

FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

TEN BEHOEVE VAN DE THEMATAFEL ELEKTRISCH RIJDEN VOOR DE MOBILITEITSTAFEL VAN HET KLIMAATAKKOORD

27 augustus 2018

Robert Kok



AGENDA

- Herhaling actiepunten, richtpunten en indicatieve invulling van de scenario's (slides 3-6)
- Afstemming met PBL en TNO (slides 7-9)
- Belangrijke tussenconclusies (slide 10)
- De uiteindelijke vormgeving van de doorgerekende scenario's (slides 11-18)
- Resultaten op hoofdlijnen (slides 19-28)
- Resultaten in detail per scenario (slides 29-78)
- Resultaten dekkingsvarianten (slides 79-104)
- Totale resultaten (slides 105-108)

BELANGRIJKE ACTIEPUNTEN N.A.V. EERSTE DOORREKENING OP HOOFDLIJNEN IN JUNI

Ten aanzien van instrumentering:

- Meer stimulering via werkgever (MIA), minder via berijder (Bijtelling)
- Meer balans aandeel EV binnen privé en zakelijk in FET-scenario's
 - Door meer afbouw bijtellingsvoordelen (overstimulering voorkomen) voor zover mogelijk om bij EV-doelstelling
 - Het opnemen van EV-stimulering van particuliere nieuwverkopen (aanschafsubsidie)
- Concretere instrumentering kiezen voor 2025-2030

Ten aanzien van werking en output Carbontax-model:

- Enkele modelverbeteringen doorvoeren (o.a. TCO's, MIA inbouwen, validatie, gevoeligheidsanalyses)
- Ook Bijtelling, Accijnzen en Energiebelasting meenemen in budgettaire effecten
- Afstemming met PBL over enkele cruciale inputparameters van het model en gevoeligheidsanalyses

DEFINITIE SCENARIO'S OP HOOFDLIJNEN



1. Referentiescenario vastgesteld en voorgenomen beleid (vanaf 2020 alleen EU-bronbeleid)
 - Basispad harmoniseren met PBL. PBL wordt ondersteund door TNO. Revnext, TNO en PBL gaan afstemmen

- 4A. FET-scenario “langzame/late ingroei EV naar zero emissie nieuwverkopen in 2030”
 - Meer balans zakelijk/privé → richtpunt is 40/25% EV binnen zakelijk/privé in 2025

- 5A. FET-scenario “snelle/vroege ingroei EV naar zero emissie nieuwverkopen in 2030”
 - Meer balans zakelijk/privé → richtpunt is 40/60% EV binnen zakelijk/privé in 2025

8. Voortzetting huidig beleid

- 4B. FET-scenario “langzame/late ingroei EV” met reparatie van MRB derving en een innovatietoeslag van € 25
 - Reparatie MRB derving en innovatietoeslag alleen voor ICEV

- 5B. FET-scenario “snelle/vroege ingroei EV” met reparatie van MRB derving en een innovatietoeslag van € 50
 - Reparatie MRB derving en innovatietoeslag alleen voor ICEV

BEOOGDE UITKOMSTEN

- Effecten op omvang en samenstelling nieuwverkopen en wagenpark
 - Aantallen/aandelen per brandstofsoort
 - Apart voor zakelijk en privé
- Effecten op CO₂-uitstoot
 - Gemiddelde CO₂-uitstoot in g/km
 - Totale CO₂-uitstoot in Mton
- Budgettaire effecten
 - Totale derving: BPM, MRB, Bijtelling, Accijnzen
 - Helft derving gerepareerd: inzicht in malus voor ICEVs in BPM of MRB
 - Totale derving gerepareerd: inzicht in malus voor ICEVs in BPM of MRB
- Vergelijking van alle scenario's
- Interpretatie van de resultaten

AFSTEMMINGSSSESSIES MET PBL EN TNO

Besproken met PBL en TNO en gevoeligheidsanalyses op uitgevoerd:

- Effecten van EU bronbeleid en aanbodbeperkingen
- Alle input parameters in de TCO's, specifiek afschrijving en restwaarde, privé en zakelijk
- Overstapdrempels voor EV privé en zakelijk

Uitkomsten en bevindingen:

- TCO EV zakelijk veel gunstiger dan privé
- TCO EV minst gunstig in laagste segmenten A en B
- Voor EV's in segmenten A en B wordt het minst snel een toename van aanbod verwacht en de TCO blijft daar het langst negatief.
- Hierdoor worden in A en B nog lang lage aandelen EV verwacht, terwijl A en B grote segmenten zijn privé (50%)
- TCO PHEV nog lang boven ICEV. Het aanbod zal komen, maar de vraag zal niet groot zijn (tenzij fabrikanten andere prijsstrategie kiezen)
- PBL heeft Carbontax-model goedgekeurd

REFERENTIE SCENARIO

- Europees bronbeleid

EU reductiedoel voor 2030 (t.o.v. WLTP 2021)	Minimaal aandeel EV	Maximaal aandeel EV	Reëel uitgaande van mix ICEV en EV reductie	Reëel uitgaande van weinig ICEV reductie en veel EV reductie
-30%	0	30%	15%	25%
-40%	10%	40%	25%	35%
-50%	27%	50%	38,5%	45%

- Dit zijn aandelen voor Europees gemiddelde. Nederland zou daarvan kunnen afwijken.
- Mogelijke bandbreedte:
 - Tegenwind is -30% doel en 50/50 mix van ICEV en EV reductie: 15% EV
 - Meewind is -40% doel en weinig ICEV en veel EV reductie: 35% EV
- Niet alleen bronbeleid speelt een rol in het referentiescenario, de markt zou op eigen kracht door concurrentie naar hogere aandelen EV kunnen gaan
- TNO schetst een ruime bandbreedte van ca. 10 tot 60% EV nieuwverkopen in 2030
- Een referentie scenario met 25% EV in 2030 is reëel en acceptabel binnen de geschetste bandbreedtes

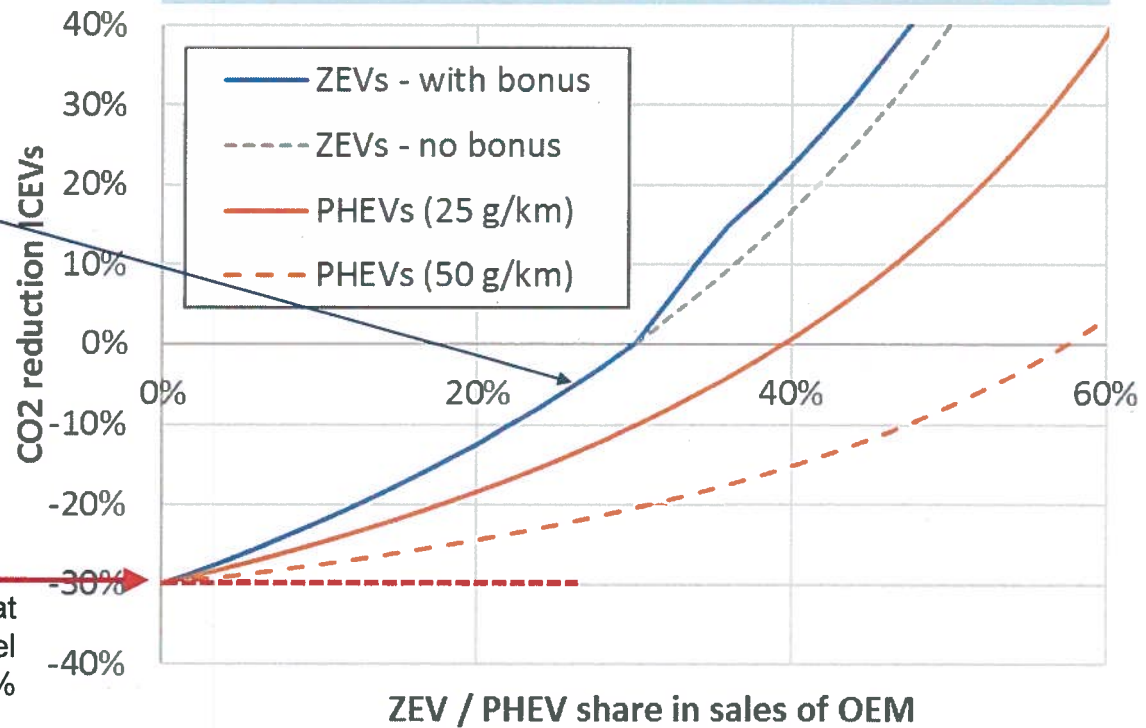
REFERENTIE SCENARIO

- Europees bronbeleid

- Bron: TNO
- Referentiescenario van Revnext in Carbontax komt op 25% EV en 1% PHEV (35 g/km) in 2030 en ICEVs vlakken uit op ca. 90 g/km

- 2030 CO₂ reduction target = **30%**

- **bonus**
- ZEV benchmark = **30%**
- ZLEV factor ≤ 1.05

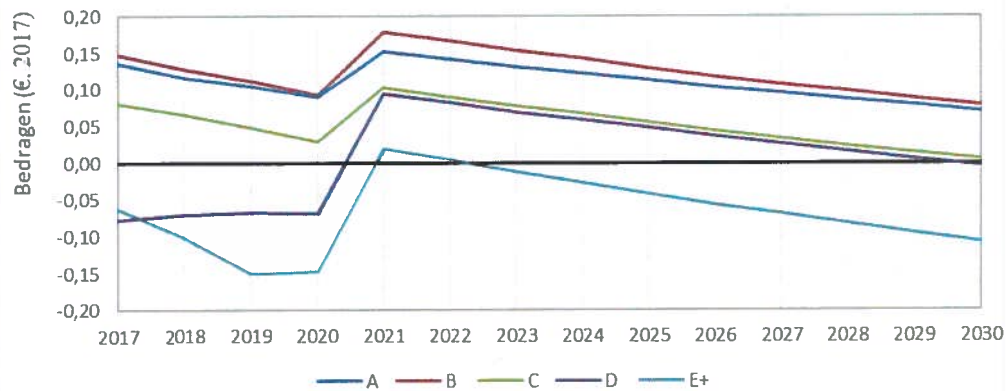


assumption that maximum reduction level for ICEVs = 30%

TCO PRIVÉ EN ZAKELIJK

- TCO bij 3 jaar
- Zonder beleid vanaf 2021 (alleen bronbeleid)
- Extra gewicht EV zorgt voor hoge MRB vanaf 2021

