430	88	95	119	157	1.033	1.278	2.311
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-19	307	412	472	592	710	776	692	696	644	641	1.783	4.159	5.942

Dekkingstekort in harde landing 2027-B op 4,0 mld.

BUDGETTAIRE TABEL HARDE LANDING 2027-B T.O.V. OV

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-2	-2	-2	-2	-2	-54	-86	148	155	184	184	-9	530	521
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	0	2	11	13	108	142	148	162	2	584	586
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	0	0	1	1	50	60	71	86	0	269	270
Bijtelling	-	-	-	-	-0	-1	-1	4	15	28	41	-0	85	85
Accijns-benzine	0	0	0	1	1	3	5	19	39	63	89	2	217	219
Accijns-diesel	0	0	0	1	1	2	3	10	20	30	39	2	104	106
Energie belasting	-0	-0	-0	-1	-1	-2	-2	-9	-16	-24	-32	-2	-84	-87
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	0	1	2	3	82	96	113	135	1	430	431
Totaal	-1	-2	-2	-2	2	-38	-66	412	510	612	704	-3	2.134	2.132
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-1	-1	-1	-1	-1	-68	-100	69	80	92	108	-5	182	177
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	0	1	52	63	74	89	-	280	280
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-0	1	6	-9	21	26	30	40	1	115	116
Innovatietoelage op aanschaf	-	-	-	-0	-0	-0	-1	-8	-12	-13	-15	-0	-50	-50
Bijtelling	-	-	-	-	-0	-1	-1	-0	2	3	4	-0	7	6
Accijns-benzine	-	0	0	0	0	1	0	2	3	5	10	0	22	22
Accijns-diesel	-	-0	-0	-0	0	0	0	1	2	2	3	0	8	8
Energie belasting	-	-0	-0	-0	-0	-1	-0	-1	-1	-2	-3	-0	-9	-9
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	0	-0	1	-1	-2	-1	-2	-3	-0	-9	-9
Subtotaal	-1	-1	-1	-1	-0	-61	-111	134	162	189	233	-4	545	542
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	-1	-1	-1	-0	3	23	45	278	349	424	471	1	1.589	1.590
Totaal	-1	-2	-2	-2	2	-38	-66	412	510	612	704	-3	2.134	2.132

Stimuleringskosten nemen af met 2,1 mld.

Effecten al vóór 2027 deels zichtbaar doordat de TCO in eerdere jaren al beïnvloed wordt door MRB in latere jaren

Dekkingstekort neemt in harde landing 2027-B af met 1,6 mld. tov. Optimalisatievariant

BUDGETTAIRE PLAAT

HARDE LANDING 2027-A

BUDGETTAIRE TABEL HARDE LANDING 2027-A T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-2	138	169	203	242	205	235	119	131	152	183	751	1.025	1.776
BPM (gedragsreactie)	-19	279	352	375	445	508	510	196	132	120	181	1.452	1.647	3.099
BPM (directe stimulering BEV)	12	15	19	24	31	38	41	-	-	-	-	89	79	168
Bijtelling	-17	11	29	31	20	22	-16	-48	-66	-74	-77	91	-259	-168
Accijns-benzine	1	24	51	83	119	156	187	186	174	161	158	276	1.022	1.298
Accijns-diesel	0	19	43	69	98	128	153	153	145	136	133	230	848	1.078
Energie belasting	-1	-16	-34	-56	-75	-94	-106	-98	-83	-64	-53	-181	-498	-679
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	26	43	54	62	-	-	-	-	99	117	216
Totaal	-26	483	645	756	923	1.017	1.066	508	434	431	525	2.807	3.982	6.788
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-1	-2	-6	-10	-14	-17	-29	-40	-50	-10	-159	-169
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	40	44	-	-	-	-	-	84	84
BPM (gedragsreactie)	-	39	67	80	84	93	110	39	-27	-8	30	270	238	508
Innovatietoelage op aanschaf	-	31	60	87	107	100	96	104	97	87	76	286	561	847
Bijtelling	-	2	4	6	8	12	16	25	35	39	31	20	158	178
Accijns-benzine	-	-0	-0	-1	-4	-6	-8	-19	-35	-47	-52	-6	-166	-172
Accijns-diesel	-	67	67	132	129	125	121	108	90	74	64	396	582	977
Energie belasting	-	0	0	1	4	6	7	15	24	31	34	6	117	122
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-1	-1	-	-	-	-	-3	-2	-5
Subtotaal	-	139	197	302	320	360	371	255	155	137	133	958	1.413	2.371
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-26	246	297	245	298	474	513	71	97	112	210	1.086	1.477	2.563
Totaal	-26	483	645	756	923	1.017	1.066	508	434	431	525	2.807	3.982	6.788
Directe stimulering EV	-7	176	234	284	336	320	323	71	65	78	106	1.031	962	1.993
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-19	306	412	472	587	697	744	438	369	353	419	1.776	3.020	4.796

Dekkingstekort in harde landing 2027-A op 2,56 mld.

BUDGETTAIRE TABEL HARDE LANDING 2027-A T.O.V. OV

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-2	-2	-2	-2	-2	12	14	158	175	213	217	-8	789	781
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	0	7	21	39	330	403	348	281	7	1.422	1.429
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	0	1	2	3	50	60	71	86	1	272	273
Bijtelling	-	-	-	-	-0	-1	-2	11	24	39	59	-0	129	129
Accijns-benzine	0	0	1	1	3	6	10	45	91	134	171	5	457	462
Accijns-diesel	1	1	1	1	2	4	7	31	61	85	97	5	285	290
Energie belasting	-1	-1	-1	-1	-2	-3	-6	-23	-44	-59	-70	-5	-205	-210
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	0	2	6	9	82	96	113	135	3	440	442
Totaal	-1	-1	-1	-1	10	45	73	684	867	944	977	7	3.589	3.596
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	0	-0	-0	-0	-1	-0	7	12	16	-0	34	34
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	2	3	52	63	74	89	-	283	283
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-1	-3	-3	-9	63	124	87	23	-3	285	282
Innovatietoelage op aanschaf	-	-	-	-0	-0	-2	-3	-16	-18	-18	-19	-1	-77	-77
Bijtelling	-	-	-	-	-0	-0	-1	-7	-16	-20	-15	-0	-60	-60
Accijns-benzine	-	0	0	-0	0	-0	-0	10	25	38	46	0	118	118
Accijns-diesel	-	-0	-0	-0	-0	-0	-1	7	21	31	34	-0	92	92
Energie belasting	-	-0	-0	0	0	0	0	-6	-14	-20	-23	0	-63	-62
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-0	0	-0	-1	-2	-1	-2	-3	-0	-10	-10
Subtotaal	-	-0	-0	-1	-3	-3	-12	101	190	181	148	-5	604	600
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	-1	-1	-1	1	13	48	85	583	677	763	829	11	2.985	2.997
Totaal	-1	-1	-1	-1	10	45	73	684	867	944	977	7	3.589	3.596

Stimuleringskosten nemen af met 3,60 mld.

Effecten al vóór 2027 deels zichtbaar doordat de TCO in eerdere jaren al beïnvloed wordt door MRB in latere jaren

Dekkingstekort neemt in harde landing 2027-A af met 3,0 mld. tov. Optimalisatievariant

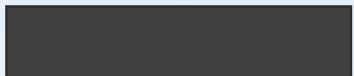
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE COALITIE OVERLEGGEN

20 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE VARIANTEN

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Basisvariant 2	KV+ combinatievariant 2	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	Bijtelling	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	
			CAP	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	40%	45%
BV-2 + Optimalisatie variant (OV)	KV + combinatievariant 2 + afwijkende bijtelling, sterkere daling CAP	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	Bijtelling	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	
			CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000	
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	40%	45%
BV-2 OV-MRB	KV + combinatievariant 2 + afwijkende bijtelling, sterkere daling CAP + hogere MRB voor EV	KV + geen accijnsverhoging benzine + wel accijnsverhoging diesel	Bijtelling	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	
			CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000	
			MRB	0%	0%	0%	10%	15%	25%	30%	35%	40%	40%	40%	45%

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

Bijtelling												Kosten, mld.	Kosten, mld.	Kosten, mld.	Dekkings-tekort	EV in vloot	EV in vloot	ingroei EV nieuw	ingroei EV nieuw	Mton reductie	Mton reductie
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	2021-2030	2021-2030	2024	2030	2024	2030	2021-2030	2030
Referentie:	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	-	-	-	-	95	407	2%	30%	-	-
Oka-beleidspakket:	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,80	10,53	14,33	1,40	404	1.477	31%	66%	13,10	2,33
'CAP' <50K	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000										
Kabinetsvariant (KV):	4%	8%	8%	10%	10%	16%	17%	18%	19%	20%	20%	3,57	9,30	12,87	7,46	386	1.369	29%	62%	12,40	2,15
'CAP' <50K	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000										
Nieuwe Basisvariant-2 (BV-2)	8%	9%	10%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	19%	19%	3,01	8,10	11,11	6,29	367	1.334	26%	63%	11,75	2,08
(Combi-vr.-2 zonder benz accijs in dekking)	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000										
Basisvariant-2 (BV-2) + optie B (05-06-2019)	10%	11%	12%	13%	14%	16%	17%	18%	18%	18%	18%	2,80	8,09	10,89	6,14	355	1.347	26%	66%	11,61	2,14
hogere bijtelling 2020-2023 lagere in 2029-2030	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000										
BV-2 + Optimalisatievariant	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	2,81	7,57	10,38	5,56	347	1.279	24%	61%	10,88	1,95
Aanpassing Bijtelling + CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000										
BV-2 + Optimalisatievariant +MRB	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	2,74	7,56	10,30	5,47	344	1.277	24%	61%	10,84	1,95
Aanpassing Bijtelling + CAP en MRB '23-'24	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000										

* Bij dekkingstekort is nu ook 0,18 mld. afgetrokken door dekking vanuit MRB bestelauto's

Bevindingen:

- OV –MRB levert een besparing op van 0,09 mld. tov Optimalisatievariant
- Tov OV: Tot 2025 2.800 minder EV, 2025-2030 60 minder EV. Totaal 2.800 minder EV nieuwverkopen, wv. 1.800 in lagere segmenten
- Nieuwverkopen EV op 61% in 2030
- Cumulatieve CO₂-reductie zakt van 10,88 Mton in OV naar 10,84 Mton in OV-MRB

EV-MRB TARIEVEN OPTIMALISATIEVARIANT + MRB

Het omslagpunt waarbij de MRB voor EV gelijk is aan benzine is ongeveer 70% door het meergewicht van batterij elektrische auto's

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
MRB-percentage EV	0%	0%	10%	15%	25%	30%	35%	40%	40%	45%

Kosten per jaar

EV-Segment	Massa-middenwaarde	Massa-ondergrens	Massa-bovengrens	MRB tarief (100% incl. opcenten)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1.100	1.050	1.150	534	-	-	53	80	134	160	187	214	214	240
B	1.400	1.250	1.650	834	-	-	83	125	209	250	292	334	334	375
C	1.550	1.400	1.700	1.034	-	-	103	155	259	310	362	414	414	465
D	1.725	1.600	1.850	1.134	-	-	113	170	284	340	397	454	454	510
E	2.250	2.100	2.400	1.734	-	-	173	260	433	520	607	694	694	780

Kosten per maand

EV-Segment	Massa-middenwaarde	Massa-ondergrens	Massa-bovengrens	MRB tarief (100% incl. opcenten)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A	1.100	1.050	1.150	45	-	-	4	7	11	13	16	18	18	20
B	1.400	1.250	1.650	70	-	-	7	10	17	21	24	28	28	31
C	1.550	1.400	1.700	86	-	-	9	13	22	26	30	34	34	39
D	1.725	1.600	1.850	95	-	-	9	14	24	28	33	38	38	43
E	2.250	2.100	2.400	144	-	-	14	22	36	43	51	58	58	65

EV-NIEUWVERKOPEN MUTATIES OV-MRB TOV OV

Optie OV-MRB

2021-2024

OV-MRB tov OV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-1.552	-237	-1.789
segment D-E	-345	-664	-1.009
Totaal	-1.897	-901	-2.798

In periode 2023-2024 hogere MRB in Optimalisatievariant + MRB tov de optimalisatievariant

2025-2030

OV-MRB tov OV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-25	2	-23
segment D-E	2	-41	-38
Totaal	-23	-38	-61

Doorwerking van lagere EV verkopen

2021-2030

OV-MRB tov OV	Privé	Zakelijk	Totaal
segment A-C	-1.577	-235	-1.812
segment D-E	-343	-705	-1.048
Totaal	-1.920	-940	-2.859

Het totale effect leidt tot 2.800 minder BEV verkopen

BUDGETTAIRE PLAAT

OV-MRB T.O.V. OV

VERSCHILTABEL OV-MRB TOV OV

- Indirecte effecten van lager EV-ingroeipad in BPM, accijnzen zijn substantieel tov direct effect MRB: 53 mln. wordt 83 mln.

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	0	0	0	16	31	1	1	1	1	1	1	47	6	53
BPM (gedragsreactie)	0	0	3	6	5	0	0	0	0	0	0	14	1	15
BPM (directe stimulering BEV)	0	0	0	0	1	0	-0	-0	-0	-0	-0	1	-0	1
Bijtelling	0	0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-1	-2	-2
Accijns-benzine	0	0	0	1	2	2	1	1	1	1	1	3	7	10
Accijns-diesel	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	6
Energie belasting	-0	-0	-0	-1	-1	-1	-1	-1	-0	-0	-0	-2	-3	-5
Kosten stimulering particuliere markt	-	0	1	2	2	0	-0	-0	-0	-0	-0	5	-0	5
Totaal	0	1	4	25	40	3	3	2	2	2	2	70	13	83
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-0	-1	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-1	-0	-1
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	0	0	0	-0	-0	-0	-	0	0
BPM (gedragsreactie)	-	-1	-0	-0	-2	-0	0	0	0	0	0	-3	0	-2
Innovatietoelage op aanschaf	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-1	-0	-1
Bijtelling	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-1
Accijns-benzine	-	-0	-0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	3	4
Accijns-diesel	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-1	-1
Energie belasting	-	0	0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	-0	0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	0	-0	-0
Subtotaal	-	-1	-0	-0	-2	0	0	0	0	0	0	-4	1	-3
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	0	2	4	25	43	3	2	2	2	2	2	74	12	86
Totaal	0	1	4	25	40	3	3	2	2	2	2	70	13	83

In de OV + MRB variant neemt het totale dekkingstekort af met 86 mln. tov de optimalisatievariant

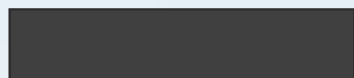
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE COALITIE OVERLEGGEN

21 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE COALITIEVARIANTEN

- Aanpassingen aan bijtelling en CAP: donkergrijs is aangepast t.o.v. Optimalisatievariant

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Optimalisatie variant (OV)	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoelage op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. BPM verhoging 3% pj, +30% in 2030 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	
			CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250	
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	45%	
Coalitievariant 20-06	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoelage op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. BPM verhoging 3% pj, +30% in 2030 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	25.000	25.000	
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250	
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	45%	
Coalitievariant 21-06	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoelage op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. BPM verhoging 3% pj, +30% in 2030 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	10%	11%	12%	14%	16%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	35.000	35.000	30.000	25.000	25.000	
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250	
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	45%	

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

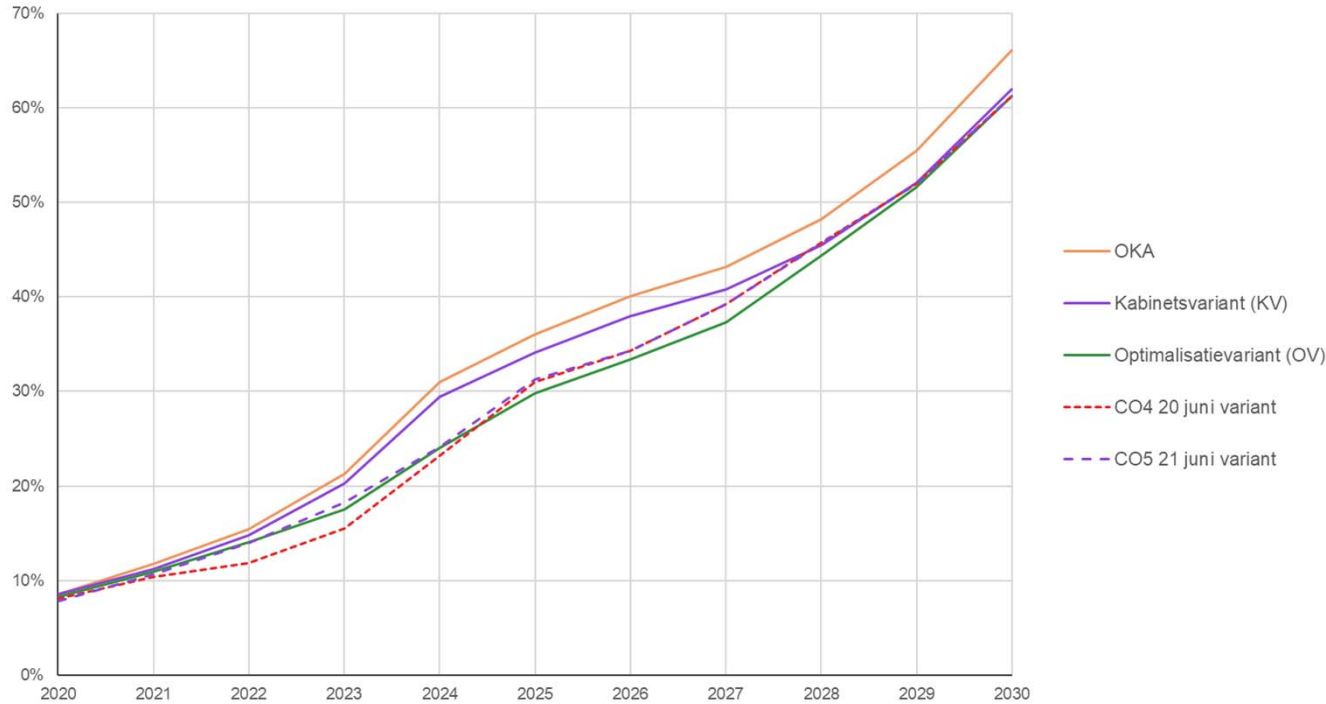
Resultaten	Optimalisatie Variant (OV)	Coalitievariant 20-6	Coalitievariant 21-6	Vershil OV-CO20-6	Vershil OV-CO21-6
%-tage EV nieuwverkopen 2030	61%	61%	61%	0%	0%
# EV in vloot 2030	1,28 mln.	1,29 mln.	1,31 mln.	+0,01 mln.	+0,03 mln.
Mton CO ₂ reductie in 2030	1,95 Mton	2,00 Mton	2,02 Mton	-0,05 Mton	-0,07 Mton
Stimuleringskosten 2021-2030	10,38 mld.	10,35 mld.	10,81 mld.	-0,03 mld.	+0,42 mld.
Dekkingstekort 2021-2030	5,56 mld.	5,52 mld.	5,98 mld.	-0,04 mld.	+0,42 mld.
Dekkingstekort in 2030	1.039 mln.	1.055 mln.	1.072 mln.	+16 mln.	+33 mln.

Bevindingen:

-

EV-NIEUWVERKOPEN OV + COALITIEVARIANT 20-6/21-6

Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030



Ingroeipaden BEV	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Optimalisatievariant (OV)	8%	11%	14%	18%	24%	30%	33%	37%	44%	52%	61%
CO4 20-6	8%	10%	12%	16%	23%	31%	34%	39%	46%	52%	61%
CO4 21-6	8%	11%	14%	18%	24%	31%	34%	39%	46%	52%	61%

- 20-juni variant in periode 2021-2025 onder OV door hogere bijtelling, daarna door gelijke bijtelling maar hogere cap ingroei boven OV variant
- 21-juni variant tot ong. 2025 gelijk aan OV door licht hogere bijtelling en daarna door gelijke bijtelling en lagere cap ingroei boven OV variant

BUDGETTAIRE PLAAT COALITIEVARIANT 20-6

BUDGETTAIRE TABEL CO 20-6 VARIANT T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-4	134	160	189	228	212	246	279	311	369	404	710	1.822	2.532
BPM (gedragsreactie)	-29	265	308	341	448	563	572	566	556	475	462	1.361	3.195	4.556
BPM (directe stimulering BEV)	12	14	16	21	30	41	46	53	62	72	87	81	360	441
Bijtelling	-26	-8	-2	4	1	20	-6	-8	-12	-15	-10	-5	-31	-36
Accijns-benzine	1	22	43	68	103	147	189	230	269	300	333	236	1.467	1.703
Accijns-diesel	0	19	39	63	93	128	160	189	213	227	236	215	1.155	1.369
Energie belasting	-1	-15	-31	-49	-70	-93	-110	-123	-130	-126	-126	-165	-709	-874
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	-48	444	550	663	879	1.080	1.168	1.267	1.364	1.415	1.521	2.535	7.814	10.350
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-1	-2	-4	-8	-11	-15	-18	-23	-28	-34	-14	-129	-144
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	44	48	55	65	75	89	-	376	376
BPM (gedragsreactie)	-	36	67	77	82	89	102	100	94	83	55	261	522	783
Innovatietoelage op aanschaf	-	32	62	89	108	98	93	86	77	69	56	291	478	769
Bijtelling	-	2	6	10	13	16	20	21	22	22	20	30	121	152
Accijns-benzine	-	-1	-1	-2	-5	-8	-9	-11	-13	-12	-9	-9	-62	-71
Accijns-diesel	-	67	66	131	128	124	119	115	110	104	98	392	670	1.062
Energie belasting	-	0	1	2	5	7	8	10	11	11	12	8	58	66
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-1	-2	-2	-1	-2	-3	-4	-12	-15
Subtotaal	-	135	199	302	320	357	363	355	343	322	284	955	2.023	2.979
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-48	211	200	152	255	541	623	730	839	911	1.055	818	4.699	5.517
Totaal	-48	444	550	663	879	1.080	1.168	1.267	1.364	1.415	1.521	2.535	7.814	10.350
Directe stimulering EV	-19	153	191	240	305	334	357	406	456	539	615	888	2.707	3.595
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-29	291	359	423	574	746	810	861	908	876	906	1.647	5.107	6.754

Dekkingstekort in CO 20-06 variant op 5,52 mld.

BUDGETTAIRE TABEL CO 20-6 VARIANT T.O.V. OV

Besparing in 2021-2024 door hogere bijtelling, extra derving 2025-2030 door hogere CAP

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	1	2	7	11	12	-5	2	-2	-4	-4	-4	33	-7	25
BPM (gedragsreactie)	10	14	44	35	4	-34	-23	-39	-21	-7	-0	97	-125	-28
BPM (directe stimulering BEV)	0	1	3	3	1	-2	-2	-3	-2	-1	-0	9	-9	-0
Bijtelling	10	18	31	28	19	0	-12	-29	-30	-20	-8	96	-99	-3
Accijns-benzine	0	2	9	15	18	14	9	1	-3	-5	-4	45	12	57
Accijns-diesel	1	1	5	7	7	3	-1	-5	-7	-7	-6	20	-22	-2
Energie belasting	-0	-1	-4	-7	-8	-5	-2	2	4	4	3	-21	6	-15
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	0	0	0	-0	-0	-0	-0	0	-0	0
Totaal	21	38	94	92	54	-18	-28	-74	-63	-40	-20	278	-243	35
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	1	1	2	1	1	1	1	1	0	4	5	9
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	-2	-2	-3	-2	-1	-0	-	-10	-10
BPM (gedragsreactie)	-	3	1	2	-1	2	-1	3	2	-3	-1	5	1	6
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-1	-2	-1	1	1	2	2	0	-0	-5	6	1
Bijtelling	-	-0	-2	-4	-4	-4	-5	-3	-3	-4	-5	-10	-23	-33
Accijns-benzine	-	0	1	1	1	2	1	2	3	3	3	4	14	18
Accijns-diesel	-	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	3	4	7
Energie belasting	-	-0	-0	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-4	-6
Kosten stimulering particuliere markt	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal	-	4	-1	-1	-3	0	-3	2	2	-4	-3	-2	-6	-8
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	21	34	96	93	57	-18	-25	-76	-65	-36	-16	280	-237	43
Totaal	21	38	94	92	54	-18	-28	-74	-63	-40	-20	278	-243	35

Stimuleringskosten nemen af met 35 mln.

Dekkingstekort neemt in CO 20-6 variant af met 43 mln. tov. Optimalisatievariant

BUDGETTAIRE PLAAT COALITIEVARIANT 21-6

BUDGETTAIRE TABEL CO 21-6 VARIANT T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-5	134	165	201	243	224	256	288	318	376	410	742	1.871	2.614
BPM (gedragsreactie)	-39	272	354	400	470	574	573	566	557	475	462	1.497	3.207	4.704
BPM (directe stimulering BEV)	11	15	19	25	32	42	46	53	62	72	87	91	361	452
Bijtelling	-35	-12	12	29	26	47	11	-5	-16	-16	-11	55	10	65
Accijns-benzine	-0	22	50	84	121	165	203	241	278	308	341	277	1.537	1.814
Accijns-diesel	-0	19	43	71	103	138	168	195	219	232	241	235	1.192	1.428
Energie belasting	-0	-15	-34	-57	-78	-102	-117	-128	-134	-130	-129	-185	-740	-925
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	-69	447	626	780	961	1.148	1.212	1.291	1.378	1.430	1.535	2.814	7.995	10.809
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-1	-2	-6	-9	-13	-16	-21	-26	-33	-9	-117	-126
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	44	48	55	65	74	89	-	376	376
BPM (gedragsreactie)	-	38	70	81	84	92	101	99	93	82	54	273	522	795
Innovatietoelage op aanschaf	-	32	60	86	107	97	92	86	77	69	56	285	477	762
Bijtelling	-	2	4	5	7	10	12	14	16	17	15	18	85	103
Accijns-benzine	-	-0	-0	-1	-3	-5	-7	-9	-11	-10	-7	-4	-48	-53
Accijns-diesel	-	67	67	133	130	126	121	116	111	106	99	396	680	1.076
Energie belasting	-	0	0	1	3	5	7	8	10	10	11	5	51	56
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-1	-2	-2	-1	-2	-3	-4	-12	-15
Subtotaal	-	138	200	303	320	360	360	352	341	320	282	961	2.014	2.974
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-69	211	275	268	337	606	670	757	856	928	1.072	1.091	4.889	5.980
Totaal	-69	447	626	780	961	1.148	1.212	1.291	1.378	1.430	1.535	2.814	7.995	10.809
Directe stimulering EV	-30	149	213	282	346	373	385	417	459	545	621	990	2.798	3.788
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-40	298	413	498	616	775	827	875	919	885	915	1.824	5.196	7.020

Dekkingstekort in CO 21-06 variant op 5,98 mld.

BUDGETTAIRE TABEL CO 21-6 VARIANT T.O.V. OV

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	1	2	2	-1	-2	-6	-8	-10	-11	-11	-10	1	-57	-56
BPM (gedragsreactie)	20	7	-2	-25	-18	-45	-24	-39	-21	-7	-0	-38	-137	-175
BPM (directe stimulering BEV)	1	0	-0	-1	-0	-2	-2	-3	-2	-1	-0	-1	-10	-11
Bijtelling	19	23	16	2	-6	-26	-29	-32	-26	-19	-8	36	-140	-104
Accijns-benzine	1	2	2	-0	0	-3	-6	-11	-13	-13	-12	4	-58	-54
Accijns-diesel	1	2	1	-1	-3	-7	-9	-11	-12	-11	-10	-1	-60	-60
Energie belasting	-1	-1	-1	0	1	4	5	7	8	7	6	-1	37	36
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	0	-0	0	-0	-0	-0	-0	0	-0	-0
Totaal	42	34	18	-25	-28	-86	-72	-99	-77	-55	-34	-0	-424	-424
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	-0	-0	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-7	-8
Innovatietoelag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	-2	-1	-3	-2	-1	-0	-	-10	-10
BPM (gedragsreactie)	-	1	-3	-2	-3	-2	-0	4	3	-3	-1	-6	2	-5
Innovatietoelag op aanschaf	-	-0	-0	1	0	2	1	2	2	0	-0	1	7	8
Bijtelling	-	-0	0	1	1	2	3	3	3	2	1	2	13	15
Accijns-benzine	-	0	-0	-0	-1	-1	-1	-0	1	1	1	-1	0	-1
Accijns-diesel	-	0	-0	-0	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-6	-7
Energie belasting	-	-0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	3	4
Kosten stimulering particuliere markt	-	0	0	-0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Subtotaal	-	1	-3	-2	-3	-3	-0	4	5	-2	-1	-7	3	-4
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	42	33	21	-23	-25	-84	-71	-104	-82	-53	-33	6	-427	-420
Totaal	42	34	18	-25	-28	-86	-72	-99	-77	-55	-34	-0	-424	-424

Stimuleringskosten nemen toe met 424 mln.

Dekkingstekort neemt in CO 20-6 variant toe met 420 mln. tov. Optimalisatievariant

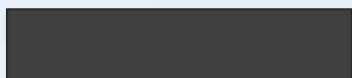
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE COALITIE OVERLEGGEN

24 juni 2019

Robert Kok



EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT HL25



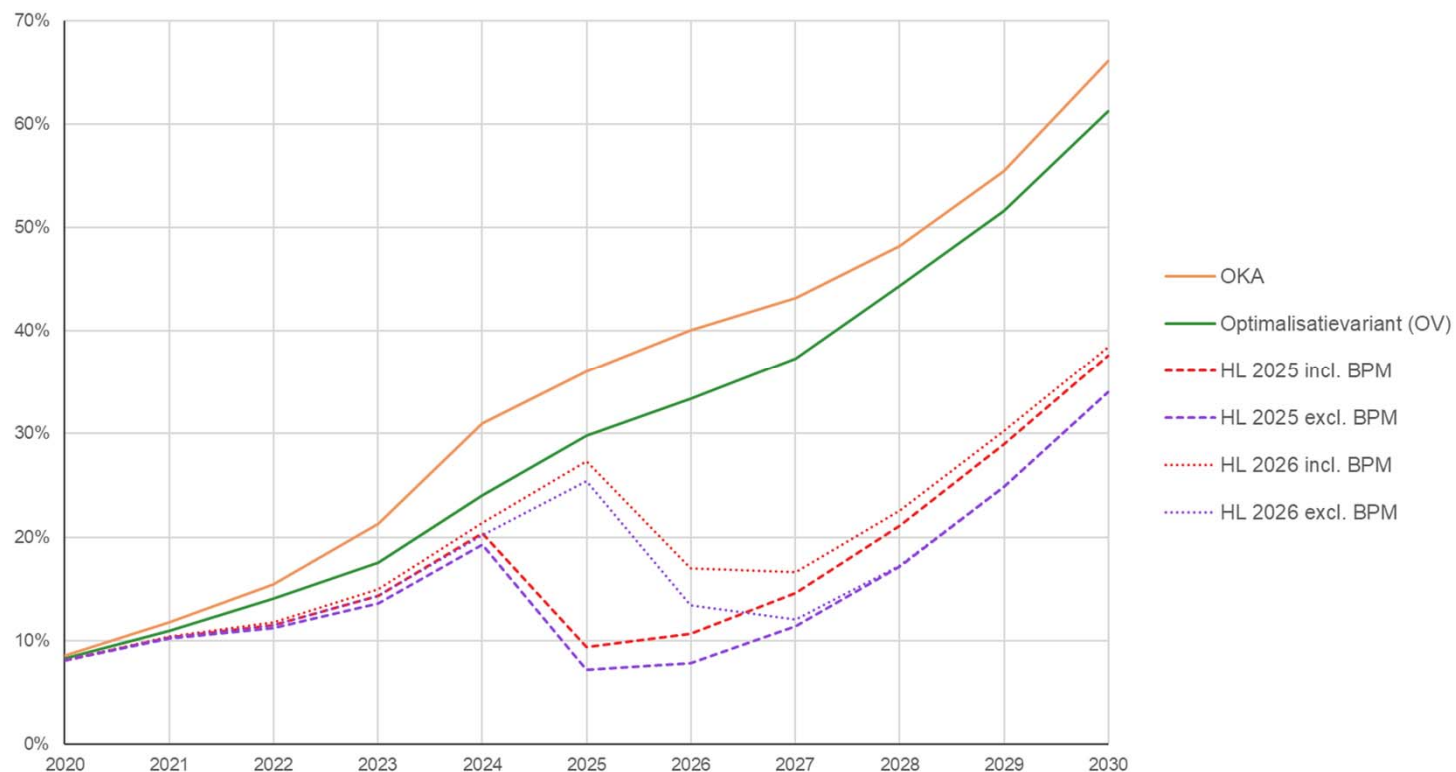
Resultaten	Optimalisatie Variant (OV)	Coalitievariant 24-6 HL25 met BPM	Coalitievariant 24-6 HL25 zonder BPM	Vershil OV-HL25 met BPM	Vershil OV-HL25 geen BPM
%-tage EV nieuwverkopen 2030	61%	38%	34%	-23%	-27%
# EV in vloot 2030	1,28 mln.	0,67 mln.	0,59 mln.	-0,61 mln.	-0,69 mln.
Mton CO ₂ reductie in 2030	1,95 Mton	0,61 Mton	0,39 Mton	-1,34 Mton	-1,56 Mton
Stimuleringskosten 2021-2030	10,38 mld.	3,08 mld.	3,08 mld.	-7,30 mld.	-7,30 mld.
Dekkingstekort 2021-2030	5,56 mld.	-1,19 mld. (overschot)	-0,61 mld. (overschot)	-6,75 mld.	-6,17 mld.
Dekkingstekort in 2030	1.039 mln.	-200 mln. (overschot)	-220 mln. (overschot)	-1.239 mln.	-1.259 mln.

Bevindingen:

- Met de nieuwe varianten wordt veel minder ingezet op EV-ingroei en CO₂-reductie (lagere ambitie)
- Dit levert een besparing op van ruim 6 tot 7 miljard euro.
- Beide scenario's HL25 met resulteren in een dekkingoverschot

EV-NIEUWVERKOPEN OV + HARDE LANDING 2025

Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030

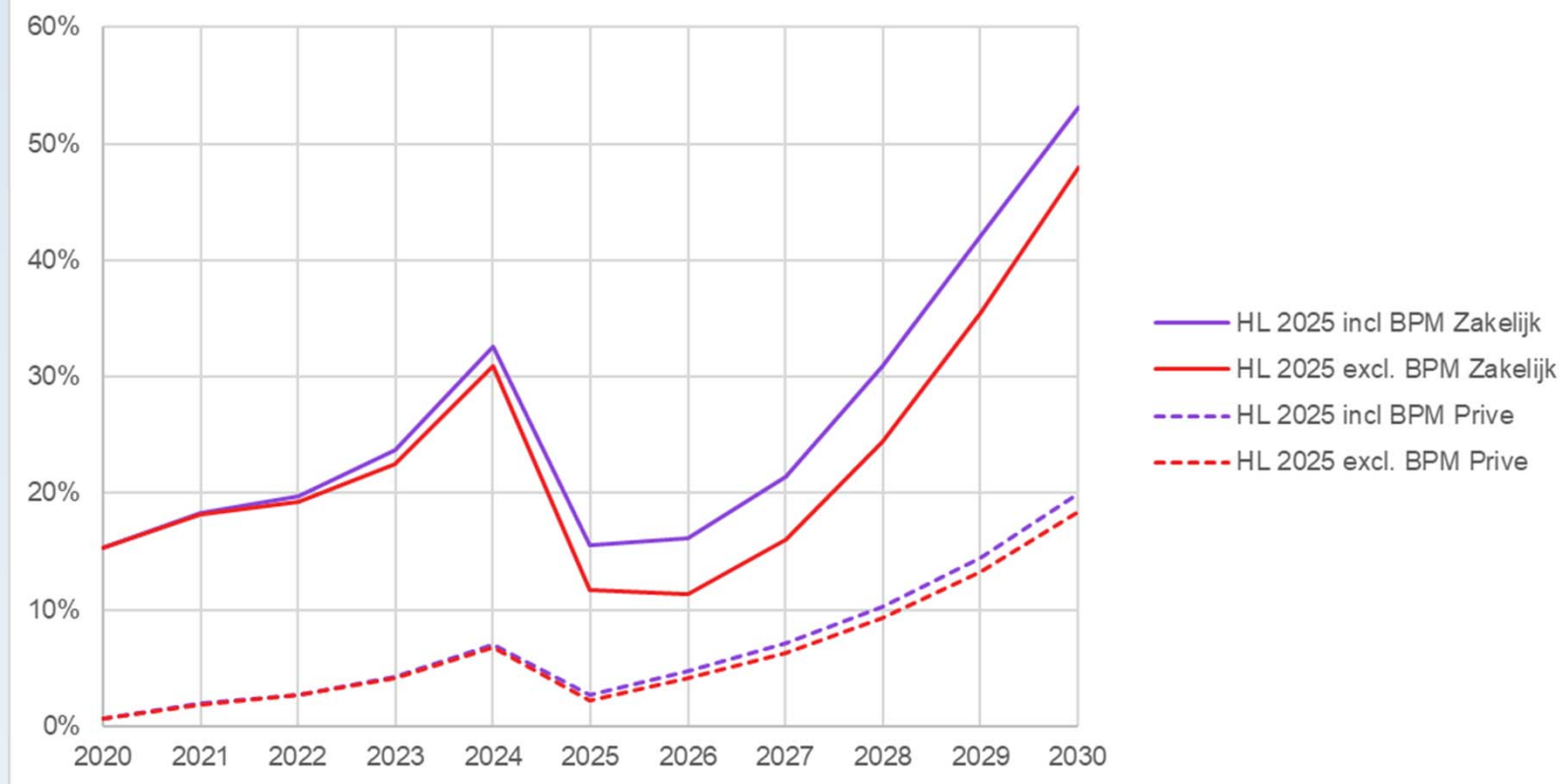


Ingroeipaden BEV	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Optimalisatievariant (OV)	8%	11%	14%	18%	24%	30%	33%	37%	44%	52%	61%
HL 2025 incl. BPM	8%	10%	11%	14%	20%	9%	11%	15%	21%	29%	38%
HL 2025 excl. BPM	8%	10%	11%	14%	19%	7%	8%	11%	17%	25%	34%

- Het verschil MET/ZONDER BPM-verhoging is cumulatief 87.000 EVs in 2021-2030
- De harde landing in 2025 zorgt voor ongeveer een halvering t.o.v. 2024

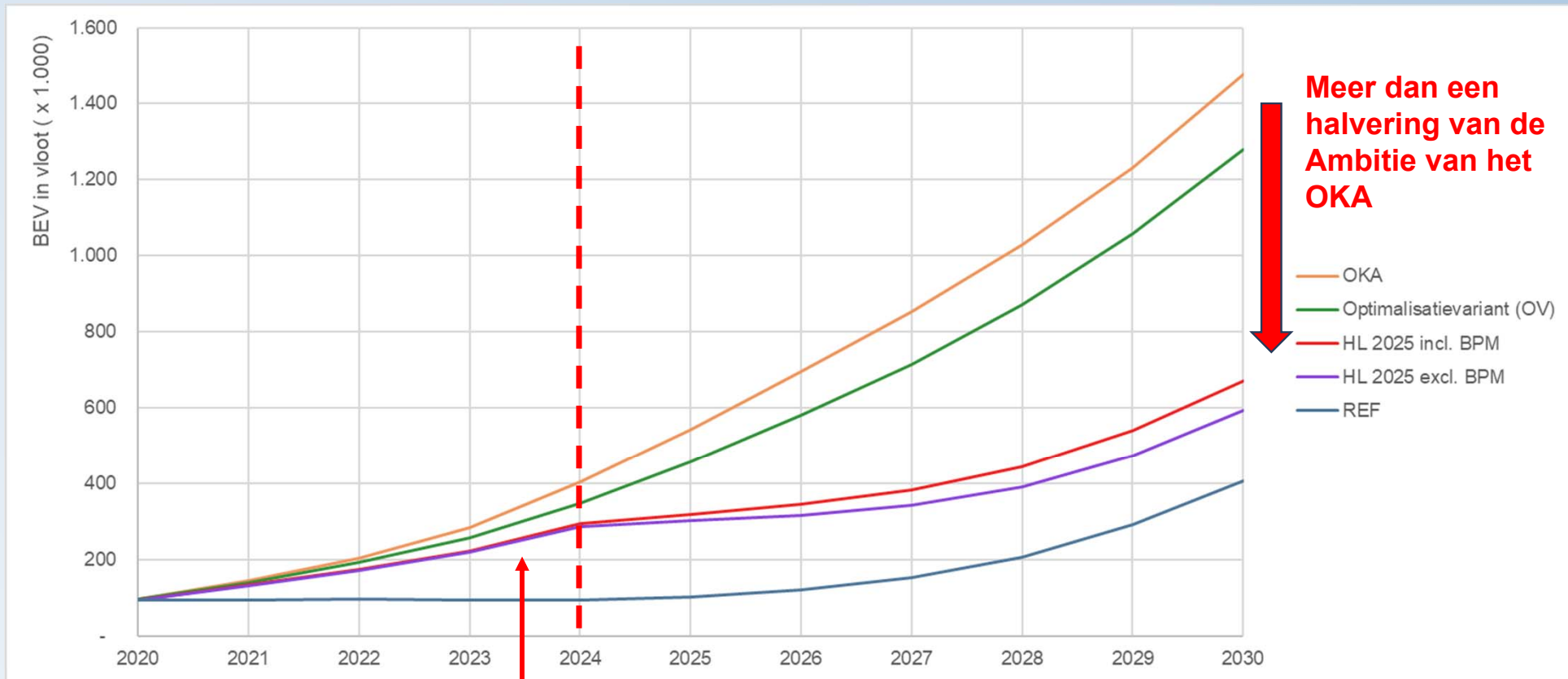
EV-NIEUWVERKOPEN OV + HARDE LANDING 2025