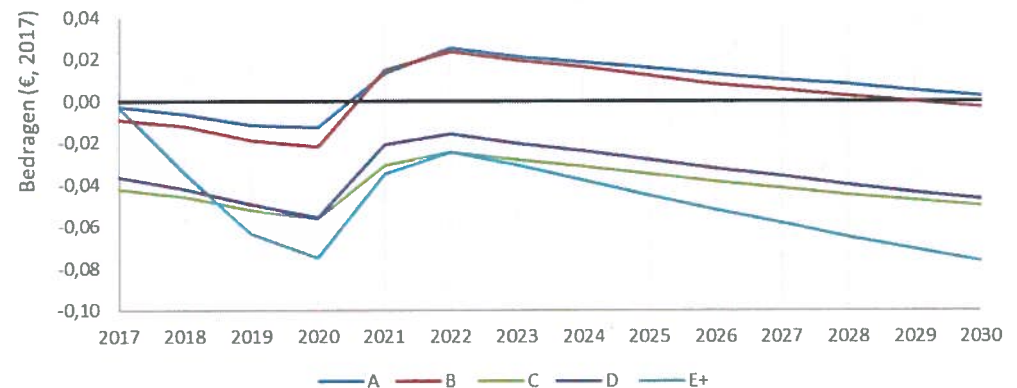
(FC)EV vs. ICEV Prive



- Voor EV hebben de lagere segmenten de meest ongunstige TCO
- Alleen het E-segment heeft een positieve TCO. De overige segmenten komen pas rond 2030 rond delta TCO=0

- TCO bij 4 jaar
- Zonder beleid vanaf 2021 (alleen bronbeleid)
- Extra gewicht EV zorgt voor hoge MRB vanaf 2021

(FC)EV vs. ICEV Zakelijk



- Voor EV hebben de lagere segmenten de meest ongunstige TCO
- De lage segmenten hebben in 2030 een delta TCO=0. De hogere segmenten hebben nu al een positieve TCO
- De TCO is zakelijk minder bepalend, voor de berijder is de Bijtelling erg bepalend

BELANGRIJKE TUSSENCONCLUSIES

- Het aandeel EV komt in het referentiescenario nog steeds rond 25% uit
- Het aandeel PHEV komt aanzienlijk lager uit: 1% i.p.v. 7%
- EV in de kleine segmenten A en B hebben te maken met grote aanbod- en vraagbeperkingen, terwijl dit de helft van de privé markt betreft. Deze segmenten zullen naar verwachting pas na 2025 grotere aandelen EV kunnen realiseren
- De richtpunten voor het aandeel EV privé in 2025 in de FET-scenario's zijn hierdoor niet haalbaar
- Meer balans tussen privé en zakelijk in 2025 is mogelijk, maar niet de 25% en 40% EV die beoogd werden
- De uitgangspunten van de twee FET-scenario's zijn vreemd gedefinieerd: de tussenpunten in 2025 wijken af, maar het eindbeeld in 2030 moet gelijk zijn, terwijl het beleid in de scenario's verschillend is. Dit valt niet te instrumenteren zonder een vreemde invulling van het beleid. Daarom is in scenario 4 het eindbeeld 100% EV nieuwverkopen losgelaten

BELEIDSVORMGEVING VAN DE DOORGEREKENDE SCENARIO'S

- BPM en MRB zoals vooraf besproken
- Bijtelling is anders vormgegeven
 - 4% voor EV kan in 2021 aanzienlijk verhoogd worden zonder dat dit grote effecten heeft
 - In scenario 5 is de bijtelling voor EV aanzienlijk hoger dan in de oude variant 4a (van doorrekening in juni), zonder grote gevolgen in de effecten. Hiermee wordt overstimulering voorkomen, maar blijft er een adequate prikkel voor elektrisch rijden in het zakelijke segment met het oog op 100% EV in 2030
 - De hogere bijtelling in de nieuwe variant 5 t.o.v. de oude 4a levert in 2021-2030 cumulatief 2,7 miljard euro op
- Voor de MIA is een alternatieve invulling gekozen
- Aanschafsubsidies privé toegevoegd

- Zie details op volgende slides

DEFINITIE BELEIDSSCENARIO'S – BPM (FC)EV



BPM (FC)EV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	0	0	0	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
4A/B. 'Late ingroei' FET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5A/B. 'Vroege ingroei' FET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Voortzetting huidig beleid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

In alle scenario's: aanscherping CO₂ grenzen/tarieven, zodat belastingdruk per conventionele auto per segment constant blijft na 2020

DEFINITIE VAN DE SCENARIO'S – BPM PHEV



BPM PHEV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	Aparte tarieftabel voor PHEVs. Ca. 2.000 tot 5.000 euro BPM per PHEV in segmenten C, D en E. Gemiddeld ca. 3.000 euro BPM per PHEV.												
4A/B. 'Late ingroei' FET	Aparte tarieftabel voor PHEVs. Ca. 2.000 tot 5.000 euro BPM per PHEV in segmenten C, D en E. Gemiddeld ca. 3.000 euro BPM per PHEV.												
5A/B. 'Vroege ingroei' FET	<u>Geen</u> aparte tarieftabel voor PHEVs in 2025 (afbouw in 2021-2024). Vanaf 2025 ca. 500-700 euro BPM per PHEV in segmenten C, D en E.												
8. Voortzetting huidig beleid	Aparte tarieftabel voor PHEVs. Ca. 2.000 tot 5.000 euro BPM per PHEV in segmenten C, D en E. Gemiddeld ca. 3.000 euro BPM per PHEV.												

DEFINITIE VAN DE SCENARIO'S - MRB

MRB (FC)EV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	0	0	0	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
4A/B. 'Late ingroei' FET	0	0	0	0	0	0	0	25%	25%	50%	50%	75%	75%
5A/B. 'Vroege ingroei' FET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Voortzetting huidig beleid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Meergewicht van (FC)EVs: geen kg-correctie in scenario 1 . In scenario's 4-5 max 75% MRB om voor meergewicht te corrigeren

MRB PHEV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	50%	50%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
4A/B. 'Late ingroei' FET	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	75%	75%	100%
5A/B. 'Vroege ingroei' FET	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%
8. Voortzetting huidig beleid	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%

DEFINITIE VAN DE SCENARIO'S - BIJTELLING



Bijtelling (FC)EV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	4%	4% <50k	4% <50k	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
4. 'Late ingroei' FET	4%	4% <50k	4% <50k	8% <50k	12% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k
5. 'Vroege ingroei' FET	4%	4% <50k	4% <50k	8% <50k	8% <50k	10% <50k	10% <50k	12% <50k	12% <50k	13% <50k	13% <50k	14% <50k	14% <50k
8. Voortzetting huidig beleid	4%	4% <50k	4% <50k	4% <50k	4% <50k	4% <50k	4% <50k	4% <50k	4% <50k	4% <50k	4% <50k	4% <50k	4% <50k

- Alle overige auto's (ICEVs en PHEVs) en EVs die boven de 50k grens vallen in de standaard 22% bijtelling voor privégebruik van de auto van de zaak

EV-AANSCHAFFSUBSIDIE IN DE FET-SCENARIO'S

(FC)EV-aanschafsubsidie privé aankoop	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4A/B. 'Late ingroei' FET	0	0	0	3.000	2.889	2.778	2.667	2.556	2.444	2.333	2.222	2.111	2.000
5A/B. 'Vroege ingroei' FET	0	0	0	6.000	5.778	5.556	5.333	5.111	4.889	4.667	4.444	4.222	4.000
8. Voortzetting huidig beleid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

- In scenario 4 start de aanschafsubsidie op 3.000 euro per auto in 2021 en loopt lineair af naar 2.000 euro per auto in 2030
- In scenario 5 start de aanschafsubsidie op 6.000 euro per auto in 2021 en loopt lineair af naar 4.000 euro per auto in 2030
- De aanschafsubsidie kost in 2021-2030 cumulatief 0,6 miljard in scenario 4A en 2,8 miljard in scenario 5A
- In scenario 5 is de subsidie 2 maal zo hoog als in scenario 4, maar liggen de EV nieuwverkopen ook veel hoger, waardoor de kosten meer dan verviervoudigen. Het gemiddelde subsidiebedrag per auto in 2021-2030 is 2.200 in scenario 4 en 4.400 in scenario 5. Dit komt doordat relatief veel privé nieuwverkopen pas na 2025 plaatsvinden wanneer de subsidie al deels is afgebouwd

MIA – GRENZEN PER BEDRIJF

MIA grenzen (mln.)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	25	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4A/B. 'Late ingroei' FET	25	25	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
5A/B. 'Vroege ingroei' FET	25	25	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
8. Voortzetting huidig beleid	25	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

- De MIA-grensbedragen per bedrijf worden in scenario's 3, 4 en 5 stapsgewijs met 5 miljoen per jaar verhoogd tot 75 miljoen in 2030
- Voor de MIA is een analyse gemaakt voor operational lease en financial lease via leasebedrijven of ondernemers
- Er is aangenomen dat het MIA budget evenredig wordt verhoogd omdat het huidige budget van 107 miljoen anders volledig wordt ingevuld door personenauto's en in bepaalde scenario's niet toereikend zal zijn

MIA – BENODIGD BUDGET

MIA grenzen (mln.)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	27,8	34,0	43,3										
4A. 'Late ingroei' FET	27,8	34,0	43,3	60,9	78,8	92,6	109,5	132,0	143,4	151,1	161,8	170,8	183,6
5A. 'Vroege ingroei' FET	27,8	34,0	43,3	60,9	81,2	95,9	113,6	136,2	146,6	153,9	162,0	169,4	179,7
8. Voorzetting huidig beleid	27,8	34,0	43,3										

- In scenario 5A maken in 2030 circa 60.000 auto's gebruik van de MIA met een gemiddeld netto voordeel van 3.000 per auto. 40.000 auto's betreffen ondernemers, 20.000 auto's via leasemaatschappijen.
- De grensbedragen per leasemaatschappij blijven een beperkende factor. 60.000 EVs in 2030 betreft in scenario 5 slechts 30% van het totaal zakelijke EVs.
- De MIA in scenario 5A kost in 2021-2030 cumulatief 1,3 miljard ten opzichte van het referentiescenario zonder MIA voor EVs