Ingroeipaden Privé en Zakelijk



- Het verschil tussen MET of ZONDER BPM-verhoging heeft minder impact binnen privé dan binnen zakelijk

BEV IN VLOOT OV + HARDE LANDING 2025



- Ook vóór 2025 gaat het ingroeipad al afwijken doordat de toekomstige MRB verhoging in de TCO al meeweegt in de aankoopbeslissing
- Na 2024 stagneert het ingroeipad

BUDGETTAIRE PLAAT

HARDE LANDING 2025 INCL. BPM

BUDGETTAIRE TABEL HL25 INCL BPM T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-1	138	163	190	222	26	27	29	31	36	45	713	194	907
BPM (gedragsreactie)	-29	265	294	311	386	68	19	-5	15	-32	28	1.255	93	1.348
BPM (directe stimulering BEV)	12	14	15	19	26	-	-	-	-	-	-	75	-	75
Bijtelling	-26	-8	-2	5	4	12	-16	-22	-33	-37	-28	-0	-124	-124
Accijns-benzine	-0	21	40	62	91	86	74	59	48	36	36	214	338	552
Accijns-diesel	-1	17	36	58	83	80	71	59	50	42	41	194	343	537
Energie belasting	1	-14	-28	-44	-61	-55	-43	-29	-17	-3	5	-147	-142	-289
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	15	21	32	-	-	-	-	-	-	80	-	80
Totaal	-45	445	533	621	784	218	132	91	93	41	127	2.383	702	3.085
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-1	-2	-4	-9	-6	-8	-9	-12	-17	-23	-16	-74	-90
Innovatietoelag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (gedragsreactie)	-	36	64	76	87	63	62	15	-11	-62	-37	263	31	294
Innovatietoelag op aanschaf	-	32	62	90	112	127	124	119	111	101	90	296	672	968
Bijtelling	-	2	6	10	14	26	37	47	56	63	59	33	288	321
Accijns-benzine	-	-1	-1	-3	-6	-10	-16	-25	-34	-46	-51	-10	-182	-193
Accijns-diesel	-	67	66	131	128	121	116	107	98	85	77	392	604	996
Energie belasting	-	0	1	3	5	9	13	18	22	28	30	9	120	129
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-1	-1	-2	-	-	-	-	-	-	-4	-	-4
Subtotaal	-	136	196	302	329	331	328	273	230	153	145	962	1.459	2.421
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-45	211	187	110	151	-295	-378	-365	-319	-293	-200	659	-1.840	-1.190
Totaal	-45	445	533	621	784	218	132	91	93	41	127	2.383	702	3.085
Directe stimulering EV	-15	156	191	234	285	39	11	7	-2	-1	17	867	70	937
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-30	289	342	386	499	179	121	84	95	43	110	1.516	632	2.148

Dekkingstekort in HL25 incl. BPM wordt een overschot van 1,19 mld.

BUDGETTAIRE TABEL HL25 INCL BPM T.O.V. OV

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-3	-2	3	11	18	191	222	249	275	329	355	30	1.621	1.651
BPM (gedragsreactie)	10	15	58	65	66	461	530	532	521	500	434	203	2.977	3.181
BPM (directe stimulering BEV)	0	1	4	5	5	40	44	50	60	71	86	15	351	367
Bijtelling	10	18	31	26	16	8	-2	-15	-9	3	9	91	-6	85
Accijns-benzine	1	4	12	21	31	75	123	172	218	259	294	67	1.141	1.208
Accijns-diesel	2	3	8	13	17	51	88	125	156	179	190	41	790	831
Energie belasting	-2	-3	-7	-12	-17	-43	-69	-92	-109	-120	-128	-39	-561	-600
Kosten stimulering particuliere markt	-	1	2	6	13	60	71	82	96	113	135	22	556	578
Totaal	18	36	111	134	149	844	1.008	1.102	1.208	1.333	1.375	431	6.869	7.300
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	1	2	2	-4	-7	-9	-10	-10	-11	6	-50	-44
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	42	47	52	63	74	89	-	367	367
BPM (gedragsreactie)	-	3	3	3	-6	27	39	88	108	141	90	4	492	496
Innovatietoelage op aanschaf	-	-0	-2	-3	-5	-28	-31	-31	-32	-32	-34	-10	-188	-198
Bijtelling	-	-0	-3	-4	-6	-14	-22	-30	-37	-44	-43	-13	-190	-203
Accijns-benzine	-	0	1	1	2	4	8	16	24	37	45	4	135	139
Accijns-diesel	-	0	1	1	1	4	5	8	13	19	21	3	70	74
Energie belasting	-	-0	-1	-1	-1	-3	-5	-9	-12	-17	-19	-3	-66	-70
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	0	-1	-2	-2	-1	-2	-3	1	-12	-11
Subtotaal	-	3	2	-1	-12	26	32	83	116	165	136	-8	558	550
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	18	33	109	136	161	817	976	1.019	1.092	1.168	1.239	439	6.311	6.750
Totaal	18	36	111	134	149	844	1.008	1.102	1.208	1.333	1.375	431	6.869	7.300

Stimuleringskosten nemen af met 7,3 mld.

Dekkingstekort neemt HL25 incl. BPM af met 6,75 mld. tov. Optimalisatievariant

BUDGETTAIRE PLAAT

HARDE LANDING 2025 EXCL. BPM

BUDGETTAIRE TABEL HL25 EXCL BPM T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-1	138	163	190	222	26	27	29	31	36	45	713	194	907
BPM (gedragsreactie)	-29	265	294	311	386	68	19	-5	15	-32	28	1.255	93	1.348
BPM (directe stimulering BEV)	12	14	15	19	26	-	-	-	-	-	-	75	-	75
Bijtelling	-26	-8	-2	5	4	12	-16	-22	-33	-37	-28	-0	-124	-124
Accijns-benzine	-0	21	40	62	91	86	74	59	48	36	36	214	338	552
Accijns-diesel	-1	17	36	58	83	80	71	59	50	42	41	194	343	537
Energie belasting	1	-14	-28	-44	-61	-55	-43	-29	-17	-3	5	-147	-142	-289
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	15	21	32	-	-	-	-	-	-	80	-	80
Totaal	-45	445	533	621	784	218	132	91	93	41	127	2.383	702	3.085
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-1	-2	-3	-4	-5	-5	-6	-8	-12	-6	-40	-46
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (gedragsreactie)	-	-5	-11	-16	-27	-42	-32	-57	-51	-80	-50	-58	-311	-369
Innovatietoelage op aanschaf	-	32	62	91	114	131	129	125	117	107	95	300	703	1.003
Bijtelling	-	1	3	5	6	11	15	20	23	28	27	15	125	140
Accijns-benzine	-	-1	-1	-1	-2	-4	-5	-8	-12	-18	-20	-5	-66	-70
Accijns-diesel	-	67	67	133	132	130	129	126	123	117	112	399	736	1.135
Energie belasting	-	0	1	1	2	3	4	6	8	10	11	4	43	47
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-	-	-	-	-	-	-3	-	-3
Subtotaal	-	94	120	211	220	225	235	207	201	157	165	646	1.191	1.837
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-45	253	263	201	259	-190	-285	-298	-290	-298	-220	975	-1.581	-607
Totaal	-45	445	533	621	784	218	132	91	93	41	127	2.383	702	3.085
Directe stimulering EV	-15	156	191	234	285	39	11	7	-2	-1	17	867	70	937
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-30	289	342	386	499	179	121	84	95	43	110	1.516	632	2.148

Dekkingstekort wordt in HL25 excl. BPM een overschot van 607 mln.

BUDGETTAIRE TABEL HL25 EXCL BPM T.O.V. OV

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-3	-2	3	11	18	191	222	249	275	329	355	30	1.621	1.651
BPM (gedragsreactie)	10	15	58	65	66	461	530	532	521	500	434	203	2.977	3.181
BPM (directe stimulering BEV)	0	1	4	5	5	40	44	50	60	71	86	15	351	367
Bijtelling	10	18	31	26	16	8	-2	-15	-9	3	9	91	-6	85
Accijns-benzine	1	4	12	21	31	75	123	172	218	259	294	67	1.141	1.208
Accijns-diesel	2	3	8	13	17	51	88	125	156	179	190	41	790	831
Energie belasting	-2	-3	-7	-12	-17	-43	-69	-92	-109	-120	-128	-39	-561	-600
Kosten stimulering particuliere markt	-	1	2	6	13	60	71	82	96	113	135	22	556	578
Totaal	18	36	111	134	149	844	1.008	1.102	1.208	1.333	1.375	431	6.869	7.300
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	0	-1	-3	-6	-9	-13	-16	-19	-22	-4	-85	-89
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	42	47	52	63	74	89	-	367	367
BPM (gedragsreactie)	-	44	78	95	108	132	133	159	148	159	103	325	834	1.159
Innovatietoelage op aanschaf	-	-0	-2	-4	-7	-32	-35	-36	-38	-38	-39	-14	-219	-233
Bijtelling	-	1	1	1	2	1	0	-2	-4	-10	-11	5	-27	-22
Accijns-benzine	-	0	0	-0	-2	-3	-4	-1	2	9	14	-1	18	17
Accijns-diesel	-	-0	0	-1	-3	-5	-9	-10	-12	-12	-14	-4	-62	-66
Energie belasting	-	-0	-0	0	2	2	3	3	2	0	-0	2	11	13
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-0	-1	-2	-2	-1	-2	-3	-1	-12	-12
Subtotaal	-	45	77	90	96	132	124	149	144	161	116	308	826	1.133
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	18	-8	34	45	53	712	884	952	1.064	1.172	1.259	123	6.043	6.166
Totaal	18	36	111	134	149	844	1.008	1.102	1.208	1.333	1.375	431	6.869	7.300

Stimuleringskosten nemen af met 7,3 mld.

Dekkingstekort neemt in HL25 excl. BPM af met 6,17 mld. tov. Optimalisatievariant

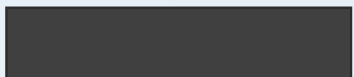
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE COALITIE OVERLEGGEN

24 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE COALITIEVARIANTEN 24/6 HL26



- Aanpassingen aan beleid: donkergrijs is aangepast t.o.v. Optimalisatievariant
- Van 2025 op 2026 is er beleidsmatig een **'harde landing'** en zorgt voor sterke marktverstoring en moelijk voorspelbare anticipatie-effecten in 2025
- In de TCO gaat de verviervoudiging van de MRB per 2026 al in eerdere jaren 'meewegen' in aankoopbeslissingen waardoor ook het EV-ingroeipad t/m 2025 lager komt te liggen
- Een MRB van 100% voor EV vanaf 2026 is door het hogere gewicht van EVs een aanzienlijk hogere belastingdruk dan voor vergelijkbare benzine-auto's. Een gelijke belastingdruk voor EV ligt op circa **70% MRB**

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Optimalisatie variant (OV)	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. BPM verhoging 3% pj, +30% in 2030 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	18%	18%	19%	20%
			CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	45%
Coalitievariant 24-06 Harde landing 2026 met BPM verhoging (HL26-metBPM)	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. BPM verhoging 3% pj t/m 2025, +15% in 2025-2030 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
Coalitievariant 24-06 Harde landing 2026 zonder BPM verhoging (HL26-zonderBPM)	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM-verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
Coalitievariant 24-06 Harde landing 2026 zonder BPM verhoging (HL26-zonderBPM)	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM-verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
Coalitievariant 24-06 Harde landing 2026 zonder BPM verhoging (HL26-zonderBPM)	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM-verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
Coalitievariant 24-06 Harde landing 2026 zonder BPM verhoging (HL26-zonderBPM)	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM-verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT HL26



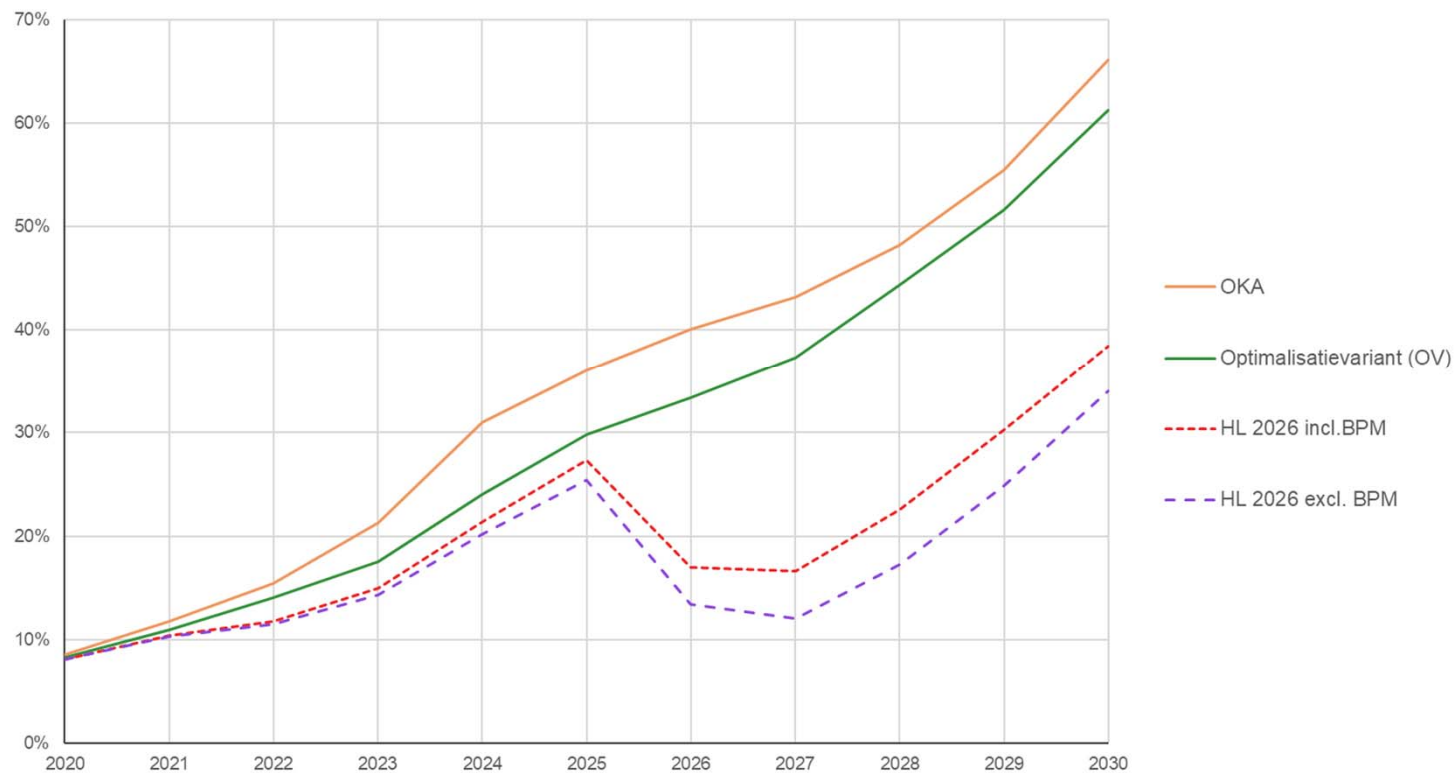
Resultaten	Optimalisatie Variant (OV)	Coalitievariant 24-6 HL26 met BPM	Coalitievariant 24-6 HL26 zonder BPM	Vershil OV-HL26 met BPM	Vershil OV-HL26 geen BPM
%-tage EV nieuwverkopen 2030	61%	38%	34%	-23%	-27%
# EV in vloot 2030	1,28 mln.	0,77 mln.	0,68 mln.	-0,51 mln.	-0,60 mln.
Mton CO ₂ reductie in 2030	1,95 Mton	0,84 Mton	0,56 Mton	-1,11 Mton	-1,39 Mton
Stimuleringskosten 2021-2030	10,38 mld.	4,17 mld.	4,17 mld.	-6,21 mld.	-6,21 mld.
Dekkingstekort 2021-2030	5,56 mld.	0,01 mld.	0,51 mld.	-5,55 mld.	-5,05 mld.
Dekkingstekort in 2030	1.039 mln.	-186 mln. (overschot)	-220 mln. (overschot)	-1.225 mln.	-1.259 mln.

Bevindingen:

- Met de nieuwe varianten wordt veel minder ingezet op EV-ingroei en CO₂-reductie (lagere ambitie)
- Dit levert een besparing op van ruim 5 miljard euro. Scenario HL26 met BPM is geheel budgetneutraal

EV-NIEUWVERKOPEN OV + HARDE LANDING 2026

Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030

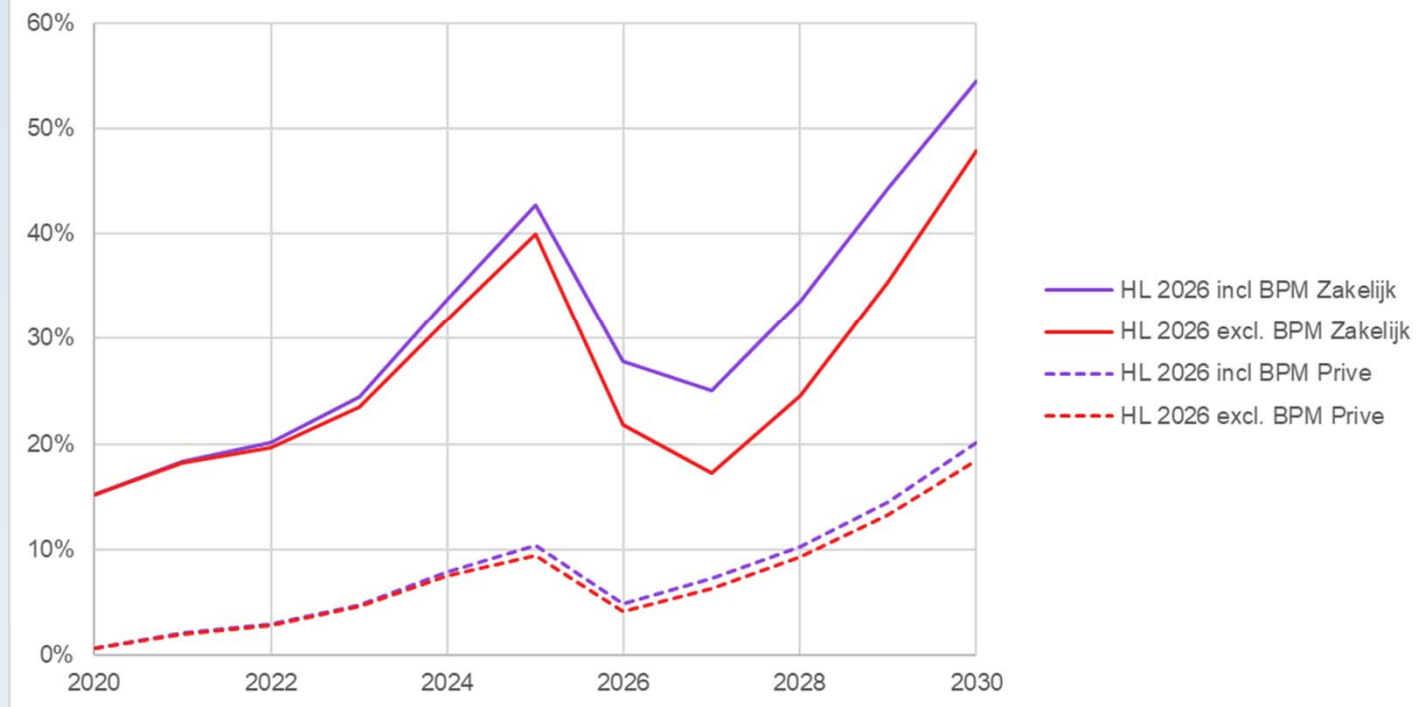


Ingroeipaden BEV	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Optimalisatievariant (OV)	8%	11%	14%	18%	24%	30%	33%	37%	44%	52%	61%
HL 2026 incl. BPM	8%	10%	12%	15%	21%	27%	17%	17%	23%	30%	38%
HL 2026 excl. BPM	8%	10%	11%	14%	20%	25%	13%	12%	17%	25%	34%

- Het verschil MET/ZONDER BPM-verhoging is cumulatief 107.000 EVs in 2021-2030
- De harde landing in 2026 zorgt voor ongeveer een halvering t.o.v. 2025

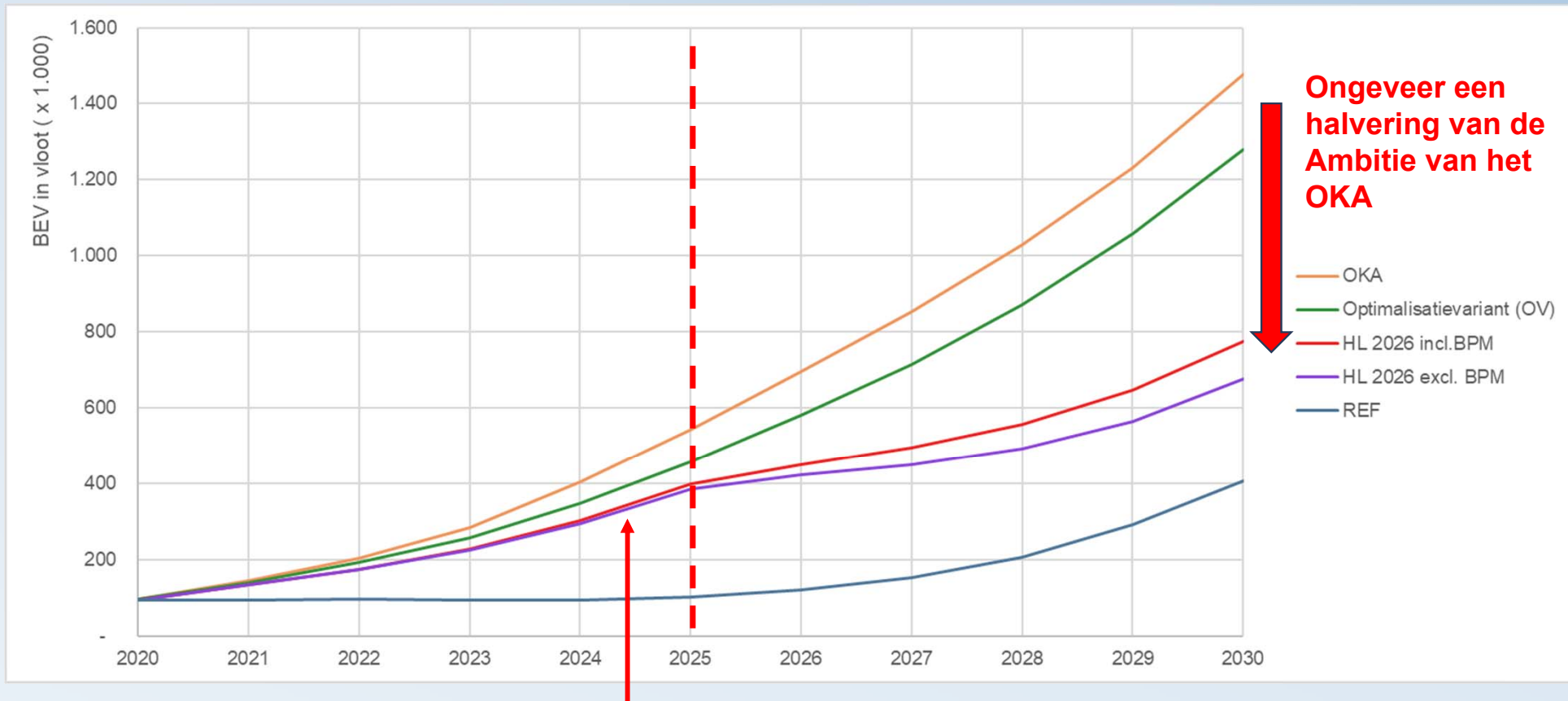
EV-NIEUWVERKOPEN OV + HARDE LANDING 2026

Ingroeipaden Privé en Zakelijk



- Het verschil tussen MET of ZONDER BPM-verhoging heeft minder impact binnen privé dan binnen zakelijk
- De harde landing in 2026 zorgt privé voor ongeveer een halvering in 2026 en zakelijk iets minder dan een halvering

BEV IN VLOOT OV + HARDE LANDING 2026



- Ook vóór 2025 gaat het ingroeipad al afwijken doordat de toekomstige MRB verhoging in de TCO al meeweegt in de aankoopbeslissing

BUDGETTAIRE PLAAT

HARDE LANDING 2026 INCL. BPM

BUDGETTAIRE TABEL HL26 INCL BPM T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-1	138	164	193	228	212	29	32	36	43	53	723	406	1.129
BPM (gedragsreactie)	-29	265	307	328	412	490	103	4	6	-42	20	1.311	583	1.894
BPM (directe stimulering BEV)	12	14	16	20	28	36	-	-	-	-	-	78	36	114
Bijtelling	-26	-8	-2	4	3	24	-20	-37	-56	-66	-76	-3	-230	-233
Accijns-benzine	-0	21	41	65	95	130	129	113	94	72	63	221	600	821
Accijns-diesel	-1	17	37	60	87	116	114	101	87	71	65	201	554	755
Energie belasting	1	-14	-29	-46	-63	-82	-75	-59	-42	-21	-9	-152	-288	-440
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	16	24	37	43	-	-	-	-	-	89	43	133
Totaal	-45	447	550	647	825	970	280	154	125	57	117	2.468	1.704	4.172
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-1	-2	-4	-8	-11	-9	-10	-14	-19	-27	-15	-90	-105
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	39	-	-	-	-	-	-	39	39
BPM (gedragsreactie)	-	36	67	74	84	95	35	21	-18	-70	-39	261	24	284
Innovatietoelage op aanschaf	-	32	62	90	110	102	116	117	109	100	89	293	634	928
Bijtelling	-	2	6	10	13	17	29	40	49	58	55	31	247	278
Accijns-benzine	-	-1	-1	-2	-5	-7	-18	-29	-41	-55	-61	-9	-210	-219
Accijns-diesel	-	67	66	131	128	124	113	103	91	76	67	392	574	966
Energie belasting	-	0	1	2	5	7	13	20	26	33	36	8	134	143
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-1	-1	-2	-1	-	-	-	-	-	-4	-1	-5
Subtotaal	-	135	198	299	325	363	280	263	202	122	121	958	1.351	2.309
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-45	214	201	139	195	425	-182	-291	-259	-247	-186	748	-739	9
Totaal	-45	447	550	647	825	970	280	154	125	57	117	2.468	1.704	4.172
Directe stimulering EV	-15	157	194	241	295	316	9	-5	-20	-23	-22	887	255	1.142
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-30	289	356	406	529	654	271	159	145	80	140	1.581	1.449	3.030

Dekkingstekort in HL26 incl. BPM op 9 mln.
Het beleidspakket is nagenoeg budgetneutraal

BUDGETTAIRE TABEL HL26 INCL BPM T.O.V. OV

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-3	-3	2	8	13	5	219	245	271	322	347	20	1.409	1.429
BPM (gedragsreactie)	10	14	45	48	40	39	445	522	530	509	442	147	2.487	2.634
BPM (directe stimulering BEV)	0	1	3	4	4	4	44	50	60	71	86	12	315	328
Bijtelling	10	18	31	27	17	-3	2	0	13	31	57	94	100	194
Accijns-benzine	1	3	11	19	27	31	69	118	172	223	266	60	879	939
Accijns-diesel	2	3	7	11	13	15	45	83	120	150	166	34	579	613
Energie belasting	-2	-3	-7	-11	-14	-15	-37	-62	-85	-102	-114	-34	-415	-449
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	1	3	8	16	71	82	96	113	135	12	513	525
Totaal	18	34	94	109	109	91	860	1.039	1.176	1.317	1.384	345	5.867	6.212
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	1	2	2	2	-5	-8	-8	-8	-7	5	-35	-30
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	3	47	52	63	74	89	-	328	328
BPM (gedragsreactie)	-	3	1	5	-3	-4	66	81	115	149	92	6	500	505
Innovatietoelage op aanschaf	-	-0	-1	-3	-4	-3	-23	-29	-31	-31	-33	-8	-150	-157
Bijtelling	-	-0	-2	-4	-5	-5	-14	-22	-30	-39	-39	-11	-149	-160
Accijns-benzine	-	0	1	1	1	1	9	20	31	46	55	3	162	166
Accijns-diesel	-	0	1	1	1	1	7	13	20	29	31	3	101	104
Energie belasting	-	-0	-0	-1	-1	-1	-6	-11	-16	-22	-25	-3	-80	-83
Kosten stimulering particuliere markt	-	0	0	0	0	-0	-2	-2	-1	-2	-3	0	-11	-10
Subtotaal	-	4	-1	2	-8	-6	79	94	143	196	160	-4	666	662
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	18	31	95	107	117	97	780	945	1.033	1.121	1.224	349	5.201	5.550
Totaal	18	34	94	109	109	91	860	1.039	1.176	1.317	1.384	345	5.867	6.212

Stimuleringskosten nemen af met 6,21 mld.

Dekkingstekort neemt HL26 incl. BPM af met 5,55 mld. tov. Optimalisatievariant

BUDGETTAIRE PLAAT

HARDE LANDING 2026 EXCL. BPM

BUDGETTAIRE TABEL HL26 EXCL BPM T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-1	138	164	193	228	212	29	32	36	43	53	723	406	1.129
BPM (gedragsreactie)	-29	265	307	328	412	490	103	4	6	-42	20	1.311	583	1.894
BPM (directe stimulering BEV)	12	14	16	20	28	36	-	-	-	-	-	78	36	114
Bijtelling	-26	-8	-2	4	3	24	-20	-37	-56	-66	-76	-3	-230	-233
Accijns-benzine	-0	21	41	65	95	130	129	113	94	72	63	221	600	821
Accijns-diesel	-1	17	37	60	87	116	114	101	87	71	65	201	554	755
Energie belasting	1	-14	-29	-46	-63	-82	-75	-59	-42	-21	-9	-152	-288	-440
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	16	24	37	43	-	-	-	-	-	89	43	133
Totaal	-45	447	550	647	825	970	280	154	125	57	117	2.468	1.704	4.172
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-1	-3	-3	-6	-5	-7	-9	-13	-5	-43	-48
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	36	-	-	-	-	-	-	36	36
BPM (gedragsreactie)	-	-5	-5	-18	-24	-15	-64	-50	-55	-83	-52	-52	-318	-371
Innovatietoelage op aanschaf	-	32	62	91	113	106	122	124	117	108	96	298	674	972
Bijtelling	-	1	3	4	6	8	12	15	18	22	21	13	96	109
Accijns-benzine	-	-1	-0	-1	-2	-1	-5	-8	-12	-18	-20	-4	-65	-68
Accijns-diesel	-	67	67	133	132	131	127	125	122	116	112	400	733	1.132
Energie belasting	-	0	0	1	2	2	4	6	8	10	11	3	41	44
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-1	2	-	-	-	-	-	-2	2	-0
Subtotaal	-	94	126	208	223	265	191	207	191	146	155	651	1.155	1.806
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-45	255	274	230	297	523	-93	-235	-248	-271	-220	1.055	-543	512
Totaal	-45	447	550	647	825	970	280	154	125	57	117	2.468	1.704	4.172
Directe stimulering EV	-15	157	194	241	295	316	9	-5	-20	-23	-22	887	255	1.142
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-30	289	356	406	529	654	271	159	145	80	140	1.581	1.449	3.030

Dekkingstekort in HL26 excl. BPM op 512 mln.

BUDGETTAIRE TABEL HL26 EXCL BPM T.O.V. OV

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-3	-3	2	8	13	5	219	245	271	322	347	20	1.409	1.429
BPM (gedragsreactie)	10	14	45	48	40	39	445	522	530	509	442	147	2.487	2.634
BPM (directe stimulering BEV)	0	1	3	4	4	4	44	50	60	71	86	12	315	328
Bijtelling	10	18	31	27	17	-3	2	0	13	31	57	94	100	194
Accijns-benzine	1	3	11	19	27	31	69	118	172	223	266	60	879	939
Accijns-diesel	2	3	7	11	13	15	45	83	120	150	166	34	579	613
Energie belasting	-2	-3	-7	-11	-14	-15	-37	-62	-85	-102	-114	-34	-415	-449
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	1	3	8	16	71	82	96	113	135	12	513	525
Totaal	18	34	94	109	109	91	860	1.039	1.176	1.317	1.384	345	5.867	6.212
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	-0	-1	-4	-6	-8	-12	-15	-18	-21	-5	-81	-86
Innovatietoelage op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	6	47	52	63	74	89	-	330	330
BPM (gedragsreactie)	-	44	73	97	105	105	165	152	152	162	106	319	842	1.160
Innovatietoelage op aanschaf	-	-0	-2	-4	-6	-7	-29	-36	-39	-39	-40	-12	-189	-201
Bijtelling	-	1	1	2	3	4	3	3	1	-3	-5	7	2	9
Accijns-benzine	-	0	0	-0	-2	-5	-3	-1	2	10	14	-2	17	15
Accijns-diesel	-	-0	-0	-1	-3	-6	-7	-9	-11	-11	-14	-5	-58	-63
Energie belasting	-	-0	0	1	2	4	3	3	2	0	-0	3	13	15
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-1	-3	-2	-2	-1	-2	-3	-1	-13	-15
Subtotaal	-	45	71	93	94	92	168	149	154	172	126	303	862	1.164
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	18	-11	22	16	15	-1	691	889	1.022	1.146	1.259	42	5.005	5.048
Totaal	18	34	94	109	109	91	860	1.039	1.176	1.317	1.384	345	5.867	6.212

Stimuleringskosten nemen af met 6,21 mld.

Dekkingstekort neemt in HL26 excl. BPM af met 5,05 mld. tov. Optimalisatievariant

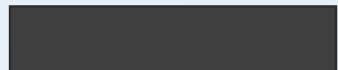
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE COALITIE OVERLEGGEN

25 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE COALITIEVARIANTEN

- Beleidsaanpassingen: donkergrijs is aangepast t.o.v. Optimalisatievariant

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Optimalisatie variant (OV)	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. BPM verhoging 3% pj, +30% in 2030 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	6%	10%	12%	14%	15%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	
			CAP	45.000	40.000	35.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	25.000	25.000	25.000	25.000
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250	1.250
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	45%	45%
			BPM	0%	3%	6%	9%	12%	15%	18%	21%	24%	27%	30%	30%
CO6 25-06	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	18%	18%	18%	19%	20%	
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
			Subsidie	n.v.t.	3.400	3.200	3.000	2.850	2.450	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250	1.250
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	45%	45%
			BPM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

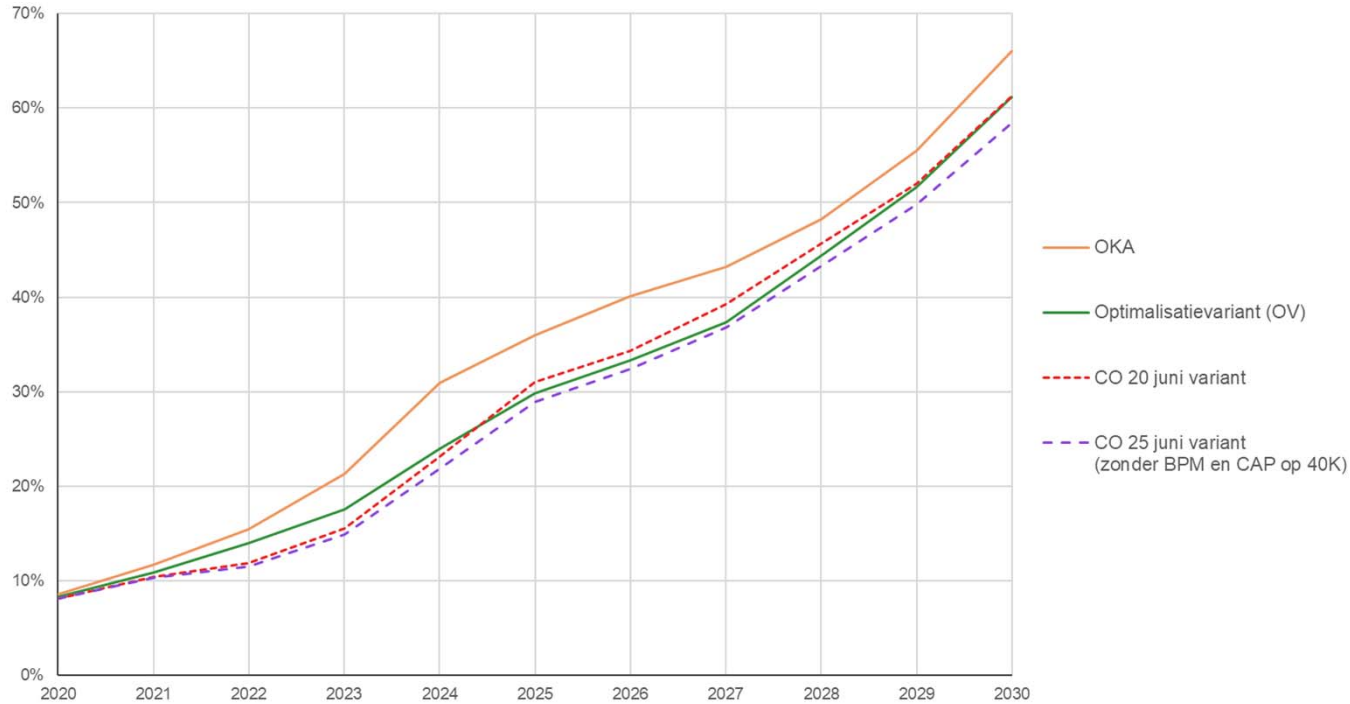
Resultaten	Optimalisatie Variant (OV)	Coalitievariant 20-6	Coalitievariant 25-6	Vershil OV-CO20-6	Vershil OV-CO25-6
%-tage EV nieuwverkopen 2030	61%	61%	58%	0%	-3%
# EV in vloot 2030	1,28 mln.	1,29 mln.	1,24 mln.	+0,01 mln.	-0,04 mln.
Mton CO ₂ reductie in 2030	1,95 Mton	2,00 Mton	1,90 Mton	+0,05 Mton	-0,05 Mton
Stimuleringskosten 2021-2030	10,38 mld.	10,35 mld.	10,60 mld.	-0,03 mld.	+0,22 mld.
Dekkingstekort 2021-2030	5,56 mld.	5,52 mld.	6,41 mld.	-0,04 mld.	+0,85 mld.
Dekkingstekort in 2030	1.039 mln.	1.055 mln.	1.124 mln.	+16 mln.	+85 mln.

Bevindingen:

-

EV-NIEUWVERKOPEN OV + COALITIEVARIANT 20-6/21-6

Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030



Ingroeipaden BEV	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Optimalisatievariant (OV)	8%	11%	14%	18%	24%	30%	33%	37%	44%	52%	61%
CO 20 juni	8%	10%	12%	16%	23%	31%	34%	39%	46%	52%	61%
CO 25 juni	8%	10%	12%	15%	22%	29%	32%	37%	43%	50%	58%

- zonder BPM loopt het verschil van de 25 juni variant op tot een verschil van 3%-punt lager ingroeipad tov CO 20 juni variant
- Cumulatief zorgt het wegvallen van de BPM voor 64K maar de CAP op 40K houden levert 15K extra BEV op wat resulteert in 49K minder BEV verkopen

BUDGETTAIRE PLAAT COALITIEVARIANT 25-6

BUDGETTAIRE TABEL CO 20-6 VARIANT T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-4	134	160	189	228	212	248	281	314	375	410	710	1.841	2.551
BPM (gedragsreactie)	-29	265	308	341	448	563	586	579	584	500	478	1.361	3.290	4.651
BPM (directe stimulering BEV)	12	14	16	21	30	41	46	53	63	74	88	81	366	447
Bijtelling	-26	-8	-2	4	1	20	-3	-1	5	16	28	-5	66	61
Accijns-benzine	1	22	43	68	103	147	190	231	273	306	341	236	1.488	1.724
Accijns-diesel	0	19	39	63	93	128	161	191	218	234	244	215	1.176	1.391
Energie belasting	-1	-15	-31	-49	-70	-93	-111	-124	-133	-130	-130	-165	-721	-886
Kosten stimulering particuliere markt	-	12	17	27	45	60	71	82	96	113	135	102	556	658
Totaal	-48	444	550	663	879	1.080	1.188	1.292	1.421	1.488	1.593	2.535	8.061	10.597
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-0	-1	-3	-3	-4	-3	-4	-4	-7	-5	-25	-30
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	41	46	53	63	73	87	-	362	362
BPM (gedragsreactie)	-	-5	-5	-19	-24	-14	-8	-4	-1	-3	-2	-53	-32	-85
Innovatietoeslag op aanschaf	-	32	62	90	111	101	96	91	82	73	62	295	505	800
Bijtelling	-	1	3	5	7	9	11	12	14	15	14	16	75	91
Accijns-benzine	-	-1	-0	-1	-2	-1	0	2	4	6	8	-4	20	16
Accijns-diesel	-	67	67	133	132	130	130	129	128	127	124	399	768	1.167
Energie belasting	-	0	0	1	2	2	1	0	-0	-1	-1	3	1	4
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-0	1	1	1	2	2	3	-1	11	10
Subtotaal	-	94	126	208	222	267	274	281	287	287	287	650	1.684	2.335
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-48	252	273	246	352	630	731	829	952	1.018	1.124	1.123	5.285	6.408
Totaal	-48	444	550	663	879	1.080	1.188	1.292	1.421	1.488	1.593	2.535	8.061	10.597
Directe stimulering EV	-19	153	191	240	305	334	362	415	479	577	661	888	2.829	3.717
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-29	291	359	423	574	746	825	877	942	910	932	1.647	5.232	6.880

Dekkingstekort in CO 20-06 variant op 6,41 mld.