RESULTATEN OP HOOFDLIJNEN

VERGELIJKING VAN DE NIEUWE SCENARIO'S

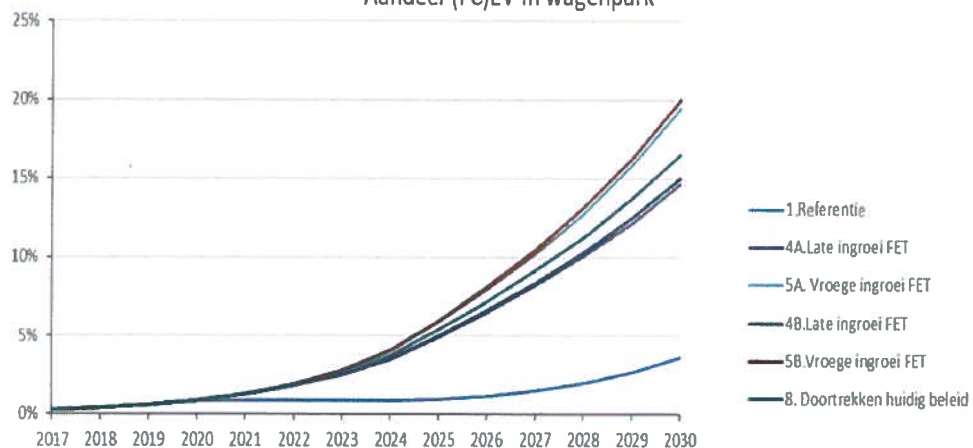
VERGELIJKING RICHTPUNTEN EN UITKOMSTEN NIEUWE BELEIDSSCENARIO'S

Aandeel EV in nieuwverkopen (privé/zakelijk/totaal)	Eerste doorrekening juni		Richtpunten EV-tafel (indicatief)		Tweede doorrekening juli/aug		
	Zichtjaren:	2025	2030	2025	2030	2025	2030
1. Referentie (was 1A)		5/15/10	16/33/25			1/6/4	11/38/25
4A. 'Late ingroei' FET (was er niet)				25/40/33		9/56/34	36/92/66
5A. 'Vroege ingroei' FET (was 4A)		6/84/45	34/99/69	40/60/50		19/64/42	87/93/90
8. Voortzetting huidig beleid (was er niet)						6/67/39	44/98/73

- Door aanbodbeperkingen en een negatieve TCO komen de EV nieuwverkopen privé pas na 2025 op gang

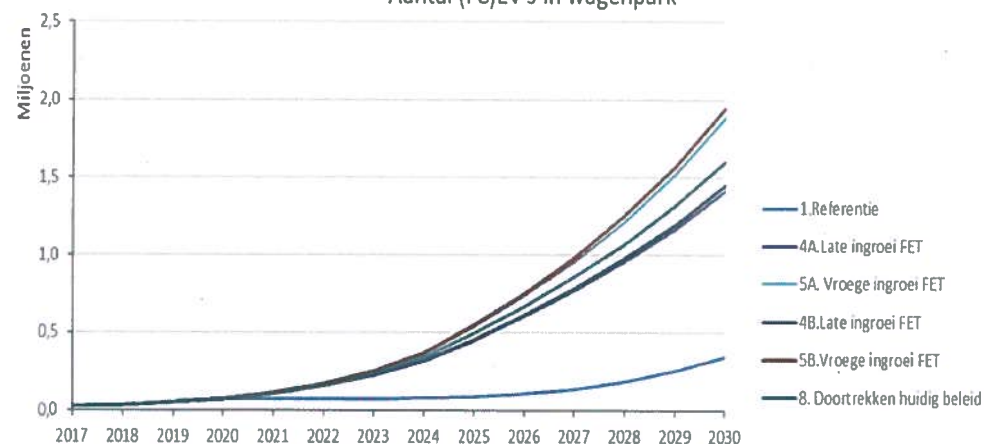
RESULTATEN WAGENPARK: AANDEEL/ AANTAL (FC)EV

Aandeel (FC)EV in wagenpark



Revnext

Aantal (FC)EV's in wagenpark

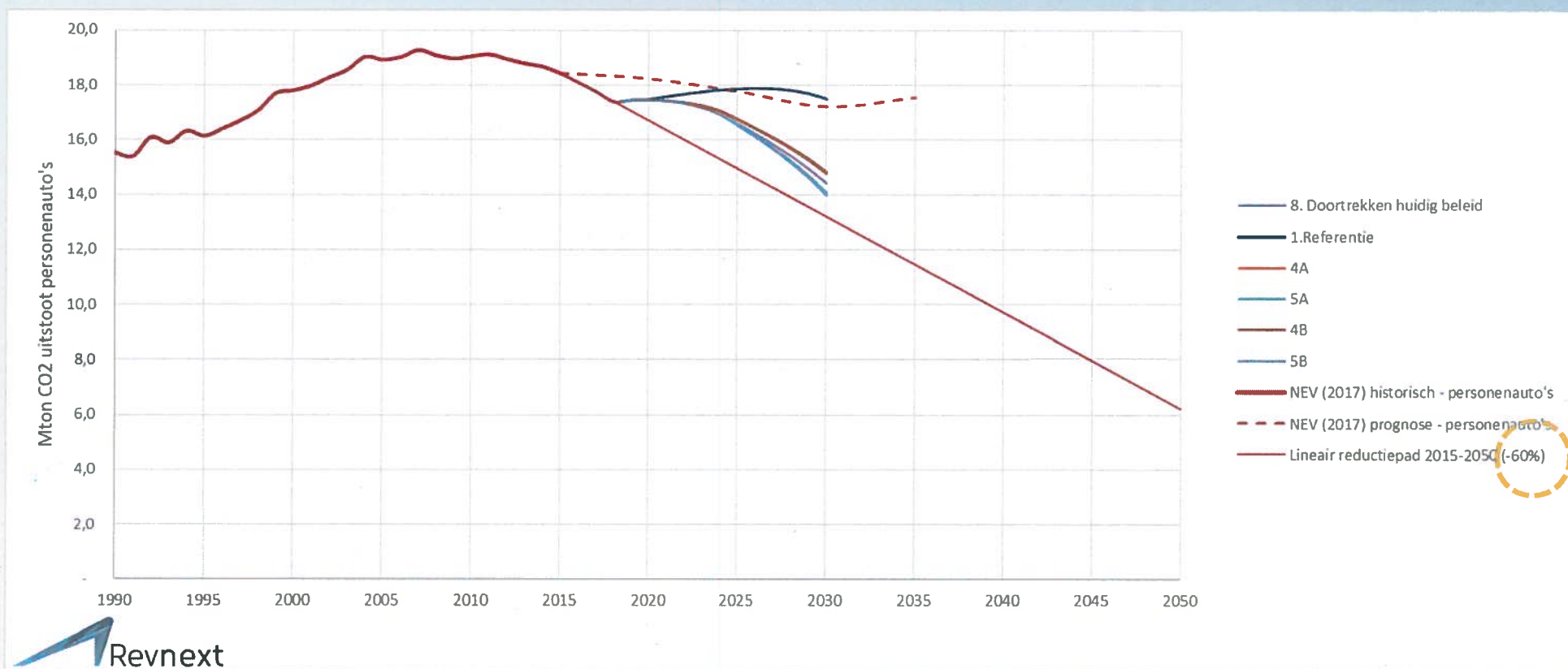


Revnext

- Het aantal elektrische auto's in het wagenpark loopt uiteen van 0,35 miljoen tot 1,9 miljoen in 2030
- Het aandeel elektrische auto's in het wagenpark loopt uiteen van 4% tot 20% in 2030

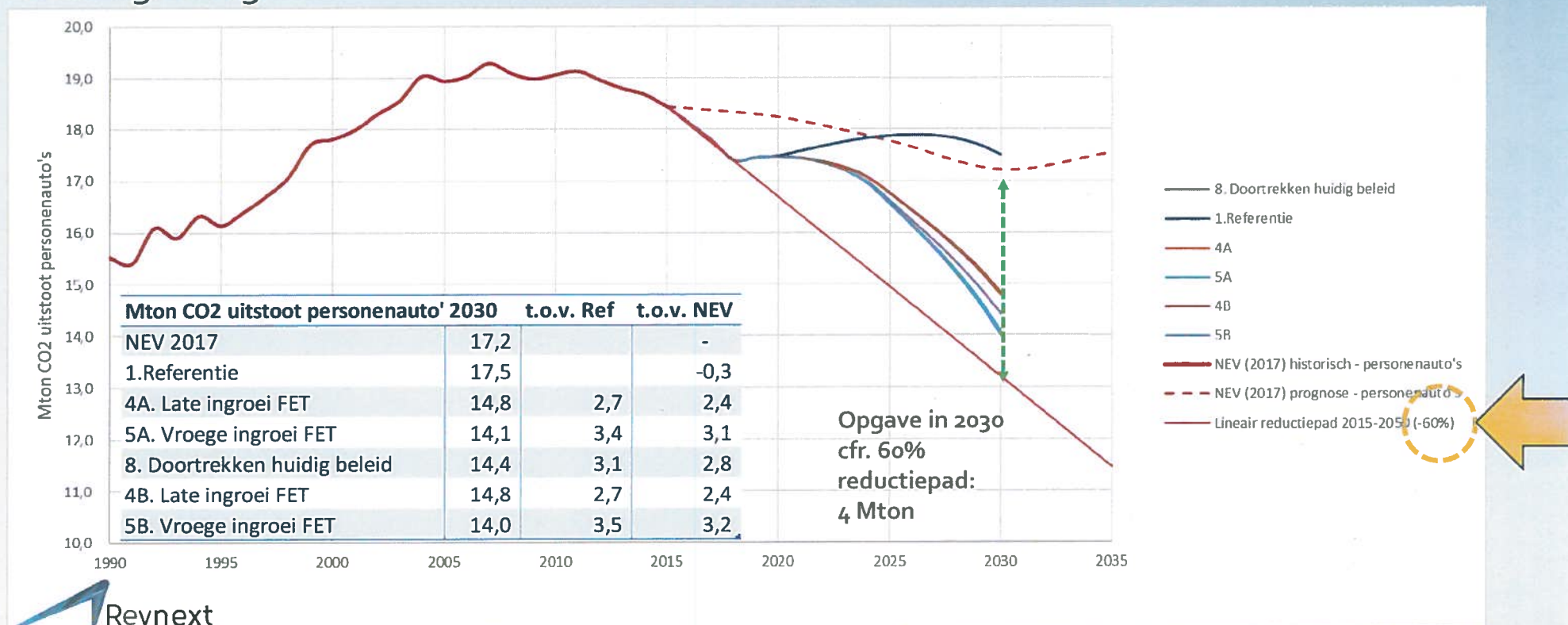
Revnext

RESULTATEN WAGENPARK: TOTALE CO₂ BIJ -60% PAD



RESULTATEN WAGENPARK: TOTALE CO₂ BIJ -60% PAD

Uitvergroting:



- Scenario 5 is bij benadering conform de doelstelling 100% EV nieuwverkopen in 2030 en levert 3,5 Mton CO₂ reductie t.o.v. het referentiescenario