BUDGETTAIRE TABEL CO 25-6 VARIANT T.O.V. OV

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	1	2	7	11	12	5	1	-4	-8	-10	-10	33	-26	7
BPM (gedragsreactie)	10	14	44	35	4	-34	-37	-52	-48	-32	-16	97	-220	-123
BPM (directe stimulering BEV)	0	1	3	3	1	-2	-2	-4	-3	-2	-1	9	-14	-6
Bijtelling	10	18	31	28	19	0	-15	-36	-48	-51	-47	96	-196	-100
Accijns-benzine	0	2	9	15	18	14	8	-0	-8	-11	-12	45	-9	36
Accijns-diesel	1	1	5	7	7	3	-2	-7	-11	-13	-13	20	-43	-24
Energie belasting	-0	-1	-4	-7	-8	-5	-1	3	6	7	7	-21	18	-3
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	0	0	0	0	0	-0	-0	-0	-0	0	-0	-0
Totaal	21	38	94	92	54	-18	-48	-100	-120	-113	-91	278	-490	-212
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	0	-0	-1	-4	-6	-10	-14	-18	-23	-27	-5	-99	-104
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	1	-0	0	1	2	-	5	5
BPM (gedragsreactie)	-	44	73	98	105	104	109	107	97	82	56	319	555	874
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-2	-3	-4	-3	-3	-2	-3	-4	-5	-9	-21	-30
Bijtelling	-	1	1	1	2	3	4	6	5	4	2	4	23	27
Accijns-benzine	-	0	0	-0	-2	-5	-8	-11	-14	-15	-14	-2	-68	-69
Accijns-diesel	-	0	-0	-1	-3	-6	-9	-13	-17	-22	-26	-4	-94	-98
Energie belasting	-	-0	0	1	2	4	6	9	10	11	12	2	53	56
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-2	-2	-3	-4	-2	-5	-6	-2	-23	-25
Subtotaal	-	45	71	93	95	90	85	75	58	31	-6	303	333	636
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsktekort	21	-7	23	-1	-40	-108	-133	-175	-178	-143	-85	-25	-823	-848
Totaal	21	38	94	92	54	-18	-48	-100	-120	-113	-91	278	-490	-212

Stimuleringskosten nemen toe met 212 mln.

Dekkings opbrengsten nemen met 636 mln. af

Het verschil tov OV leidt tot een groter dekkingstekort van 848 mln. (212+636)

BUDGETTAIRE TABEL CO 25-6 VARIANT T.O.V. CO 20-6

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-	-	-	-1	-2	-4	-6	-6	-	-19	-19
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-	-	-	-14	-13	-28	-25	-15	-	-95	-95
BPM (directe stimulering BEV)	-	-	-	-	-	-	-1	-1	-2	-2	-1	-	-5	-5
Bijtelling	-	-	-	-	-	-	-3	-7	-18	-31	-39	-	-98	-98
Accijns-benzine	-	-	-	-	-	-	-1	-2	-4	-7	-8	-	-21	-21
Accijns-diesel	-	-	-	-	-	-	-1	-2	-5	-6	-7	-	-22	-22
Energie belasting	-	-	-	-	-	-	1	1	3	4	4	-	13	13
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-	-	-	-	-	-0	-0	-0	-	-0	-0
Totaal	-	-	-	-	-	-	-20	-26	-57	-73	-72	-	-247	-247
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-1	-3	-5	-8	-11	-15	-19	-24	-28	-9	-104	-113
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	3	2	3	2	2	2	-	14	14
BPM (gedragsreactie)	-	41	72	95	106	102	109	104	95	86	57	314	554	868
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-0	-0	-1	-3	-4	-4	-5	-5	-4	-5	-4	-27	-31
Bijtelling	-	1	3	5	6	7	8	9	9	8	6	14	46	61
Accijns-benzine	-	-0	-1	-1	-4	-7	-10	-13	-17	-18	-17	-5	-82	-87
Accijns-diesel	-	-0	-1	-2	-4	-7	-10	-14	-18	-22	-26	-7	-98	-105
Energie belasting	-	0	1	1	3	5	7	9	11	12	13	5	57	62
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-0	-2	-2	-3	-4	-2	-5	-6	-2	-23	-25
Subtotaal	-	41	72	94	97	89	88	74	56	35	-3	305	339	644
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsstekort	-	-41	-72	-94	-97	-89	-108	-99	-113	-107	-69	-305	-586	-891
Totaal	-	-	-	-	-	-	-20	-26	-57	-73	-72	-	-247	-247

Stimuleringskosten nemen toe met 247 mln.

Dekkings opbrengsten nemen met 644 mln. af

Het verschil tov CO 20-6 leidt tot een groter dekkingstekort van 891 mln. (247+644)

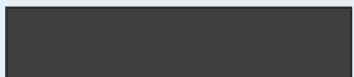
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE COALITIE OVERLEGGEN

27 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE COALITIEVARIANTEN

- Beleidsaanpassingen: donkergrijs is aangepast t.o.v. Optimalisatievariant
- Van 2025 op 2026 is er beleidsmatig een '**harde landing**' en zorgt voor sterke marktverstoring en moeilijk voorspelbare anticipatie-effecten in 2025
- In de TCO gaat de verviervoudiging van de MRB per 2026 al in eerdere jaren 'meewegen' in aankoopbeslissingen waardoor ook het EV-ingroeipad t/m 2025 lager komt te liggen
- Een MRB van 100% voor EV vanaf 2026 is door het hogere gewicht van EVs een aanzienlijk hogere belastingdruk dan voor vergelijkbare benzine-auto's. Een gelijke belastingdruk voor EV ligt op circa **70% MRB**

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
HL 2026 CA	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Geen innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	4.000	4.000	3.700	3.350	2.950	2.550	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
			BPM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
CO7 27-06	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Geen innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	18%	18%	18%	19%	20%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
			Subsidie	4.000	4.000	3.700	3.350	2.950	2.550	2.200	1.950	1.700	1.450	1.250
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	30%	35%	40%	40%	45%
			BPM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

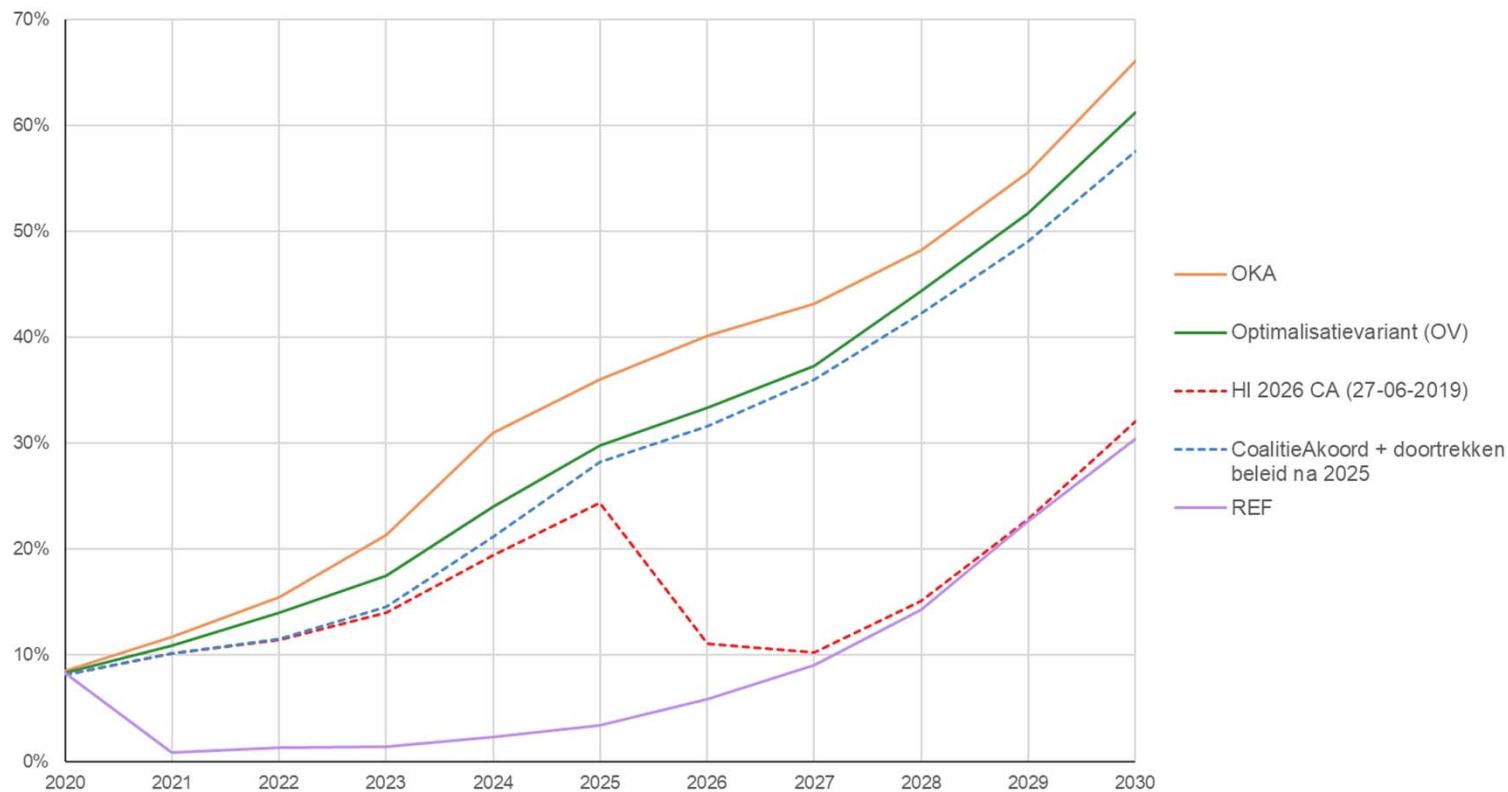
Resultaten	Optimalisatie Variant (OV)	HL 2026 CoalitieAkkoord	CoalitieAkkoord + doortrekken beleid na 2026	Vershil OV-HL 2026 CA	Vershil OV-CA+
%-tage EV nieuwverkopen 2030	61%	32%	58%	-29%	-3%
# EV in vloot 2030	1,28 mln.	0,63 mln.	1,23 mln.	-0,65 mln.	-0,05 mln.
Mton CO ₂ reductie in 2030	1,95 Mton	0,44 Mton	1,88 Mton	-1,51 Mton	-0,07 Mton
Stimuleringskosten 2021-2030	10,38 mld.	4,20 mld.	10,63 mld.	-6,18 mld.	+0,25 mld.
Dekkingstekort 2021-2030	5,56 mld.	1,18 mld.	7,07 mld.	-4,38 mld.	+1,51 mld.
Dekkingstekort in 2030	1.039 mln.	-176 mln. (overschot)	1.165 mln.	-1.215 mln.	+26 mln.

Bevindingen:

- Met de Coalitievariant + harde landing 2026 wordt veel minder ingezet op EV-ingroei en CO₂-reductie (lagere ambitie)
- Dit levert een besparing op van ruim 6 miljard euro

EV-NIEUWVERKOPEN CA + HL26

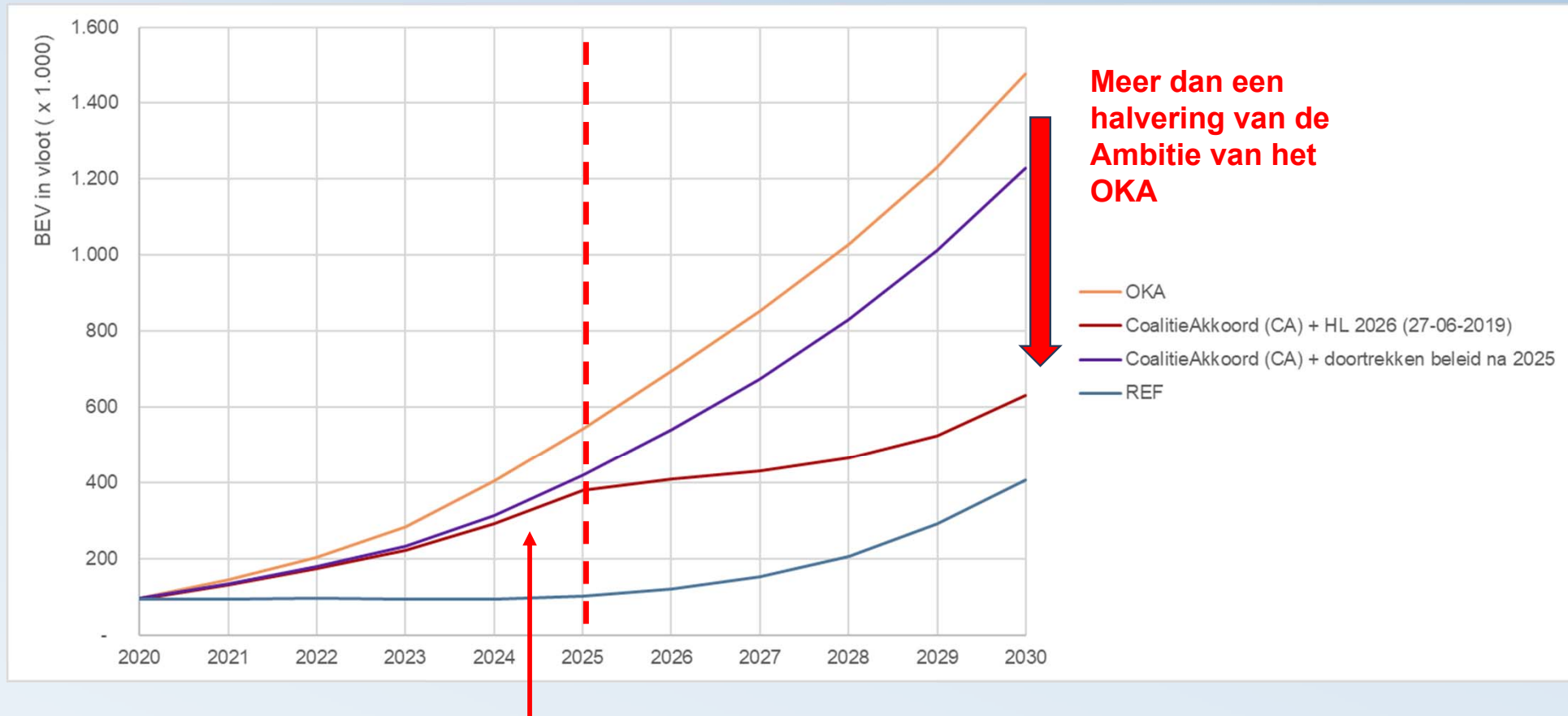
Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Optimalisatievariant (OV)	8%	11%	14%	18%	24%	30%	33%	37%	44%	52%	61%
HL 2026 CA (27-06-2019)	8%	10%	11%	14%	19%	24%	11%	10%	15%	23%	32%
CA + doortrekken beleid na 2025	8%	10%	12%	15%	21%	28%	32%	36%	42%	49%	58%

- Met het wegvallen van stimulerings- en dekkingsmaatregelen valt het ingroeipad terug

BEV IN VLOOT CA + HARDE LANDING 2026



- Ook vóór 2025 gaat het ingroeipad al afwijken doordat de toekomstige MRB verhoging in de TCO al meeweegt in de aankoopbeslissing

BUDGETTAIRE PLAAT

COALITIEAKKOORD (CA) MET HARDE LANDING IN 2026 (HL26)

BUDGETTAIRE TABEL COALITIEAKKOORD T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-1	139	165	193	228	213	29	32	36	43	53	725	405	1.131
BPM (gedragsreactie)	-29	267	308	329	412	492	103	4	6	-42	20	1.316	583	1.899
BPM (directe stimulering BEV)	12	14	16	20	28	36	-	-	-	-	-	78	36	115
Bijtelling	-26	-8	-2	4	3	24	-20	-37	-56	-66	-76	-3	-230	-233
Accijns-benzine	-0	21	42	65	95	131	129	113	94	72	64	223	604	827
Accijns-diesel	-1	17	37	60	87	116	114	101	87	71	65	201	555	756
Energie belasting	1	-14	-29	-46	-64	-83	-75	-59	-42	-21	-9	-153	-289	-442
Kosten stimulering particuliere markt	-	16	20	28	39	46	-	-	-	-	-	104	46	150
Totaal	-45	453	557	654	828	976	281	154	125	58	118	2.491	1.711	4.203
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-0	-0	0	-6	-5	-6	-6	-9	-0	-32	-32
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	35	-	-	-	-	-	-	35	35
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-3	-0	18	-1	-4	-2	-33	-5	-4	-28	-32
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	-	-	-	0	0	2	1	-0	-1	2	1	0	3	4
Accijns-benzine	-	-	-	-0	-0	2	2	2	1	-3	-3	-0	0	0
Accijns-diesel	-	67	67	134	133	133	133	133	133	129	127	401	789	1.190
Energie belasting	-	-	-	0	0	-1	-1	-1	-1	1	2	0	-0	0
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-	0	3	-	-	-	-	-	0	3	3
Subtotaal	-	67	67	130	133	191	128	125	125	90	112	398	771	1.169
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-45	287	339	315	390	603	-29	-153	-182	-214	-176	1.332	-152	1.180
Totaal	-45	453	557	654	828	976	281	154	125	58	118	2.491	1.711	4.203
Directe stimulering EV	-15	162	199	246	298	320	9	-5	-20	-23	-23	904	258	1.162
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-30	291	358	408	530	656	272	159	145	81	140	1.587	1.453	3.041

Dekkingstekort in CA op 1,18 mld.

BUDGETTAIRE TABEL COALITIEAKKOORD T.O.V. OV

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-3	-3	2	7	12	5	220	246	271	322	347	18	1.409	1.427
BPM (gedragsreactie)	10	12	44	46	40	37	446	523	530	510	442	143	2.487	2.629
BPM (directe stimulering BEV)	0	1	3	4	4	3	44	50	60	71	86	12	315	327
Bijtelling	10	18	31	27	17	-3	2	0	13	31	57	94	100	194
Accijns-benzine	1	3	10	19	26	30	68	118	171	223	265	58	875	933
Accijns-diesel	2	3	7	10	13	15	45	83	119	150	166	33	578	611
Energie belasting	-2	-3	-6	-11	-13	-15	-37	-62	-85	-102	-114	-33	-414	-447
Kosten stimulering particuliere markt	-	-4	-3	-2	7	13	71	82	96	113	135	-2	510	508
Totaal	18	29	87	101	105	85	859	1.038	1.176	1.317	1.384	322	5.860	6.182
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-1	-2	-6	-10	-8	-13	-16	-21	-25	-9	-93	-102
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	7	47	52	63	74	89	-	332	332
BPM (gedragsreactie)	-	39	67	82	82	73	102	107	99	112	59	270	551	822
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	87	107	99	94	88	79	69	56	286	484	770
Bijtelling	-	2	4	6	8	11	14	18	20	17	15	20	95	114
Accijns-benzine	-	-0	-0	-1	-4	-8	-10	-11	-11	-6	-3	-6	-48	-54
Accijns-diesel	-	-0	-0	-2	-4	-8	-13	-18	-23	-24	-29	-6	-115	-121
Energie belasting	-	0	0	1	3	7	8	10	11	9	10	5	54	60
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-4	-2	-2	-1	-2	-3	-4	-14	-18
Subtotaal	-	72	130	171	184	166	232	231	220	228	169	556	1.246	1.802
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsktekort	18	-43	-43	-69	-79	-81	628	807	956	1.089	1.215	-234	4.614	4.380
Totaal	18	29	87	101	105	85	859	1.038	1.176	1.317	1.384	322	5.860	6.182

Stimuleringskosten nemen af met 6,18 mld.