RESULTATEN WAGENPARK: TOTALE CO₂ BIJ -60% PAD

- De totale opgave van 7,3 Mton voor mobiliteit ligt precies op het 60% reductiepad, m.a.w. 25 Mton in 2030 ligt precies op de 60% lijn
- Als van personenauto's een evenredige bijdrage aan de opgave verwacht wordt, dan moeten alle reductieopties aan de thematafels die met personenauto's te maken hebben in 2030 4,0 Mton opleveren (13,2 Mton i.p.v. 17,2 Mton in 2030)
- De 4,0 Mton moet voornamelijk gehaald worden door grotere aantallen nulmissie-auto's of een substantiële gedragsverandering (minder verkeersvolume)
- Met maximaal stimuleringsbeleid, zoals in Scenario 5A, levert dit 3,5 Mton op en daarmee wordt de 4,0 Mton niet volledig gehaald. Het is de vraag of de resterende 0,5 Mton gehaald kan worden via de andere thematafels
 - In scenario 5A is 10% extra (FC)EV in de nieuwverkopen te behalen, maar dit is de groep met de grootste 'weerstand' en het extra CO₂-effect is relatief klein
 - Het grootste CO₂-effect hangt samen met hoe snel de ingroei richting 90-100% in de nieuwverkopen plaatsvindt, omdat dit een cumulatieve doorwerking heeft in het wagenpark

OVERHEIDSKOSTEN: BUDGETTAIRE EFFECTEN

- Scenario 1 = referentiescenario:
 - geen derving m.b.t. BPM, MRB, Bijtelling, Accijnzen, Energiebelasting en geen MIA of privésubsidie
- Scenario 4A = cumulatieve derving in 2021-2030: € 12,4 miljard
- Scenario 5A = cumulatieve derving in 2021-2030: € 21,3 miljard
- Scenario 8 = cumulatieve derving in 2021-2030: € 21,5 miljard
- Scenario 4B = cumulatieve derving in 2021-2030: € 8,1 miljard
- Scenario 5B = cumulatieve derving in 2021-2030: € 11,9 miljard

KOSTENEFFECTIVITEIT

- Het is belangrijk om het verschil te duiden tussen vier kostenperspectieven:
 - Gebruiker: total cost of ownership (TCO) voor de consument
 - Overheid: budgettaire opbrengsten (belastingen, heffingen) en uitgaven (subsidies)
 - Nationale kosten: de directe kosten exclusief belastingen en subsidies
 - Maatschappelijke kosten: de nationale kosten + bredere welvaartseffecten (MKBA)

Het nationale kosten perspectief is vermoedelijk (veel) positiever dan het budgettaire overheids perspectief. De kosteneffectiviteit vanuit nationale kostenperspectief moet nog bepaald worden

De TCO kan op termijn positief zijn terwijl mensen toch nog een drempel zien om over te stappen

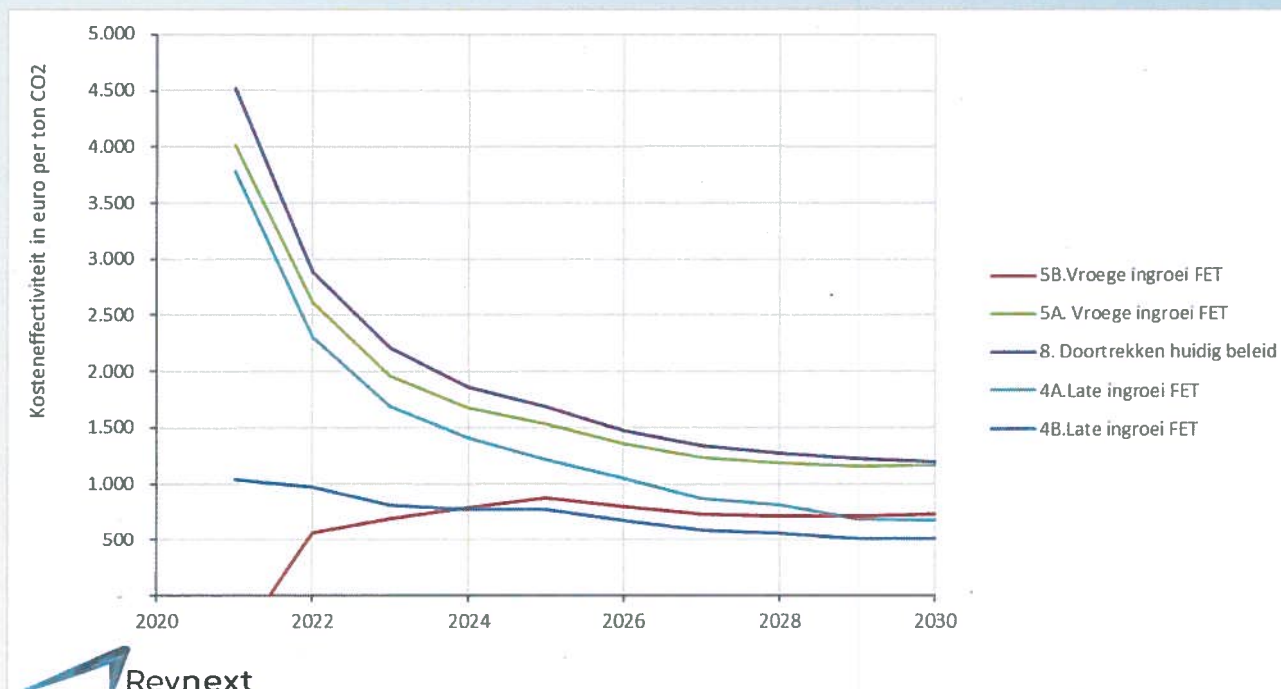


Fiscale stimulering kan gedrag van burgers beïnvloeden (overstapdrempel naar EV)

Overdrachten binnen Nederland: geldstromen tussen de overheid en de betrokken doelgroepen

Als de kale TCO positief is, kan stimuleringsbeleid tot lagere nationale kosten leiden en vloeit de derving weer terug de economie in en via andere belastingen (buiten het autodomien) terug naar de schatkist

KOSTENEFFECTIVITEIT OVERHEID



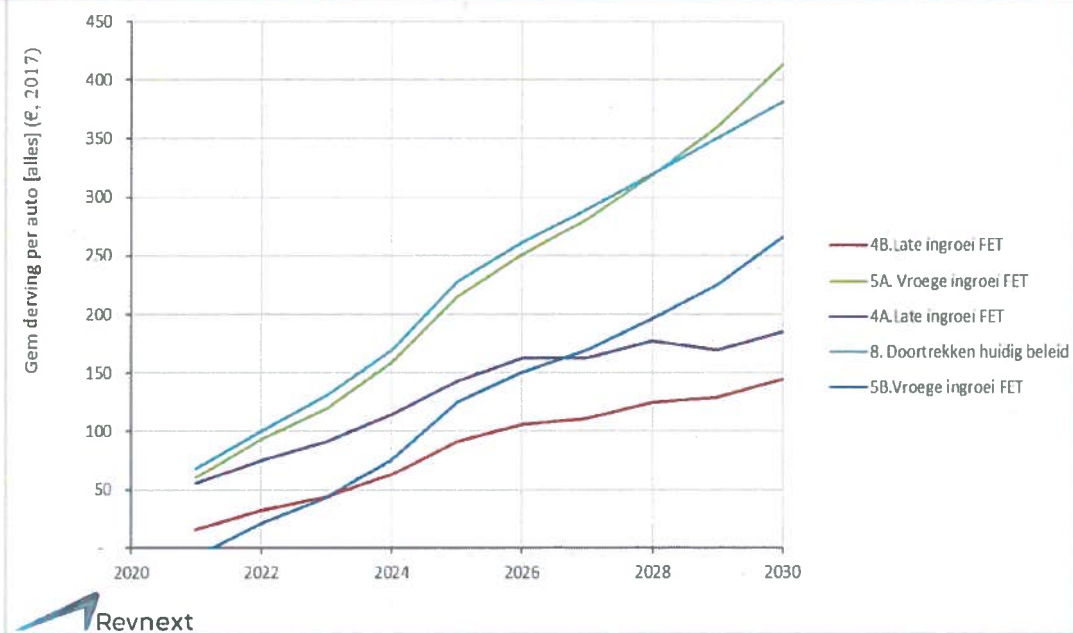
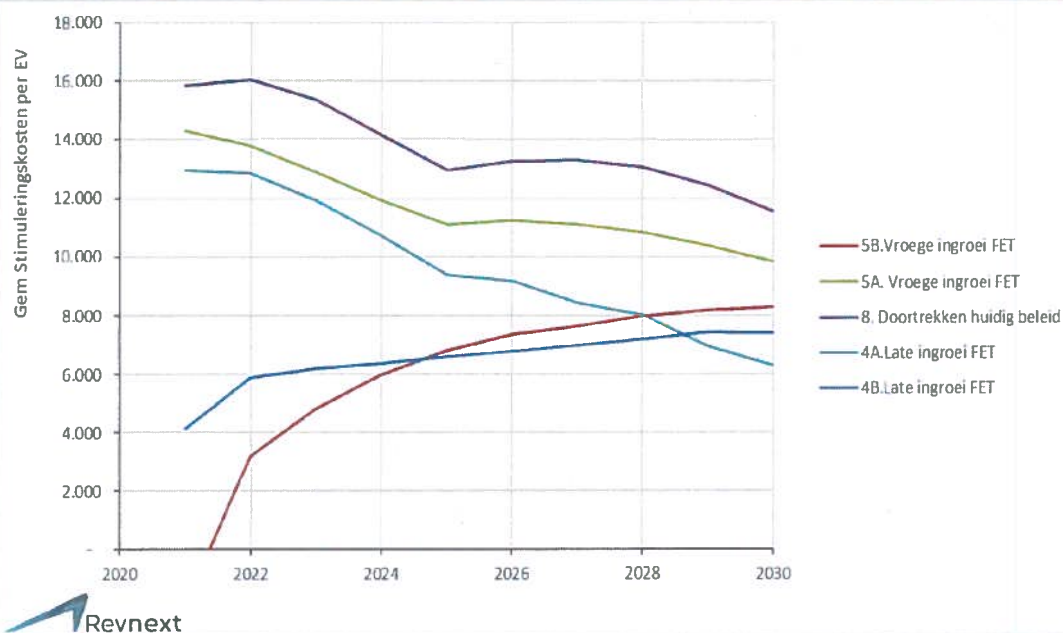
Gemiddelde kosteneffectiviteit 2021-2030:

- Scenario 4A: €954 per ton CO₂
- Scenario 5A: €1.335 per ton CO₂
- Scenario 8: €1.440 per ton CO₂
- Scenario 4B: €609 per ton CO₂
- Scenario 5B: €732 per ton CO₂

- De kosteneffectiviteit wordt beter richting 2030
- De kosteneffectiviteit wordt slechter naarmate een ambitieuzer beleidsdoel wordt nagestreefd

*: LET OP: de nationale kosten moeten nog berekend worden

KOSTENEFFECTIVITEIT OVERHEID



Gemiddelde stimuleringskosten per EV in 2021-2030:

- Scenario 4A: €10.876 per EV
- Scenario 5A: €13.157 per EV
- Scenario 8: €16.254 per EV
- Scenario 4B: €6.866 per EV
- Scenario 5B: €7.192 per EV

Gemiddelde reparatiebedrag per ICEV in 2021-2030:

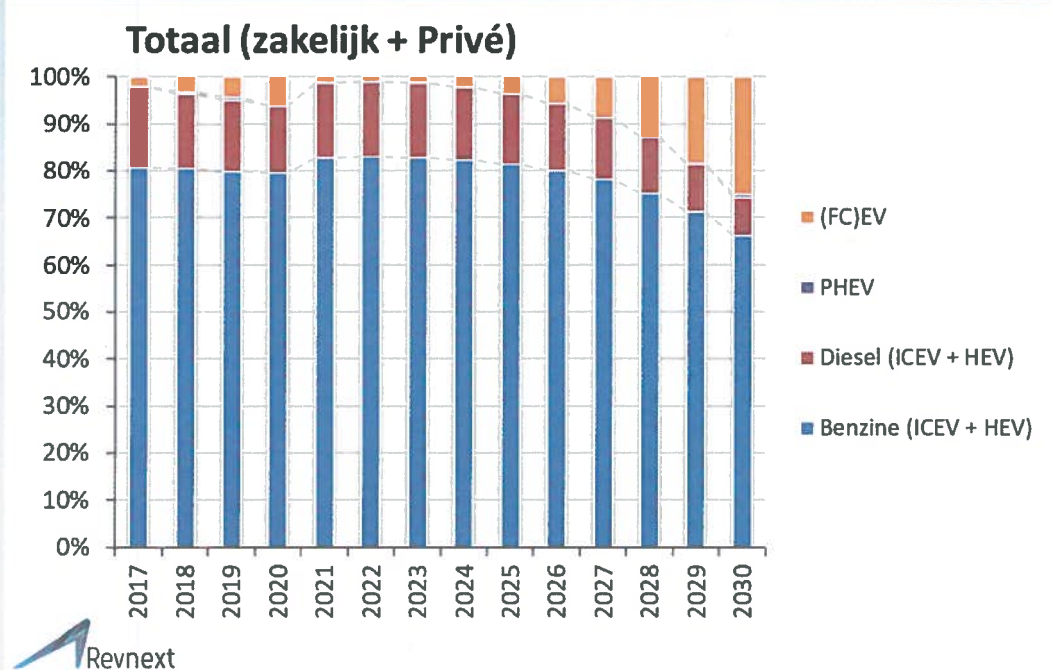
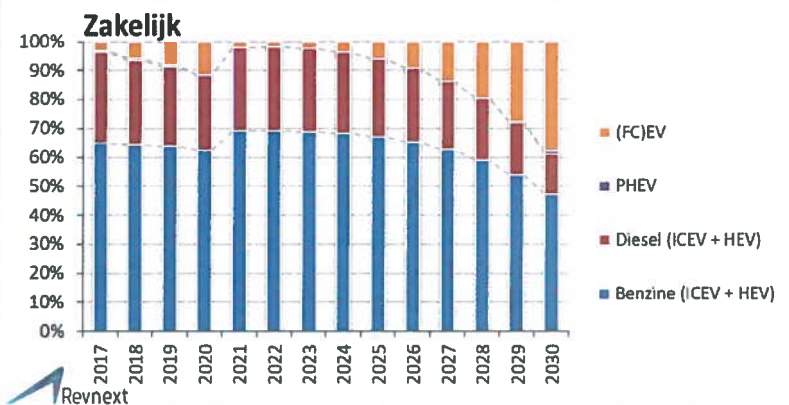
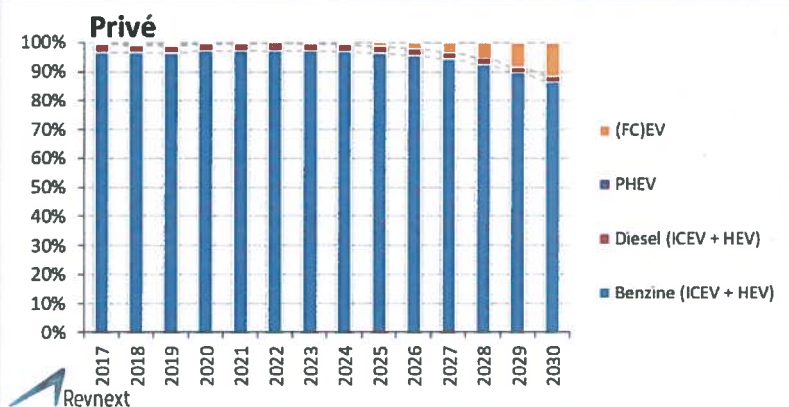
- Scenario 4A: €135 per auto
- Scenario 5A: €231 per auto
- Scenario 8: €233 per auto
- Scenario 4B: €88 per auto
- Scenario 5B: €129 per auto

LET OP: dekkingsvarianten 4B en 5B gaan uit van een procentuele MRB verhoging van het basistarief EN de dieseltoeslag. Diesels betalen daardoor een bijna 4x zo hoge opslag (gemiddeld Rijksdeel benzine =300; diesel+dieseltoeslag =1200)

RESULTATEN PER SCENARIO

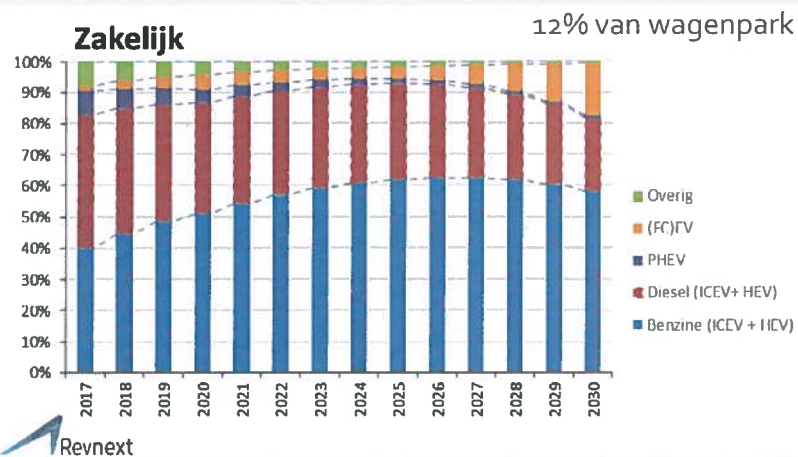
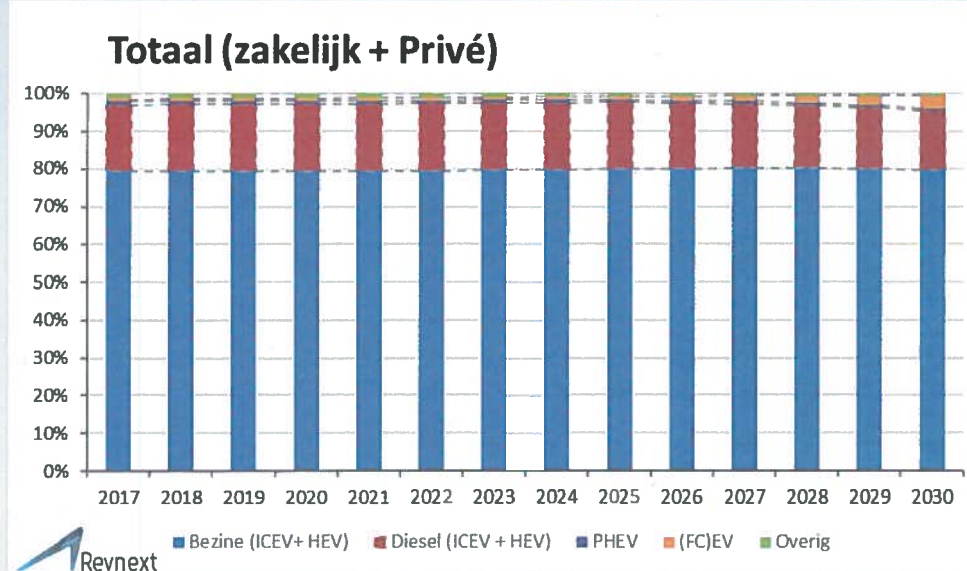
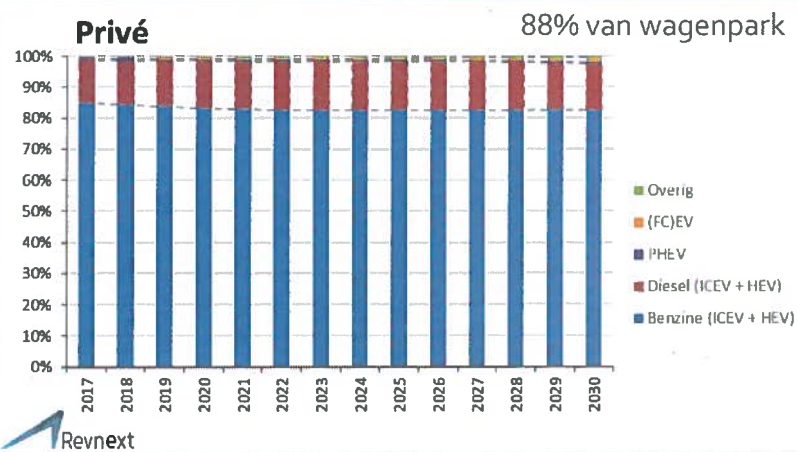
SCENARIO 1: REFERENTIE

SCENARIO 1: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN



- Aandelen 2030: (FC)EV =25%, PHEV =1%, diesel =8%, benzine =66%
- Aandeel (FC)EV zakelijk naar 38%, privé naar 11%
- Aandeel diesel halveert t.o.v. 2017

SCENARIO 1: SAMENSTELLING WAGENPARK



- Het aandeel (FC)EV is 4% in 2030, PHEV is 1%, diesel 15%, benzine 80%
- Ingroei EVs 17% Zakelijk en 2% privé

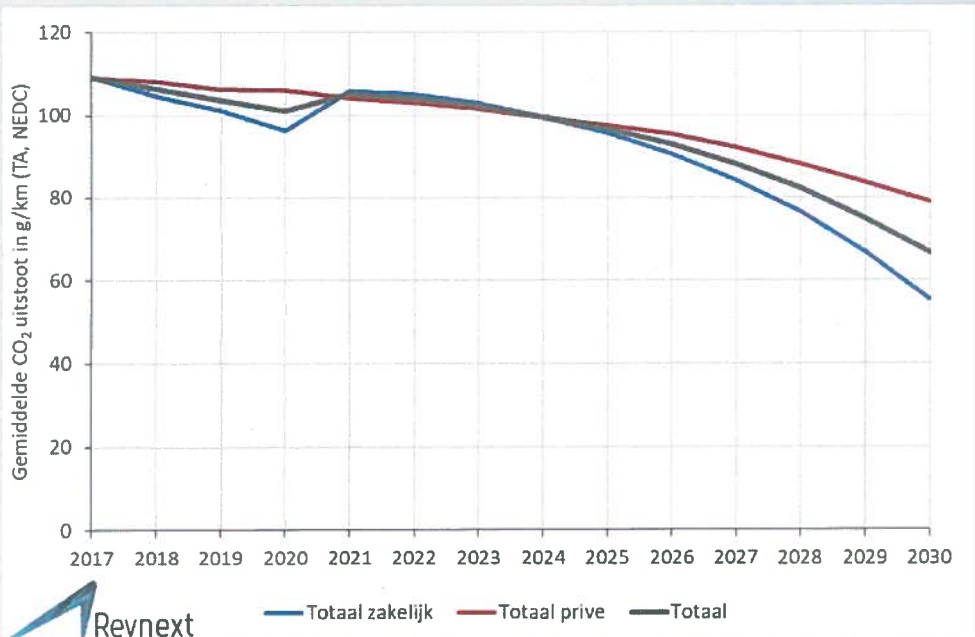
SCENARIO 1: AANTALLEN (FC)EV

Aantal (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nieuwverkopen per jaar										
Prive	1	0	1	1	3	4	7	11	16	23
Zakelijk	4	4	5	7	12	19	28	41	58	80
Totaal	5	4	5	9	15	23	35	51	74	103
Totaal in wagenpark										
Prive	26	30	33	36	40	49	62	81	108	146
Zakelijk	50	45	42	42	47	58	77	104	144	200
Totaal	75	75	75	78	88	107	138	185	253	346

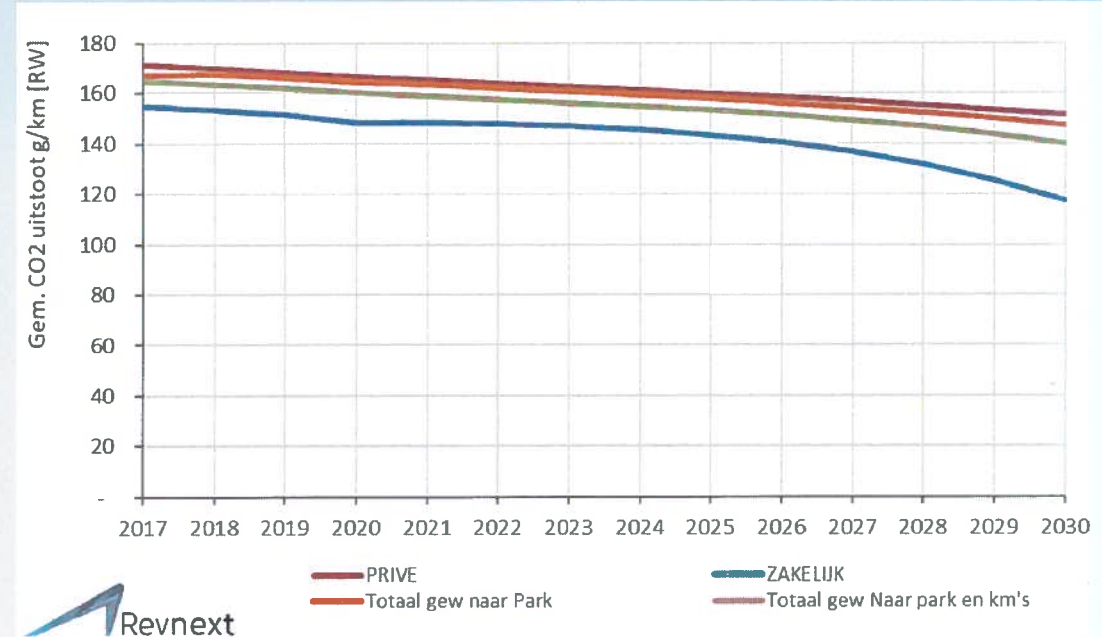
- In 2030 is van de (FC)EV **nieuwverkopen** 22% privé en 78% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 11% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 38% (FC)EV
- In 2030 is van de (FC)EV **vloot** 42% privé en 58% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 2% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 17% (FC)EV

SCENARIO 1: GEMIDDELTE CO₂-UITSTOOT

Nieuwverkopen (TA, NEDC):



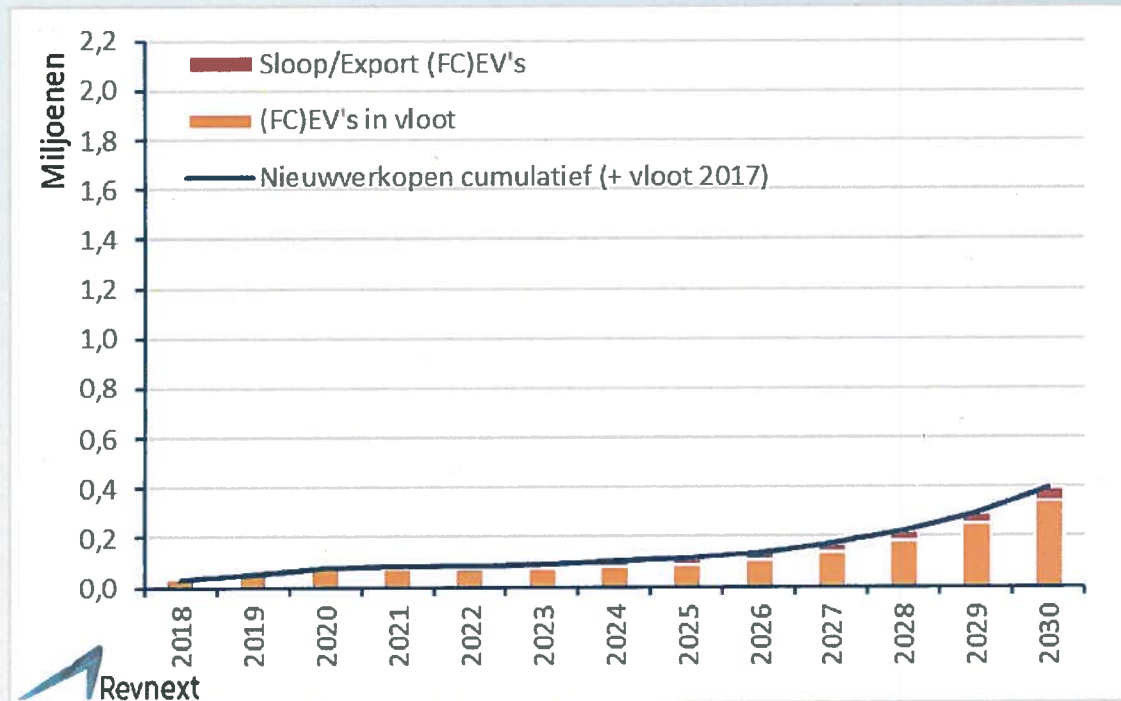
Wagenpark (RW):



- De gemiddelde CO₂ uitstoot daalt van 109 g/km in 2017 naar 67 g/km in 2030

- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 167 g/km in 2017 naar 147 g/km in 2030
- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park en kilometrage daalt van 165 g/km in 2017 naar 140 g/km in 2030

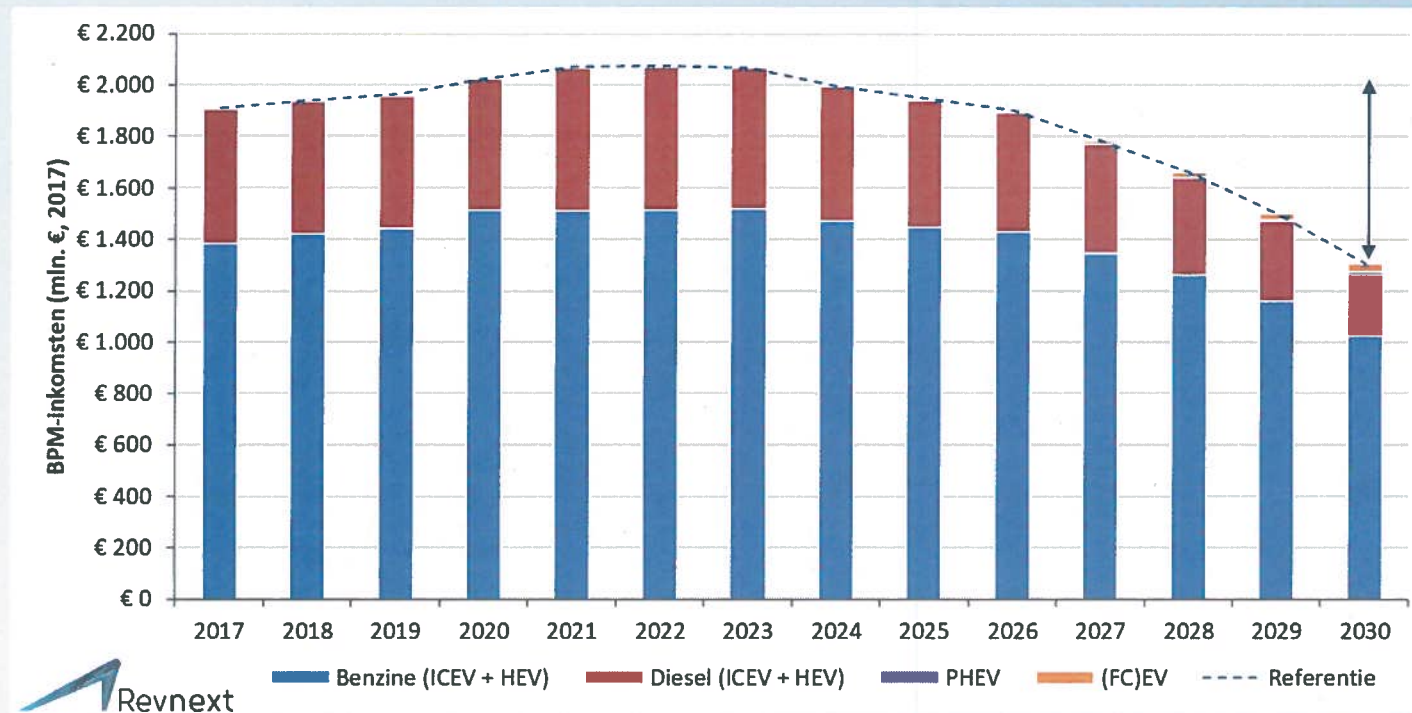
SCENARIO 1: AANTAL (FC)EV'S



- Cumulatief 400.000 (FC)EV nieuwverkopen in de periode 2018-2030 (324.000 in 2021-2030)
- In 2030 is 13% van alle tot en met 2030 nieuw verkochte (FC)EVs geëxporteerd
- In 2030 zijn er 0,35 mln. (FC)EVs in het wagenpark