Dekkings opbrengsten nemen met 1,80 mld. af

Het verschil tov OV leidt tot een groter dekkingstekort van 4,38 mld. (6,18-1,80)

BUDGETTAIRE PLAAT

COALITIEAKKOORD (CA) + DOORTREKKEN BELEID (DB)

BUDGETTAIRE TABEL CA + DB T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-4	134	160	190	229	213	248	282	315	375	410	712	1.843	2.555
BPM (gedragsreactie)	-29	267	309	342	448	565	586	579	584	500	478	1.366	3.291	4.657
BPM (directe stimulering BEV)	12	14	16	21	30	42	46	53	63	74	88	82	366	448
Bijtelling	-26	-8	-2	4	1	20	-3	-1	5	16	28	-5	66	61
Accijns-benzine	1	22	43	69	104	148	190	232	274	307	342	238	1.493	1.731
Accijns-diesel	0	19	40	64	93	129	161	191	218	234	244	215	1.177	1.393
Energie belasting	-1	-15	-31	-50	-70	-93	-111	-125	-133	-130	-130	-166	-723	-889
Kosten stimulering particuliere markt	-	16	21	32	48	64	71	82	96	113	135	117	560	677
Totaal	-48	449	556	671	883	1.086	1.189	1.293	1.422	1.489	1.594	2.560	8.073	10.633
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-	-	-0	-0	0	0	1	-2	-	-2	-2
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	41	46	52	62	72	86	-	358	358
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-	-	10	12	15	24	13	13	-	87	87
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	-	-	-	-	-	2	3	5	7	9	10	-	36	36
Accijns-benzine	-	-	-	-	-	1	3	5	7	9	11	-	37	37
Accijns-diesel	-	67	67	134	133	132	132	131	131	130	128	401	784	1.185
Energie belasting	-	-	-	-	-	-1	-1	-2	-3	-4	-4	-	-15	-15
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-	-	2	2	2	4	3	5	-	19	19
Subtotaal	-	67	67	134	133	187	196	210	231	233	247	401	1.304	1.706
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-48	284	338	328	445	717	811	902	1.009	1.074	1.165	1.396	5.677	7.074
Totaal	-48	449	556	671	883	1.086	1.189	1.293	1.422	1.489	1.594	2.560	8.073	10.633
Directe stimulering EV	-19	157	195	246	308	338	363	416	479	578	661	906	2.835	3.741
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-29	292	361	425	575	748	826	878	943	911	933	1.654	5.238	6.892

Dekkingstekort in CA + DB op 7,07 mld.

BUDGETTAIRE TABEL CA + DB T.O.V. OV

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	1	2	6	11	12	5	1	-4	-8	-10	-10	31	-28	2
BPM (gedragsreactie)	10	12	43	33	4	-36	-37	-52	-48	-32	-16	92	-221	-129
BPM (directe stimulering BEV)	0	1	3	3	1	-2	-2	-4	-3	-2	-1	8	-15	-6
Bijtelling	10	18	31	28	19	0	-15	-36	-48	-51	-47	96	-196	-100
Accijns-benzine	0	2	8	15	18	13	7	-1	-8	-12	-12	43	-14	29
Accijns-diesel	1	1	4	7	7	3	-2	-7	-11	-13	-13	19	-44	-25
Energie belasting	-0	-1	-4	-7	-7	-4	-1	3	6	8	7	-20	20	-0
Kosten stimulering particuliere markt	-	-4	-4	-5	-2	-4	-0	-0	-0	-0	-0	-15	-4	-19
Totaal	21	32	88	84	50	-25	-49	-101	-121	-114	-92	254	-502	-249
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-0	-1	-2	-6	-9	-14	-18	-22	-28	-32	-10	-123	-133
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	1	1	0	1	2	3	-	8	8
BPM (gedragsreactie)	-	39	67	79	81	80	89	87	73	67	40	266	436	702
Innovatietoeslag op aanschaf	-	31	60	87	107	99	94	88	79	69	56	286	484	770
Bijtelling	-	2	4	6	8	11	12	13	12	10	6	20	62	82
Accijns-benzine	-	-0	-0	-1	-4	-8	-11	-14	-17	-17	-17	-6	-85	-90
Accijns-diesel	-	-0	-0	-2	-4	-7	-12	-16	-21	-25	-29	-6	-110	-116
Energie belasting	-	0	0	1	4	6	9	11	13	14	15	6	69	75
Kosten stimulering particuliere markt	-	-0	-0	-1	-2	-3	-4	-5	-4	-6	-8	-4	-31	-34
Subtotaal	-	72	130	167	184	170	163	147	114	85	34	552	713	1.265
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsktekort	21	-40	-42	-83	-134	-195	-212	-248	-235	-199	-127	-299	-1.215	-1.514
Totaal	21	32	88	84	50	-25	-49	-101	-121	-114	-92	254	-502	-249

Stimuleringskosten nemen toe met 249 mln. (hogere cap)

Dekkings opbrengsten nemen met 1,27 mld. af

Het verschil tov OV leidt tot een groter dekkingstekort van 1,51 mld. (1,27 + 0,25)

KLIMAATAKKOORD PERSONENAUTO'S

HANDELINGSPERSPECTIEVEN EN VOORBEELDAUTO'S

TEN BEHOEVE VAN HET KLIMAATAKKOORD

27 juni 2019

Robert Kok



- Slide 3: leeswijzer
- Slide 4: overzicht handelingsperspectief in 2021 privé aankoop / private lease en occasion
- Slide 5-14: detailinzichten handelingsperspectief in 2021 per segment privé markt
- Slide 15-16: handelingsperspectief zakelijke markt
- Slide 17: bijlage met aannames

Doel en leeswijzer bij de voorbeeldberekeningen per segment:

- Inzichtelijk maken van een gemiddeld handelingsperspectief per autosegment zonder- en met beleid om de maatvoering en effecten van het Klimaatakkoord voor een gemiddelde ‘archetype’ gebruiker te verduidelijken
- Het gemiddelde per autosegment wordt bepaald aan de hand van een ‘mandje’ benzine auto’s vergeleken met een ‘mandje’ elektrische auto’s per segment. Het ‘mandje’ is bepaald aan de hand van de huidige modellen per segment en gewogen naar nieuwverkopen
- Het is nadrukkelijk niet bedoeld om specifieke autovergelijkingen of persoonlijke situaties inzichtelijk te maken
- Specifieke situaties en autovergelijkingen kunnen sterk afwijken van de gepresenteerde gemiddelden: het jaarkilometrage kan voor hogere/lagere brandstofkosten zorgen, de gemiddelde laadkosten kunnen hoger uitvallen als iemand geen mogelijkheid heeft voor een laadpaal op eigen terrein, een auto kan goedkoper of duurder zijn dan het gemiddelde van een segment, mensen kunnen korter of langer in de auto rijden dan de gekozen periode van 4 jaar
- De bepaling van autokosten (TCO) in de toekomst is onzeker doordat bijvoorbeeld het ‘mandje’ auto’s van samenstelling en prijsniveaus kan veranderen door aanbodontwikkelingen (modellen en verkoopaantallen per model en per segment) en door prijsstrategieën van fabrikanten en importeurs of door veranderende brandstofprijzen
- De effecten van autokosten (TCO) in keuzegedrag van consumenten zijn onzeker. De TCO is een gekwantificeerde economische factor die gedeeltelijk een rol speelt in keuzegedrag van consumenten. Een gelijke TCO voor benzine- en elektrische auto’s betekent niet per se een kantelpunt waar alle consumenten ineens de overstap maken van de ene naar de andere auto. Subjectieve factoren spelen ook een rol en uit onderzoek blijkt dat er bepaalde ‘overstapdrempels’ of ‘gedoefactoren’ een rol spelen bij de overstap naar elektrische auto’s. Bijvoorbeeld zorgen over de actieradius, zorgen over voldoende en toegankelijke laadinfrastructuur, zorgen over de restwaarde van de auto. Consumenten kunnen ook gevoeliger zijn voor de hogere kosten van een BEV bij aanschaf en minder gevoelig voor de lagere gebruikskosten van een BEV, waardoor de TCO negatiever ervaren/ingeschat wordt dan die in werkelijkheid is
- Hierdoor is het niet exact te duiden wanneer sprake is van optimale maatvoering van stimuleringsbeleid en wanneer sprake is van overstimulering. Een positieve TCO voor BEVs betekent niet automatisch dat de beleidsdoelen gehaald zullen worden of dat er sprake is van overstimulering

OVERZICHT HANDELINGSPERSPECTIEF PRIVÉ IN 2021

Nieuw: 5 voorbeeldauto's

TCO per maand	A	B	C	D	E
Benzine	332	429	583	758	1.636
BEV	256	356	454	656	1.375
TCO verschil met beleid	-75	-74	-129	-102	-262
TCO verschil zonder beleid	80	119	75	96	-4
Procentuele verbetering TCO	38%	35%	31%	23%	16%

TCO verschil en overstapkansen	A	B	C	D	E
Percentage TCO verschil met beleid	-23%	-17%	-22%	-14%	-16%
Overstap kans	16%	11%	16%	9%	10%

Occasion: 5 voorbeeldauto's

TCO per maand	A	B	C	D	E
Benzine	229	292	384	473	760
BEV	189	239	285	389	642
TCO verschil met beleid	-40	-53	-99	-84	-118
TCO verschil zonder beleid	23	40	-5	17	22
Procentuele verbetering TCO	25%	28%	25%	20%	18%

Aannames:

- Aanschaf of private lease nieuw in 2021
- Gebruik in 2021-2024
- 60.000 km / 15.000 per jaar

Kanttekeningen:

- Overstapdrempels o.b.v. gemiddelde van overstapdrempels voor privé aanschaf en private lease
- Zakelijke overstapdrempels zijn aanzienlijk lager
- Overstapdrempels nemen verder af richting 2030, overstapkansen worden steeds groter
- Na de overstapdrempels spelen aanbodbeperkingen een rol bij het uiteindelijke overstapeffect per segment

Aannames:

- Aanschaf 4 jaar oude occasion in 2021
- Gebruik in 2021-2024
- 40.000 km / 10.000 per jaar

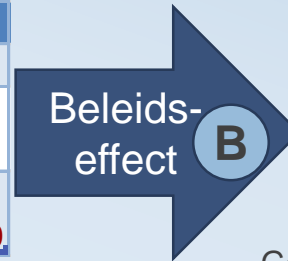
A-SEGMENT NIEUW: HANDELINGSPERSPECTIEF IN 2021

Handelingsperspectief nieuwe auto in het A-segment (VW e-UP!, VWUP Smart Fortwo/Opel Karl Peugeot 108)

- Een nieuwe elektrische auto of benzine auto kopen in 2021 en er 4 jaar in rijden (15.000 km per jaar ofwel 60.000 km in 4 jaar)

A Handelingsperspectief in referentie scenario:

Situatie nieuw	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	14.225	24.696	10.471
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	221	163	-58
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	332	411	80



Geen verhoging belastingdruk benzine auto's

Benzine	BEV
-	-4.350
-	-42
-	-155

- Aanschafsubsidie van 4.000 + geen vaste BPM voet van 350 euro
- MRB-vrijstelling (Rijksdeel + opcenten)
- Saldo van lagere afschrijving en lagere operationele kosten

Conclusie handelingsperspectief:

- A** Zonder beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 80 per maand hoger dan een benzineauto
- B** Het totale beleidseffect is een ombuiging van € 155 per maand (benzine gelijk, elektrisch € 155 goedkoper)
- C** Met beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 75 per maand lager dan een benzineauto

C Handelingsperspectief klimaatkkoord scenario:

Situatie nieuw	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	14.225	20.346	6.121
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	221	121	-100
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	332	256	-75

Handelingsperspectief occasion in het A-segment (VW e-UP!, VWUP Smart Fortwo/Opel Karl Peugeot 108)

- Een 4 jaar oude tweedehands elektrische auto of benzine auto kopen in 2021 en er 4 jaar in rijden (10.000 km per jaar ofwel 40.000 km in 4 jaar)

A Handelingsperspectief in referentie scenario:

Situatie occasion	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	8.780	13.432	4.653
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	148	117	-32
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	229	251	23

Beleids-effect

B

Benzine	BEV
-	-
-	-63
-	-63

MRB-vrijstelling van €42 (Rijksdeel + opcenten) en laadtegoed van €1.000 (€21 per maand)

Geen verhoging belastingdruk benzine auto's

Conclusie handelingsperspectief:

- A** Zonder beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 23 per maand hoger dan een benzineauto
- B** Het totale beleidseffect is een ombuiging van € 63 per maand (benzine gelijk, elektrisch € 63 goedkoper)
- C** Met beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 40 per maand lager dan een benzineauto

C Handelingsperspectief klimaatkkoord scenario:

Situatie occasion	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	8.780	13.432	4.653
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	148	54	-94
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	229	189	-40

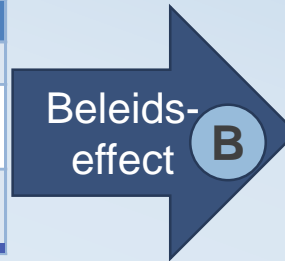
B-SEGMENT NIEUW: HANDELINGSPERSPECTIEF IN 2021

Handelingsperspectief nieuwe auto in het B-segment (VW Polo, Peugeot 208, Audi A1, Renault ZOE, Peugeot e-208)

- Een nieuwe elektrische auto of benzine auto kopen in 2021 en er 4 jaar in rijden (15.000 km per jaar ofwel 60.000 km in 4 jaar)

A Handelingsperspectief in referentie scenario:

Situatie nieuw	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	20.759	31.857	11.098
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	263	217	-46
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	429	549	119



	Benzine	BEV
	-	-4.350
	-	-73
	-	-193

- Aanschafsubsidie van 4.000 + geen vaste BPM voet van 350 euro
- MRB-vrijstelling (Rijksdeel + opcenten)
- Saldo van lagere afschrijving en lagere operationele kosten

Geen verhoging belastingdruk benzine auto's

Conclusie handelingsperspectief:

- A** Zonder beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 119 per maand hoger dan een benzineauto
- B** Het totale beleidseffect is een ombuiging van € 193 per maand (benzine gelijk, elektrisch € 193 goedkoper)
- C** Met beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 74 per maand lager dan een benzineauto

C Handelingsperspectief klimaatkkoord scenario:

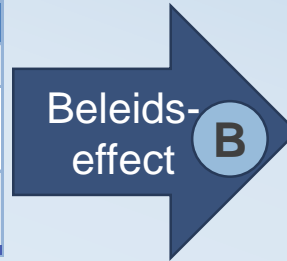
Situatie nieuw	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	20.759	27.507	6.748
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	263	145	-119
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	429	356	-74

Handelingsperspectief occasion in het B-segment (VW Polo, Peugeot 208, Audi A1 / Renault ZOE)

- Een 4 jaar oude tweedehands elektrische auto of benzine auto kopen in 2021 en er 4 jaar in rijden (10.000 km per jaar ofwel 40.000 km in 4 jaar)

A Handelingsperspectief in referentie scenario:

Situatie occasion	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	12.459	16.757	4.298
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	181	161	-21
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	292	332	40



	Benzine	BEV
	-	-
	-	-93
	-	-93

MRB-vrijstelling van €72 (Rijksdeel + opcenten) en laadtegoed van €1.000 (€21 per maand)

Geen verhoging belastingdruk benzine auto's

Conclusie handelingsperspectief:

- A** Zonder beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 40 per maand hoger dan een benzineauto
- B** Het totale beleidseffect is een ombuiging van € 93 per maand (benzine gelijk, elektrisch € 93 goedkoper)
- C** Met beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 53 per maand lager dan een benzineauto

C Handelingsperspectief klimaatakkoord scenario:

Situatie occasion	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	12.459	16.757	4.298
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	181	67	-114
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	292	239	-53

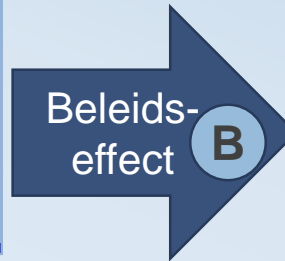
C-SEGMENT NIEUW: HANDELINGSPERSPECTIEF IN 2021

Handelingsperspectief nieuwe auto in het C-segment (Golf, Astra, Megane / e-Golf, LEAF, KIA Niro EV, Hyundai Kona EV)

- Een nieuwe elektrische auto of benzine auto kopen in 2021 en er 4 jaar in rijden (15.000 km per jaar ofwel 60.000 km in 4 jaar)

A Handelingsperspectief in referentie scenario:

Situatie nieuw	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	31.434	37.890	6.456
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	314	244	-71
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	583	658	75



	Benzine	BEV
	-	-4.350
	-	-73
	-	-204

Aanschafsubsidie van 4.000 + geen vaste BPM voet van 350 euro

MRB-vrijstelling (Rijksdeel + opcenten)

Saldo van lagere afschrijving en lagere operationele kosten

Geen verhoging belastingdruk benzine auto's

Conclusie handelingsperspectief:

- A** Zonder beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 75 per maand hoger dan een benzineauto
- B** Het totale beleidseffect is een ombuiging van € 204 per maand (benzine gelijk, elektrisch € 204 goedkoper)
- C** Met beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 129 per maand lager dan een benzineauto

C Handelingsperspectief klimaatkkoord scenario:

Situatie nieuw	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	31.434	33.540	2.106
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	314	171	-143
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	583	454	-129

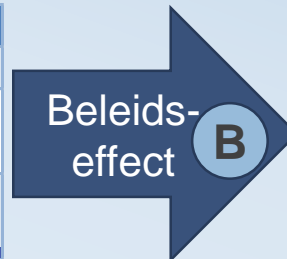
C-SEGMENT OCCASION: HANDELINGSPERSPECTIEF IN 2021

Handelingsperspectief occasion in het C-segment (Golf, Astra, Megane / e-Golf, LEAF, KIA Niro EV, Hyundai Kona EV)

- Een 4 jaar oude tweedehands elektrische auto of benzine auto kopen in 2021 en er 4 jaar in rijden (10.000 km per jaar ofwel 40.000 km in 4 jaar)

A Handelingsperspectief in referentie scenario:

Situatie occasion	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	18.186	21.916	3.730
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	221	176	-45
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	384	378	-5



Benzine	BEV
-	-
-	-93
-	-93

MRB-vrijstelling van €72 (Rijksdeel + opcenten) en laadtegoed van €1.000 (€21 per maand)

Geen verhoging belastingdruk benzine auto's

Conclusie handelingsperspectief:

- A** Zonder beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 5 per maand lager dan een benzineauto
- B** Het totale beleidseffect is een ombuiging van € 93 per maand (benzine gelijk, elektrisch € 93 goedkoper)
- C** Met beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 99 per maand lager dan een benzineauto

C Handelingsperspectief klimaatakkoord scenario:

Situatie occasion	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	18.186	21.916	3.730
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	221	83	-139
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	384	285	-99

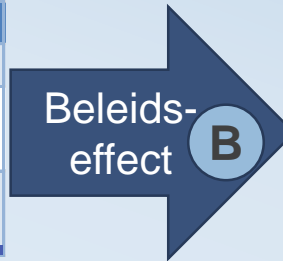
D-SEGMENT NIEUW: HANDELINGSPERSPECTIEF IN 2021

Handelingsperspectief nieuwe auto in het D-segment (Tesla Model 3/ VW Passat, Peugeot 508, Audi A4, BMW 3-serie)

- Een nieuwe elektrische auto of benzine auto kopen in 2021 en er 4 jaar in rijden (15.000 km per jaar ofwel 60.000 km in 4 jaar)

A Handelingsperspectief in referentie scenario:

Situatie nieuw	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	42.754	51.460	8.706
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	365	302	-62
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	758	854	96



Benzine	BEV
-	-2.128
-	-100
-	-198

- Aanschafsubsidie van 4.000 + geen vaste BPM voet van 350 euro
- MRB-vrijstelling (Rijksdeel + opcenten)
- Saldo van lagere afschrijving en lagere operationele kosten

Geen verhoging belastingdruk benzine auto's

Conclusie handelingsperspectief:

- A** Zonder beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 96 per maand hoger dan een benzineauto
- B** Het totale beleidseffect is een ombuiging van € 198 per maand (benzine gelijk, elektrisch € 198 goedkoper)
- C** Met beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 102 per maand lager dan een benzineauto

C Handelingsperspectief klimaatakkoord scenario:

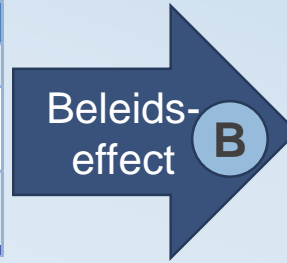
Situatie nieuw	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	42.754	49.333	6.579
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	365	202	-163
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	758	656	-102

Handelingsperspectief occasion in het D-segment (Tesla Model 3/ VW Passat, Peugeot 508, Audi A4, BMW 3-serie)

- Een 4 jaar oude tweedehands elektrische auto of benzine auto kopen in 2021 en er 4 jaar in rijden (10.000 km per jaar ofwel 40.000 km in 4 jaar)