Aantallen (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Nieuwverkopen	5	4	5	9	15	23	35	51	74	103	324
In Vloot	75	75	75	78	88	107	138	185	253	346	

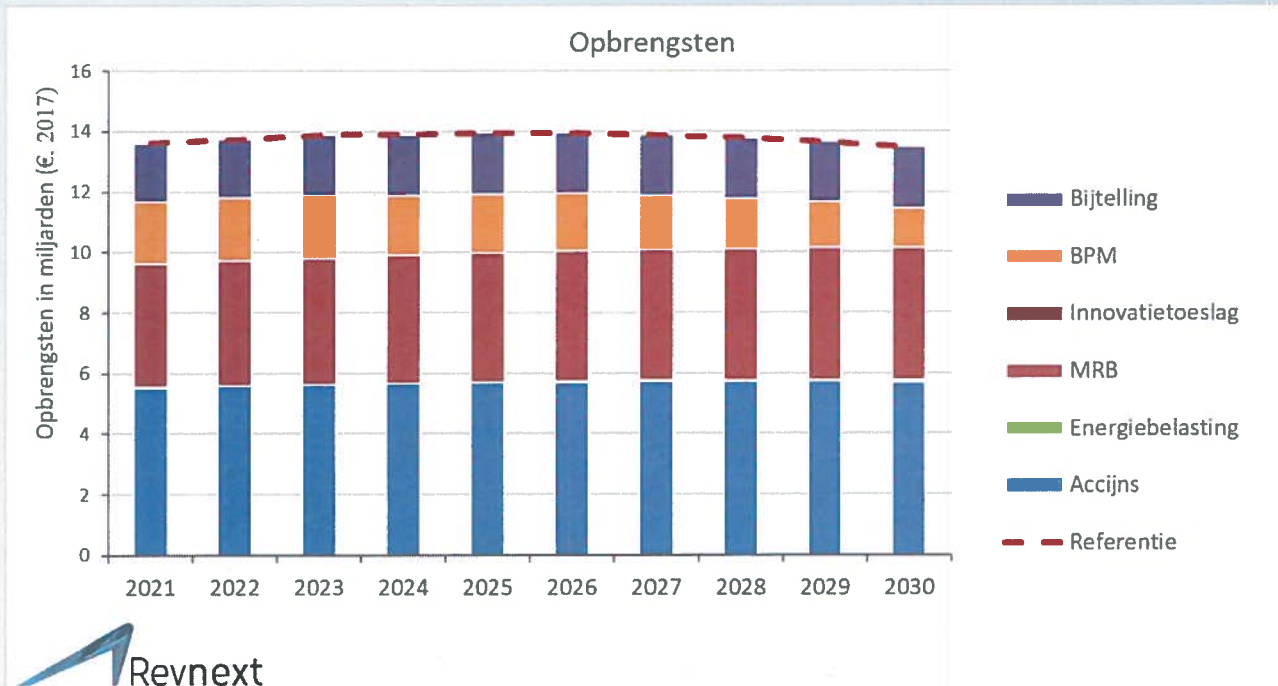
SCENARIO 1: BUDGETTAIRE EFFECTEN BPM



t.o.v. 2020 is er 0,75 miljard minder opbrengsten (-37%)

- Geen derving in scenario 1: dit is het referentiep pad waartegen andere scenario's worden afgezet
- De gemiddelde BPM belastingdruk per ICEV per segment wordt op peil gehouden door aanscherping CO₂ grenzen/tarieven
- Lagere BPM opbrengst veroorzaakt door ingroei van (FC)EVs, (FC)EVs in de hogere segmenten waar conventionele auto's een relatief hoge BPM hebben, en tot slot een dalend aandeel diesel (minder dieseltoeslag)

SCENARIO 1: BUDGETTAIRE EFFECTEN



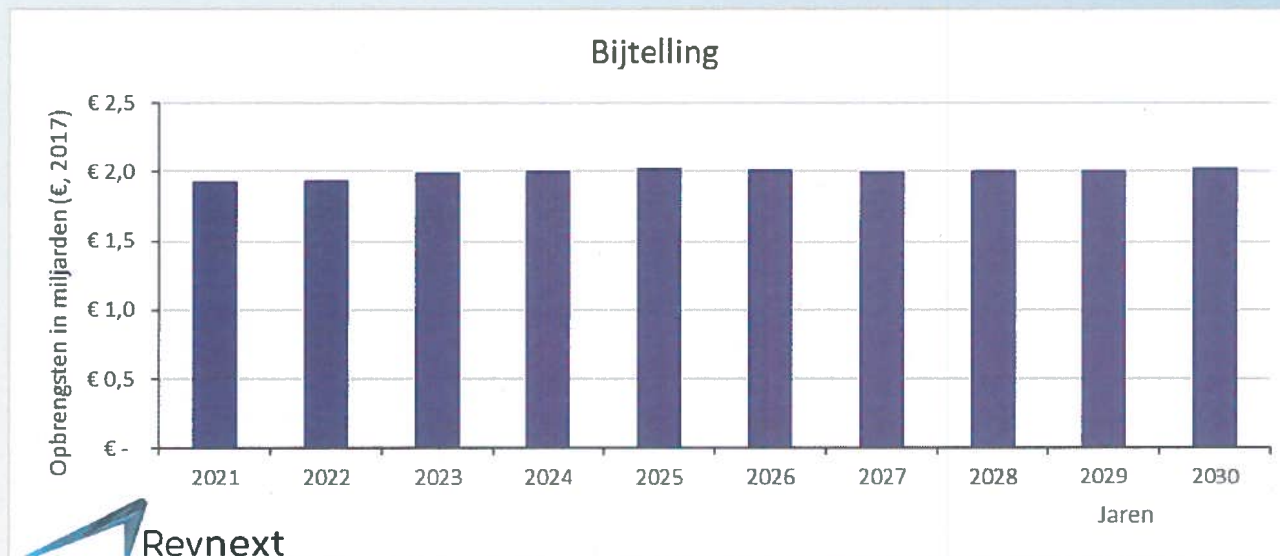
- Geen derving in scenario 1: dit is het referentiep pad waartegen andere scenario's worden afgezet
- De opbrengsten blijven redelijk op peil door een groeiend wagenpark en hoger kilometrage richting 2030

SCENARIO 1: BUDGETTAIRE EFFECTEN MRB



- Opbrengst MRB neemt toe door
 - Groei wagenpark
 - Verschuiving van benzine naar EV levert meer MRB op
 - Verschuiving van diesel naar EV levert minder MRB op

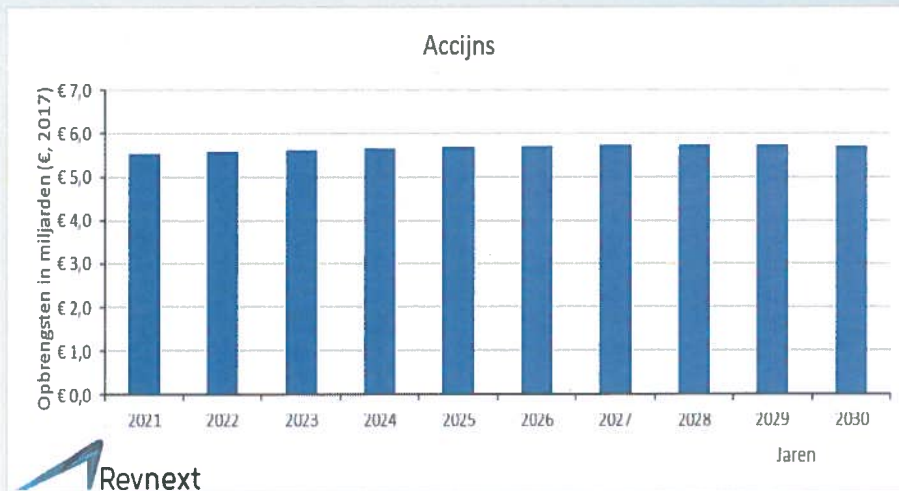
SCENARIO 1: BUDGETTAIRE EFFECTEN BIJTELLING



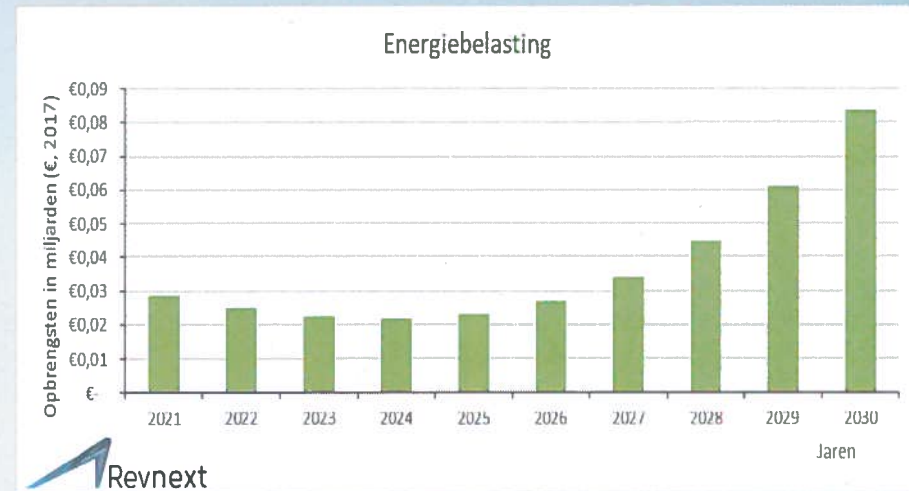
- Opbrengst Bijtelling

- Lichte groei 'bijtellingsplichtig' zakelijk wagenpark
- Alles gaat naar 22% bijtelling, maar vertragend effect door vaste bijtelling tijdens looptijd leasecontract
- Pas in 2025 zitten alle auto's op 22% bijtelling
- EVs hebben een aanzienlijk hogere catalogusprijs waardoor bijtelling deels op peil blijft