A Handelingsperspectief in referentie scenario:

Situatie occasion	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	23.341	32.654	9.313
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	258	222	-36
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	473	490	17



Benzine	BEV
-	-
-	-100
-	-100

MRB-vrijstelling (Rijksdeel + opcenten)

Geen laadtegoed (alleen lagere segmenten met lagere occasionprijzen)

Geen verhoging belastingdruk benzine auto's

Conclusie handelingsperspectief:

- A** Zonder beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 17 per maand hoger dan een benzineauto
- B** Het totale beleidseffect is een ombuiging van € 100 per maand (benzine gelijk, elektrisch € 100 goedkoper)
- C** Met beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 84 per maand lager dan een benzineauto

C Handelingsperspectief klimaatakkoord scenario:

Situatie occasion	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	23.341	32.654	9.313
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	258	122	-136
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	473	389	-84

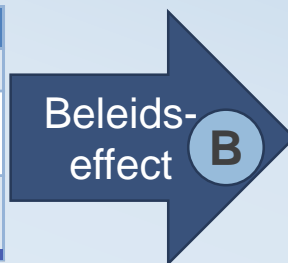
E-SEGMENT NIEUW: HANDELINGSPERSPECTIEF IN 2021

Handelingsperspectief nieuwe auto in het E-segment (BMW 5-serie/X5, Audi A6/Q5 / Tesla Model S, Jaguar I-pace)

- Een nieuwe elektrische auto of benzine auto kopen in 2021 en er 4 jaar in rijden (15.000 km per jaar ofwel 60.000 km in 4 jaar)

A Handelingsperspectief in referentie scenario:

Situatie nieuw	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	94.919	97.157	2.238
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	464	408	-56
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	1.636	1.632	-4



Benzine	BEV
-	-350
-	-139
-	-257

- Aanschafsubsidie van 4.000 + geen vaste BPM voet van 350 euro
- MRB-vrijstelling (Rijksdeel + opcenten)
- Saldo van lagere afschrijving en lagere operationele kosten

Geen verhoging belastingdruk benzine auto's

Conclusie handelingsperspectief:

- A** Zonder beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 4 per maand lager dan een benzineauto
- B** Het totale beleidseffect is een ombuiging van € 257 per maand (benzine gelijk, elektrisch € 257 goedkoper)
- C** Met beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 262 per maand lager dan een benzineauto

C Handelingsperspectief klimaatkkoord scenario:

Situatie nieuw	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	94.919	96.807	1.888
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	464	269	-195
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	1.636	1.375	-262

Handelingsperspectief occasion in het E-segment (BMW 5-serie/X5, Audi A6/Q5, / Tesla Model S, Jaguar I-pace)

- Een 4 jaar oude tweedehands elektrische auto of benzine auto kopen in 2021 en er 4 jaar in rijden (10.000 km per jaar ofwel 40.000 km in 4 jaar)

A Handelingsperspectief in referentie scenario:

Situatie occasion	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	38.531	53.677	15.146
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	328	298	-30
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	760	781	22

Beleids-
effect

B

Benzine	BEV
-	-
-	-139
-	-139

MRB-vrijstelling
(Rijksdeel + opcenten)

Geen laadtegoed (alleen lagere segmenten met lagere occasionprijzen)

Geen verhoging
belastingdruk benzine
auto's

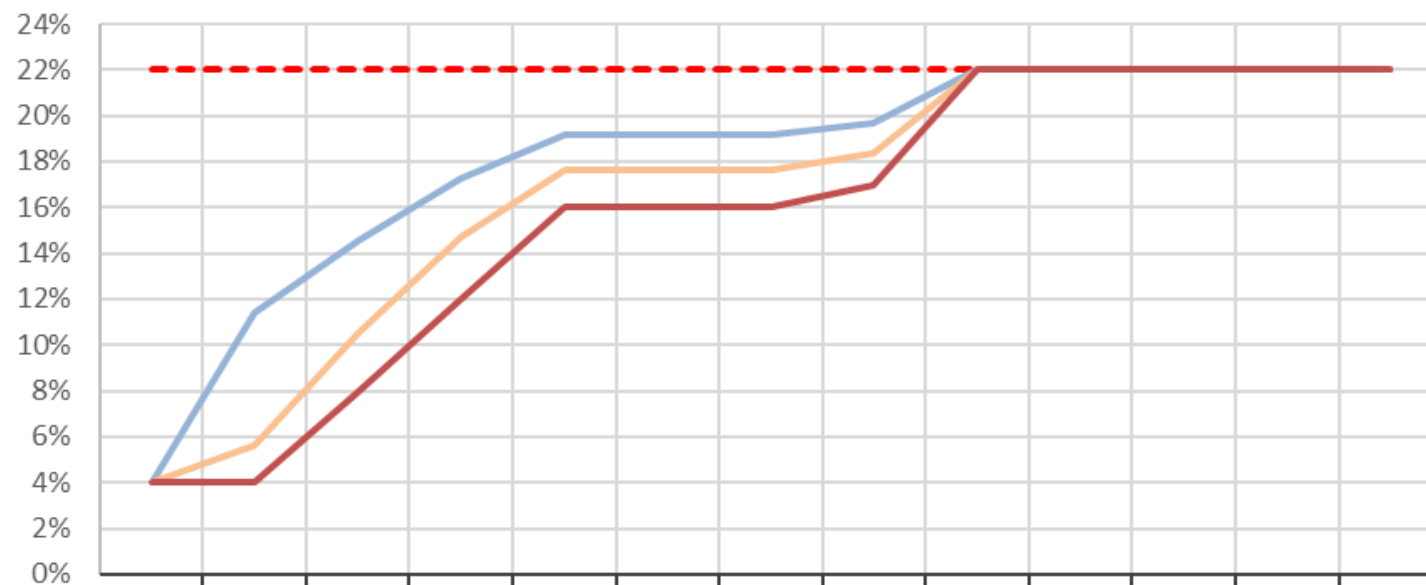
Conclusie handelingsperspectief:

- A** Zonder beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 22 per maand hoger dan een benzineauto
- B** Het totale beleidseffect is een ombuiging van € 139 per maand (benzine gelijk, elektrisch € 139 goedkoper)
- C** Met beleid liggen de totale kosten van een elektrische auto € 118 per maand lager dan een benzineauto

C Handelingsperspectief klimaatkkoord scenario:

Situatie occasion	Benzine	BEV	verschil
Aanschafkosten	38.531	53.677	15.146
Gebruikskosten per maand (MRB, Brandstof en onderhoud verzekering)	328	159	-169
Totale kosten per maand (gebruikskosten plus afschrijving)	760	642	-118

Gemiddelde bijtelling per EV-prijsklasse, 2020-2030

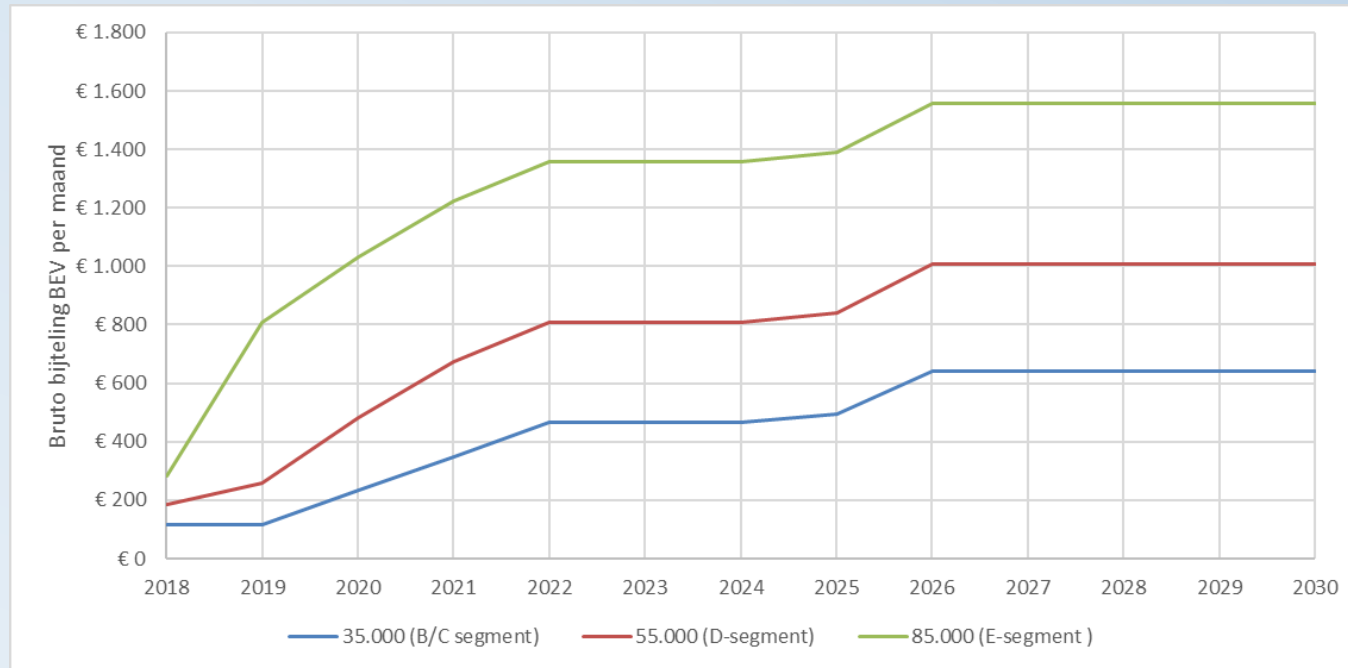


Standaard bijtelling	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
85.000 (E-segment)	4%	11%	15%	17%	19%	19%	19%	20%	22%	22%	22%	22%	22%
55.000 (D-segment)	4%	6%	11%	15%	18%	18%	18%	18%	22%	22%	22%	22%	22%
Tot 40.000 (A-B-C segment)	4%	4%	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%

Bijtellingsbeleid 2018-2030

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CAP	n.v.t.	50.000	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.t.v.	n.t.v.	n.t.v.	n.t.v.	n.t.v.
Bijtelling onder CAP	4%	4%	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
Bijtelling boven CAP	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%

HANDELINGSPERSPECTIEF BEV: AUTO VAN DE ZAAK



Bruto bijtelling BEV per jaar

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
35.000 (B/C segment)	1.400	1.400	2.800	4.200	5.600	5.600	5.600	5.950	7.700	7.700	7.700	7.700	7.700
55.000 (D-segment)	2.200	3.100	5.800	8.100	9.700	9.700	9.700	10.100	12.100	12.100	12.100	12.100	12.100
85.000 (E-segment)	3.400	9.700	12.400	14.700	16.300	16.300	16.300	16.700	18.700	18.700	18.700	18.700	18.700

Bruto bijtelling BEV per maand

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
35.000 (B/C segment)	117	117	233	350	467	467	467	496	642	642	642	642	642
55.000 (D-segment)	183	258	483	675	808	808	808	842	1.008	1.008	1.008	1.008	1.008
85.000 (E-segment)	283	808	1.033	1.225	1.358	1.358	1.358	1.392	1.558	1.558	1.558	1.558	1.558

* Drie indicatieve voorbeeldauto's

** indicatie voor netto bijtelling is 50% van de bruto bedragen

BIJLAGE: AANNAMES NIEUW AANSCHAF/PRIVATE LEASE PRIVÉ Revnext

Aannames	Revnext archetypes	ANWB / motie Groot / nu	toelichting
Aantal jaar in TCO	4 jaar	4 jaar	Gelijk
Jaarkilometrage	15.000	15.000	Gelijk
Restwaarde	Afschrijvingslijnen per segment	Afschrijvingslijnen, niet gereed voor 2021-2024	Nog niet te vergelijken
Onderhoudskosten	50% lager dan ICEV	Toen 60% lager dan ICEV, nu 50% volgens ANWB en BOVAG	Gelijk gesteld
Laadmix: thuis, werk, openbaar, snelweg	60%/10%/20%/10%	60%/0%/30%/10%	Klein verschil mbt op werk laden ten koste van publiek
Gemiddeld tarief per kWh	28 cent/kWh (Euro, 2017)	33 cent per kWh	Klein verschil, o.a. door laag tarief op werk laden
Verbruik BEV	Praktijkverbruik en 12,5% laadverlies	Toen typekeuring en 12,5% laadverlies, nu praktijkverbruik + laadverlies	Niet specifiek vergeleken
Kosten laadpaal	Nu ook buiten TCO archetypes gehouden	Niet inbegrepen in TCO	Gelijk gesteld

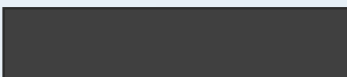
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE COALITIE OVERLEGGEN

28 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE COALITIEVARIANTEN

- Beleidsaanpassingen: donkergrijs is aangepast t.o.v. Optimalisatievariant
- Van 2025 op 2026 is er beleidsmatig een '**harde landing**' en zorgt voor sterke marktverstoring en moeilijk voorspelbare anticipatie-effecten in 2025
- In de TCO gaat de verviervoudiging van de MRB per 2026 al in eerdere jaren 'meewegen' in aankoopbeslissingen waardoor ook het EV-ingroeipad t/m 2025 lager komt te liggen
- Een MRB van 100% voor EV vanaf 2026 is door het hogere gewicht van EVs een aanzienlijk hogere belastingdruk dan voor vergelijkbare benzine-auto's. Een gelijke belastingdruk voor EV ligt op circa **70% MRB**

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
HL 2026 CA	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Geen innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	4.000	4.000	3.700	3.350	2.950	2.550	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
			BPM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
HL 2026 CA +optie 4%	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Geen innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	4%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	4.000	4.000	3.700	3.350	2.950	2.550	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
			BPM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

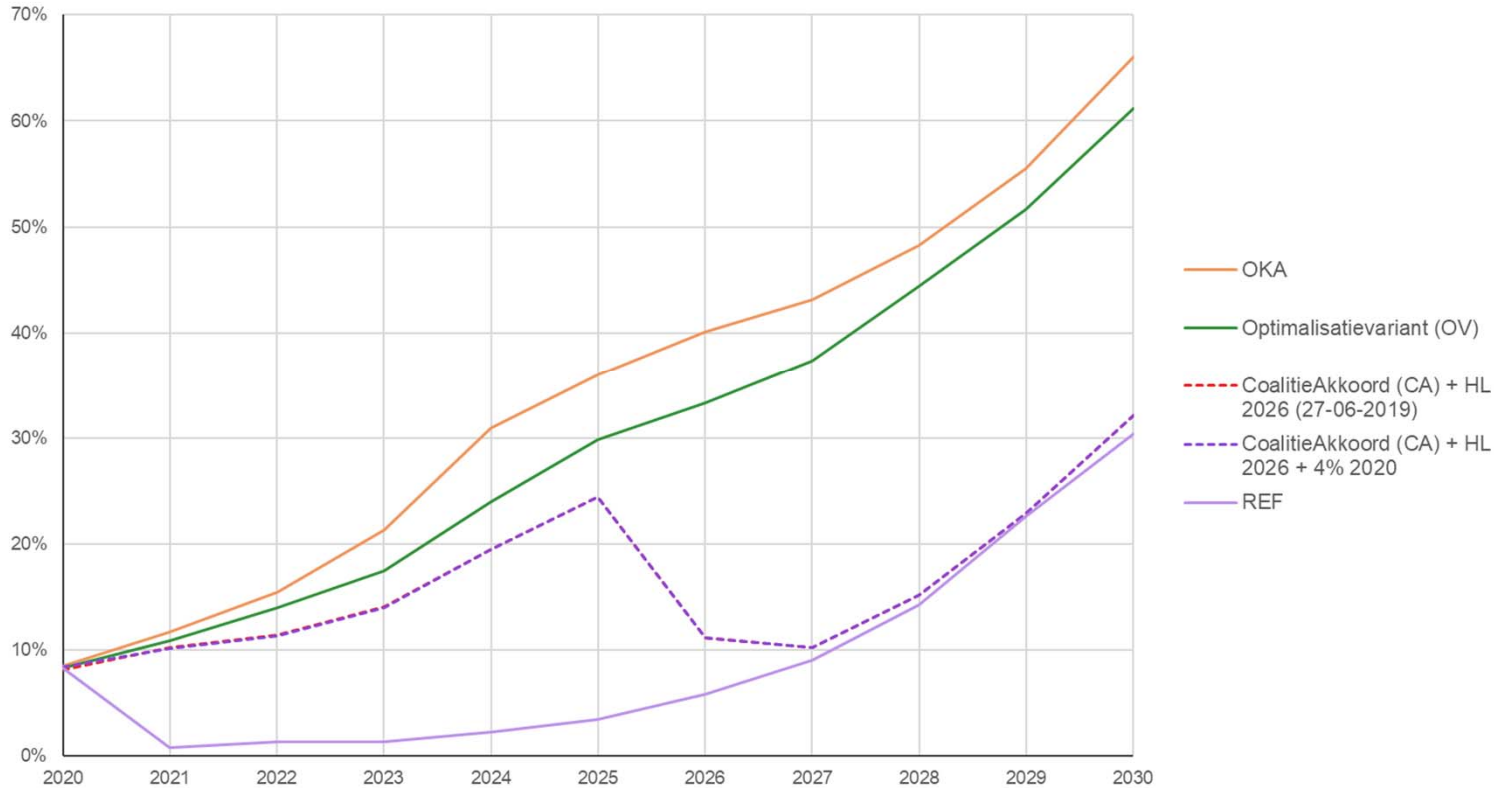
Resultaten	HL 2026 CoalitieAkkoord	HL 2026 CA + optie 4%	Vershil CA-CA+
%-tage EV nieuwverkopen 2030	32%	32%	0%
# EV in vloot 2030	0,63 mln.	0,64 mln.	+0,01 mln.
Mton CO ₂ reductie in 2030	0,44 Mton	0,45 Mton	+0,01 Mton
Stimuleringskosten 2021-2030	4,20 mld.	4,27 mld.	+0,06 mld.
Dekkingstekort 2021-2030	1,18 mld.	1,24 mld.	+0,06 mld.
Dekkingstekort in 2030	-176 mln. (overschot)	-176 mln. (overschot)	0

Bevindingen:

- Met de Coalitievariant + harde landing 2026 met 4% in 2020 resulteert in iets groter budgettair beslag. De ingroeipaden zijn nagenoeg gelijk

EV-NIEUWVERKOPEN CA + HL26

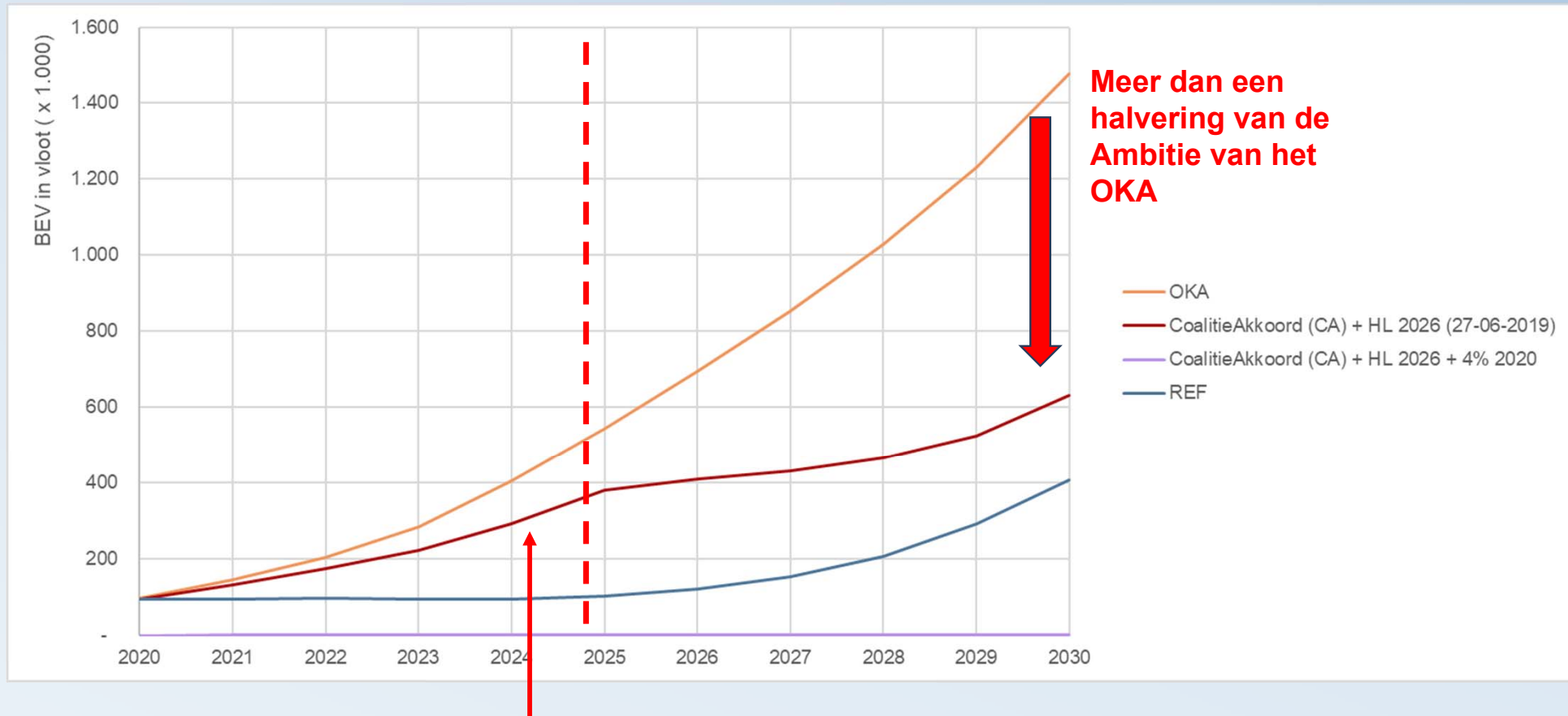
Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Optimalisatievariant (OV)	8%	11%	14%	18%	24%	30%	33%	37%	44%	52%	61%
HL 2026 CA (27-06-2019)	8%	10%	11%	14%	19%	24%	11%	10%	15%	23%	32%
HL 2026 CA + 4% 2020	8%	10%	11%	14%	19%	24%	11%	10%	15%	23%	32%

- Met het wegvallen van stimulerings- en dekkingsmaatregelen valt het ingroeipad terug

BEV IN VLOOT CA + HARDE LANDING 2026



- Het ingroeipad voor CA en CA+ 4% in 2020 is nagenoeg gelijk

BUDGETTAIRE PLAAT

COALITIEAKKOORD (CA) MET HARDE LANDING IN 2026
(HL26) EN 4% IN 2020

BUDGETTAIRE TABEL CA + 4% 2020 T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	0	140	165	194	229	213	29	32	36	43	53	728	407	1.134
BPM (gedragsreactie)	-13	266	305	329	412	491	103	4	6	-42	20	1.313	583	1.895
BPM (directe stimulering BEV)	12	14	16	20	28	36	-	-	-	-	-	78	36	114
Bijtelling	-7	11	15	19	14	24	-20	-37	-56	-66	-76	59	-230	-172
Accijns-benzine	0	21	42	65	95	131	129	113	94	72	64	223	604	827
Accijns-diesel	-0	18	38	61	87	116	114	102	88	71	65	204	557	760
Energie belasting	-0	-14	-29	-47	-64	-83	-75	-59	-42	-21	-9	-154	-290	-444
Kosten stimulering particuliere markt	-	16	20	28	39	46	-	-	-	-	-	104	46	150
Totaal	-8	472	572	669	840	976	281	154	126	58	118	2.554	1.712	4.266
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-0	-0	0	-6	-5	-6	-6	-9	-0	-32	-32
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	35	-	-	-	-	-	-	35	35
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-3	-0	18	-1	-4	-2	-33	-5	-4	-28	-32
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	-	-	-	0	0	2	1	-0	-1	2	1	0	3	4
Accijns-benzine	-	-	-	-0	-0	2	2	2	1	-3	-3	-0	0	0
Accijns-diesel	-	67	67	134	133	133	133	133	133	129	127	401	789	1.190
Energie belasting	-	-	-	0	0	-1	-1	-1	-1	1	2	0	-0	0
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-	0	3	-	-	-	-	-	0	3	3
Subtotaal	-	67	67	130	133	191	128	125	125	90	112	398	771	1.169
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-8	307	354	330	402	603	-29	-153	-182	-214	-176	1.394	-150	1.243
Totaal	-8	472	572	669	840	976	281	154	126	58	118	2.554	1.712	4.266
Directe stimulering EV	5	181	217	261	309	320	9	-5	-20	-23	-22	968	259	1.227
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-13	291	356	408	530	656	272	159	145	81	140	1.586	1.454	3.039

Dekkingstekort in CA op 1,24 mld.

BUDGETTAIRE TABEL CA +4%2020 T.O.V. CA

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-1	-1	-1	-1	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-3	-1	-4
BPM (gedragsreactie)	-16	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4
BPM (directe stimulering BEV)	-0	0	0	0	0	-0	-	-	-	-	-	0	-0	0
Bijtelling	-19	-18	-17	-15	-11	0	-0	-0	0	0	0	-62	0	-61
Accijns-benzine	-0	-0	-0	0	0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Accijns-diesel	-1	-1	-1	-1	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-2	-2	-4
Energie belasting	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Kosten stimulering particuliere markt	-	0	-0	-0	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0
Totaal	-37	-20	-16	-15	-12	0	-0	-0	-0	-0	-0	-62	-1	-63
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	-0	-	-	-	-	-	-	-0	-0
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-0	-0	0	0	-0	-0	0	-0	-0	0	0
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	-	-	-	0	0	0	-0	0	0	-0	-0	0	-0	-0
Accijns-benzine	-	-	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	0	0	-0	0	0
Accijns-diesel	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Energie belasting	-	-	-	0	0	0	0	0	0	-0	-0	0	0	0
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-	0	-0	-	-	-	-	-	0	-0	-0
Subtotaal	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsktekort	-37	-20	-16	-15	-12	0	-0	-0	-0	-0	-0	-62	-1	-64
Totaal	-37	-20	-16	-15	-12	0	-0	-0	-0	-0	-0	-62	-1	-63

Stimuleringskosten nemen toe met 63 mln.

Dekkings opbrengsten blijven gelijk

Het verschil tov CA leidt tot een groter dekkingstekort van 0,06 mld.

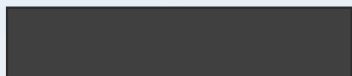
FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

AANVULLENDE VARIANTEN TEN BEHOEVE VAN DE COALITIE OVERLEGGEN

28 juni 2019

Robert Kok



NIEUWE COALITIEVARIANTEN

- Beleidsaanpassingen: donkergrijs is aangepast t.o.v. Optimalisatievariant
- Van 2025 op 2026 is er beleidsmatig een '**harde landing**' en zorgt voor sterke marktverstoring en moeilijk voorspelbare anticipatie-effecten in 2025
- In de TCO gaat de verviervoudiging van de MRB per 2026 al in eerdere jaren 'meewegen' in aankoopbeslissingen waardoor ook het EV-ingroeipad t/m 2025 lager komt te liggen
- Een MRB van 100% voor EV vanaf 2026 is door het hogere gewicht van EVs een aanzienlijk hogere belastingdruk dan voor vergelijkbare benzine-auto's. Een gelijke belastingdruk voor EV ligt op circa **70% MRB**

Varianten:	Stimulering:	Dekking:	Details:	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
HL 2026 CA	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Geen innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	4.000	4.000	3.700	3.350	2.950	2.550	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
			BPM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
HL 2026 CA +optie 4%	1. Halvering aanschafsubsidie 2. Afbouw bijtellingskorting en CAP 3. MRB kortingen EV 4. Vrijstelling BPM EV	1. Geen innovatietoeslag op aanschaf 2. Diesel accijnsverhoging (geen accijnsverhoging benzine) 3. Geen BPM verhoging 4. Vaste voet BPM EV 350 euro vanaf 2025	Bijtelling	4%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
			CAP	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			Subsidie	4.000	4.000	3.700	3.350	2.950	2.550	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
			MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
			BPM	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

EFFECTEN VARIANTEN: OVERZICHT

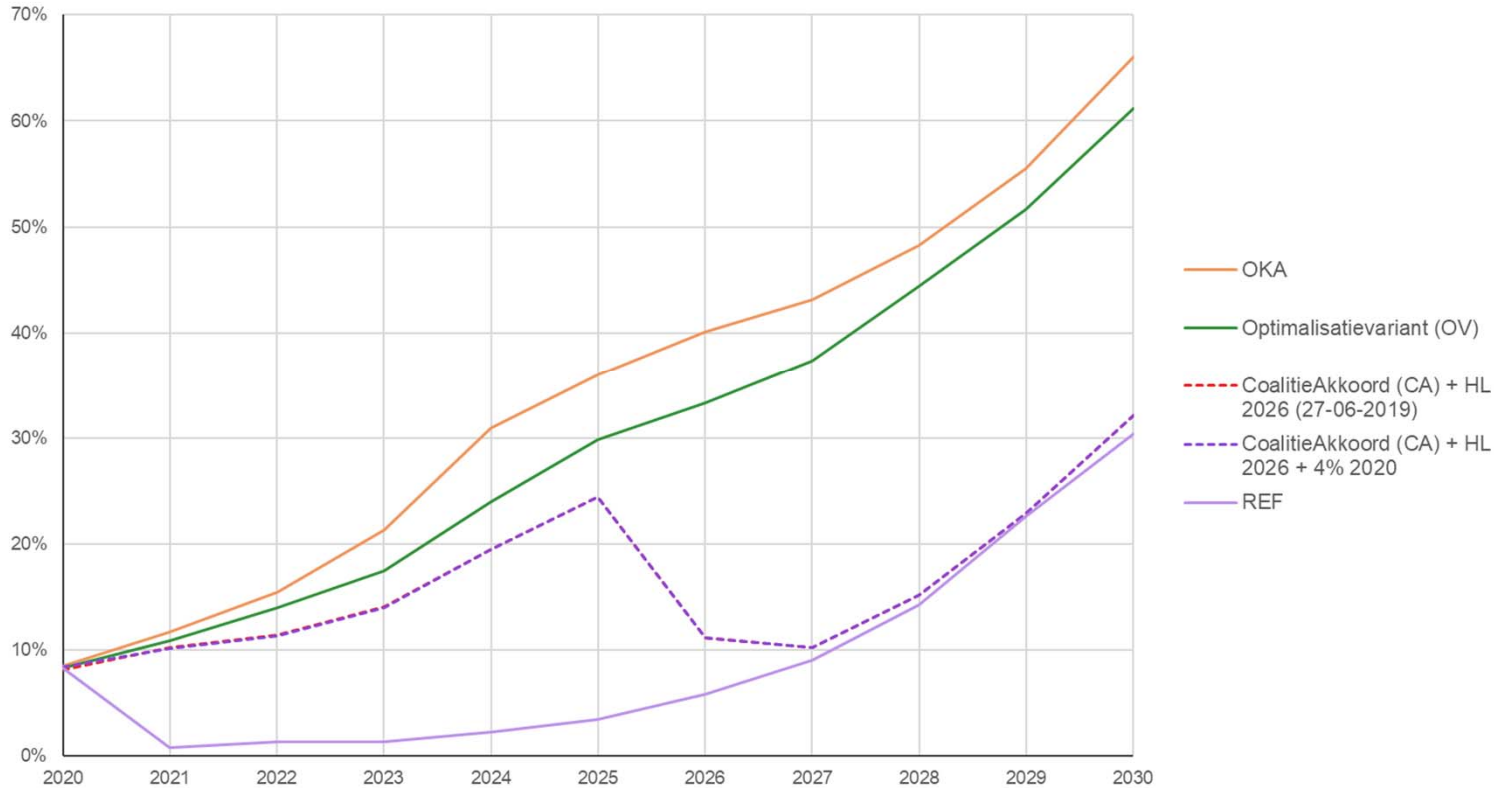
Resultaten	HL 2026 CoalitieAkkoord	HL 2026 CA + optie 4%	Vershil CA-CA+
%-tage EV nieuwverkopen 2030	32%	32%	0%
# EV in vloot 2030	0,63 mln.	0,64 mln.	+0,01 mln.
Mton CO ₂ reductie in 2030	0,44 Mton	0,45 Mton	+0,01 Mton
Stimuleringskosten 2021-2030	4,20 mld.	4,27 mld.	+0,06 mld.
Dekkingstekort 2021-2030	1,18 mld.	1,24 mld.	+0,06 mld.
Dekkingstekort in 2030	-176 mln. (overschot)	-176 mln. (overschot)	0

Bevindingen:

- Met de Coalitievariant + harde landing 2026 met 4% in 2020 resulteert in iets groter budgettair beslag. De ingroeipaden zijn nagenoeg gelijk

EV-NIEUWVERKOPEN CA + HL26

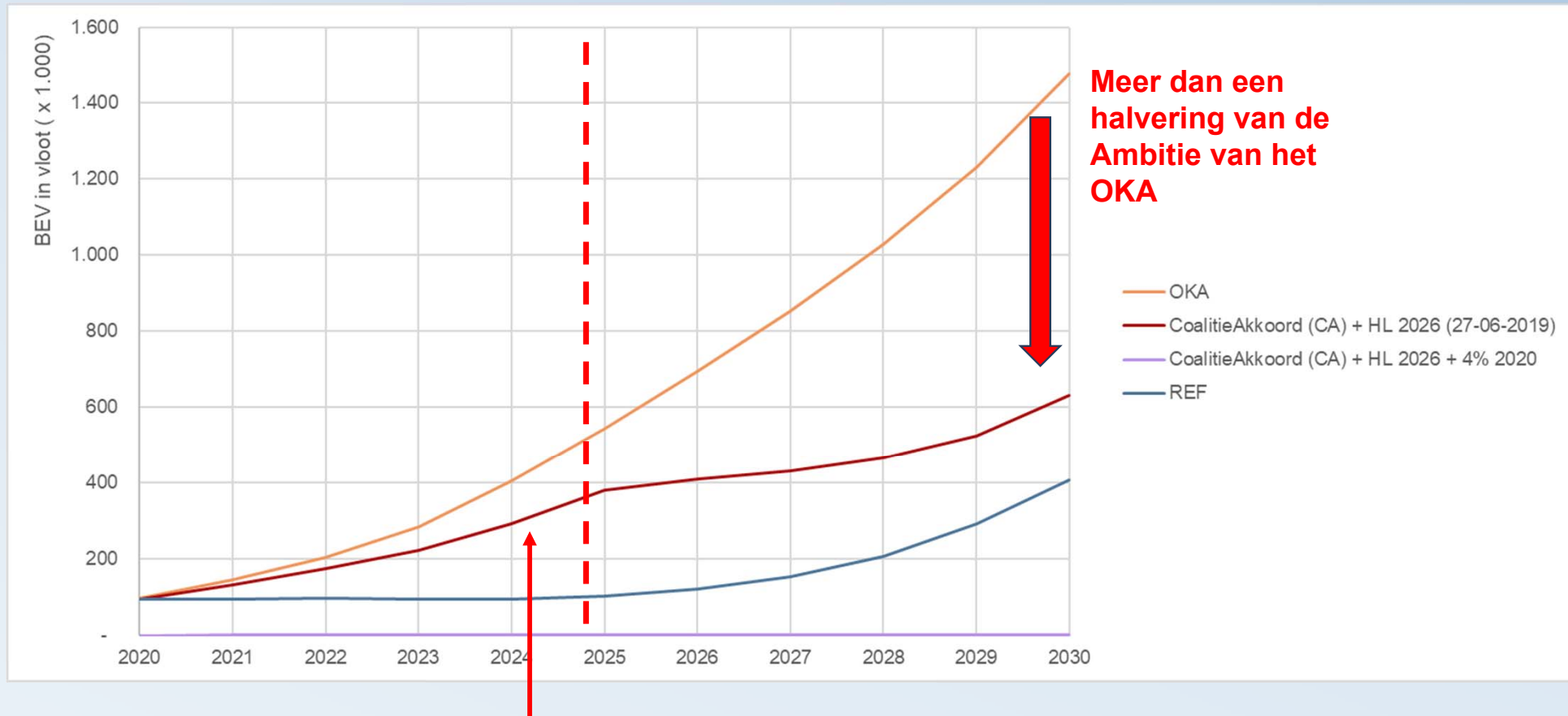
Ingroeipad EV nieuwverkopen, 2020-2030



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Optimalisatievariant (OV)	8%	11%	14%	18%	24%	30%	33%	37%	44%	52%	61%
HL 2026 CA (27-06-2019)	8%	10%	11%	14%	19%	24%	11%	10%	15%	23%	32%
HL 2026 CA + 4% 2020	8%	10%	11%	14%	19%	24%	11%	10%	15%	23%	32%

- Met het wegvallen van stimulerings- en dekkingsmaatregelen valt het ingroeipad terug

BEV IN VLOOT CA + HARDE LANDING 2026



- Het ingroeipad voor CA en CA+ 4% in 2020 is nagenoeg gelijk

BUDGETTAIRE PLAAT

COALITIEAKKOORD (CA) MET HARDE LANDING IN 2026
(HL26) EN 4% IN 2020

BUDGETTAIRE TABEL CA + 4% 2020 T.O.V. REF

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	0	140	165	194	229	213	29	32	36	43	53	728	407	1.134
BPM (gedragsreactie)	-13	266	305	329	412	491	103	4	6	-42	20	1.313	583	1.895
BPM (directe stimulering BEV)	12	14	16	20	28	36	-	-	-	-	-	78	36	114
Bijtelling	-7	11	15	19	14	24	-20	-37	-56	-66	-76	59	-230	-172
Accijns-benzine	0	21	42	65	95	131	129	113	94	72	64	223	604	827
Accijns-diesel	-0	18	38	61	87	116	114	102	88	71	65	204	557	760
Energie belasting	-0	-14	-29	-47	-64	-83	-75	-59	-42	-21	-9	-154	-290	-444
Kosten stimulering particuliere markt	-	16	20	28	39	46	-	-	-	-	-	104	46	150
Totaal	-8	472	572	669	840	976	281	154	126	58	118	2.554	1.712	4.266
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-0	-0	0	-6	-5	-6	-6	-9	-0	-32	-32
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	35	-	-	-	-	-	-	35	35
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-3	-0	18	-1	-4	-2	-33	-5	-4	-28	-32
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	-	-	-	0	0	2	1	-0	-1	2	1	0	3	4
Accijns-benzine	-	-	-	-0	-0	2	2	2	1	-3	-3	-0	0	0
Accijns-diesel	-	67	67	134	133	133	133	133	133	129	127	401	789	1.190
Energie belasting	-	-	-	0	0	-1	-1	-1	-1	1	2	0	-0	0
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-	0	3	-	-	-	-	-	0	3	3
Subtotaal	-	67	67	130	133	191	128	125	125	90	112	398	771	1.169
Vrijval Autobrief II	-	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
MRB bestelauto	-	-19	19	57	123							179	-	179
Dekkingsstekort	-8	307	354	330	402	603	-29	-153	-182	-214	-176	1.394	-150	1.243
Totaal	-8	472	572	669	840	976	281	154	126	58	118	2.554	1.712	4.266
Directe stimulering EV	5	181	217	261	309	320	9	-5	-20	-23	-22	968	259	1.227
Indirecte derving in stelsel door ingroei EV	-13	291	356	408	530	656	272	159	145	81	140	1.586	1.454	3.039

Dekkingstekort in CA op 1,24 mld.

BUDGETTAIRE TABEL CA +4%2020 T.O.V. CA

Stimuleringskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-1	-1	-1	-1	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-3	-1	-4
BPM (gedragsreactie)	-16	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4
BPM (directe stimulering BEV)	-0	0	0	0	0	-0	-	-	-	-	-	0	-0	0
Bijtelling	-19	-18	-17	-15	-11	0	-0	-0	0	0	0	-62	0	-61
Accijns-benzine	-0	-0	-0	0	0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Accijns-diesel	-1	-1	-1	-1	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-2	-2	-4
Energie belasting	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Kosten stimulering particuliere markt	-	0	-0	-0	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0
Totaal	-37	-20	-16	-15	-12	0	-0	-0	-0	-0	-0	-62	-1	-63
Dekkingskant (in mln.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	0
Innovatietoeslag op bezit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM (vaste voet BEV)	-	-	-	-	-	-0	-	-	-	-	-	-	-0	-0
BPM (gedragsreactie)	-	-	-	-0	-0	0	0	-0	-0	0	-0	-0	0	0
Innovatietoeslag op aanschaf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijtelling	-	-	-	0	0	0	-0	0	0	-0	-0	0	-0	-0
Accijns-benzine	-	-	-	-0	-0	-0	-0	-0	-0	0	0	-0	0	0
Accijns-diesel	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Energie belasting	-	-	-	0	0	0	0	0	0	-0	-0	0	0	0
Kosten stimulering particuliere markt	-	-	-	-	0	-0	-	-	-	-	-	0	-0	-0
Subtotaal	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vrijval Autobrief II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MRB bestelauto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dekkingsktekort	-37	-20	-16	-15	-12	0	-0	-0	-0	-0	-0	-62	-1	-64
Totaal	-37	-20	-16	-15	-12	0	-0	-0	-0	-0	-0	-62	-1	-63

Stimuleringskosten nemen toe met 63 mln.

Dekkings opbrengsten blijven gelijk

Het verschil tov CA leidt tot een groter dekkingstekort van 0,06 mld.