SCENARIO 1: BUDGETTAIRE EFFECTEN ACCIJS EN ENERGIEBELASTING



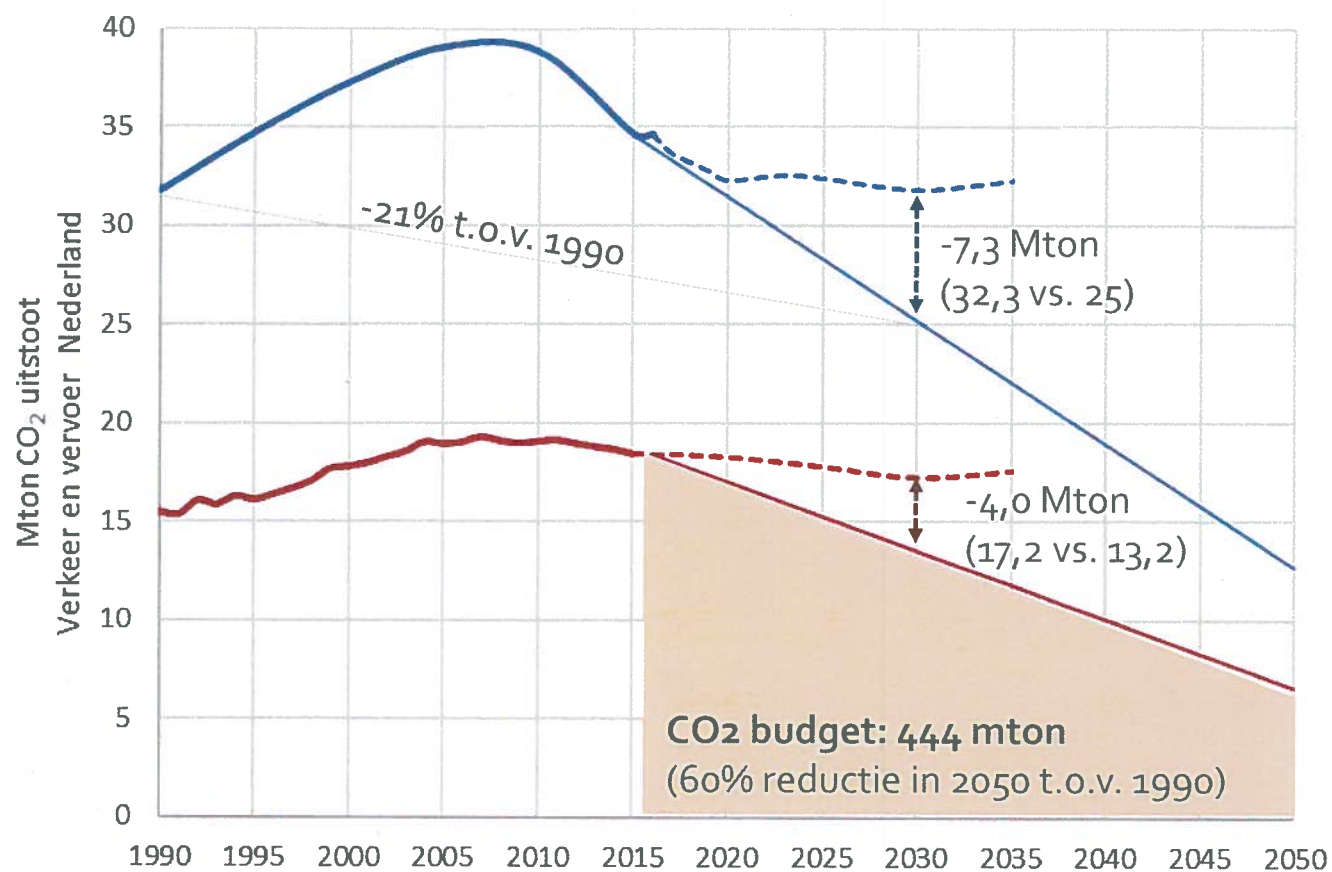
- Opbrengst accijnzen neemt toe door
 - groei wagenpark
 - groei kilometrage



- Opbrengst energiebelasting
 - groei EV wagenpark

CO₂ OPGAVE: MOBILITEIT EN PERSONENAUTO'S

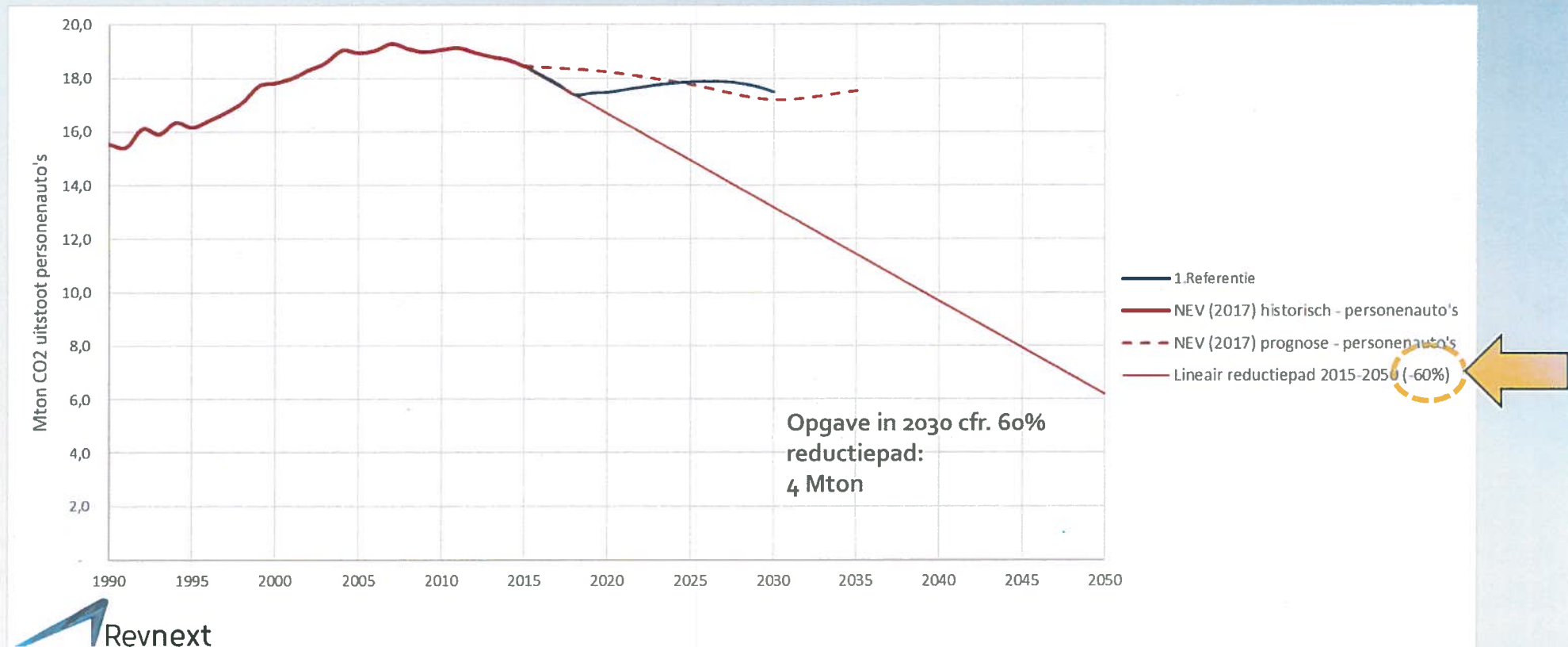
Uitgangspunt: 60% reductie mobiliteit, conform oude Energieakkoord (2013) en uitgangspunt bij nieuw Klimaatakkoord



- NEV (2017) historisch - verkeer&vervoer
- - - NEV (2017) prognose - verkeer&vervoer
- Lineair reductiepad 2015-2050 (-60%)
- NEV (2017) historisch - personenauto's
- - - NEV (2017) prognose - personenauto's
- Lineair reductiepad 2015-2050 (-60%)



SCENARIO 1: TOTALE CO₂ UITSTOOT BIJ -60% PAD



- Scenario 1.Referentie komt uit op 17,5 Mton in 2030, 0,3 Mton hoger dan de NEV-prognose

SCENARIO 1: CONCLUSIES

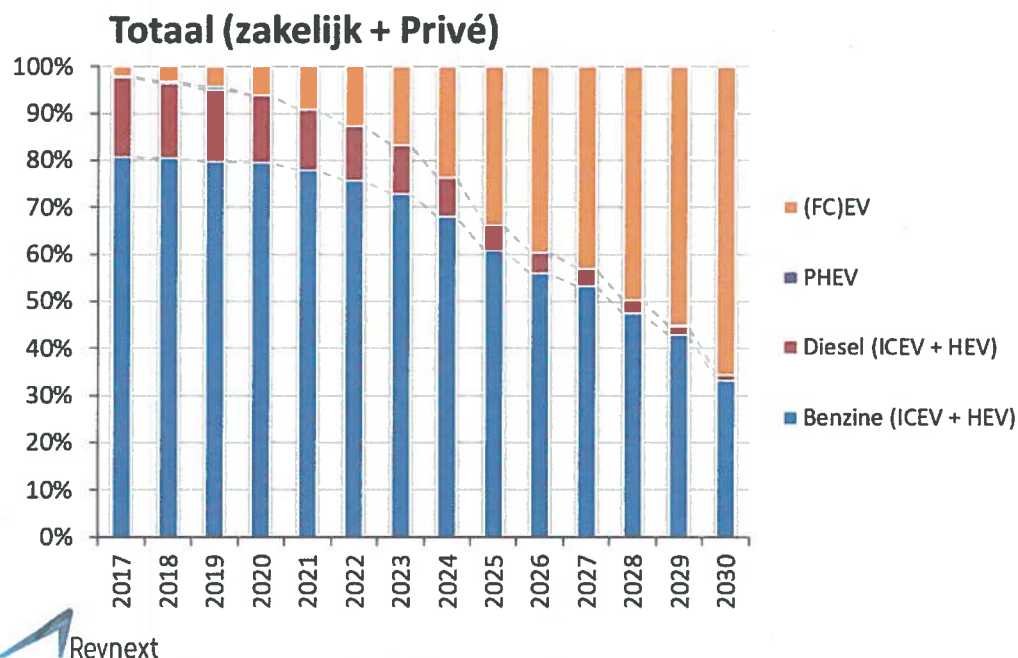
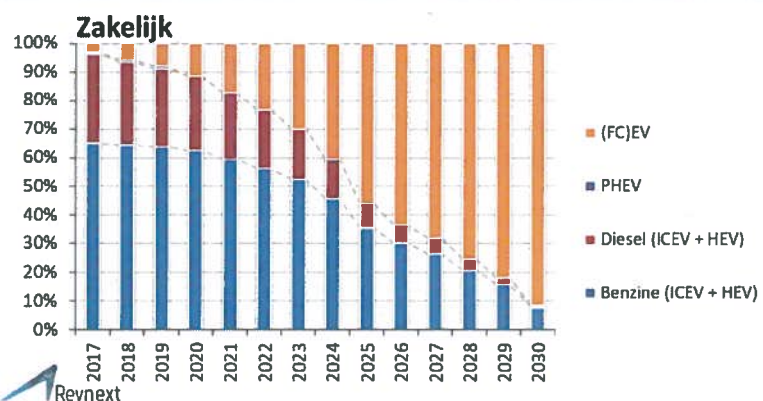
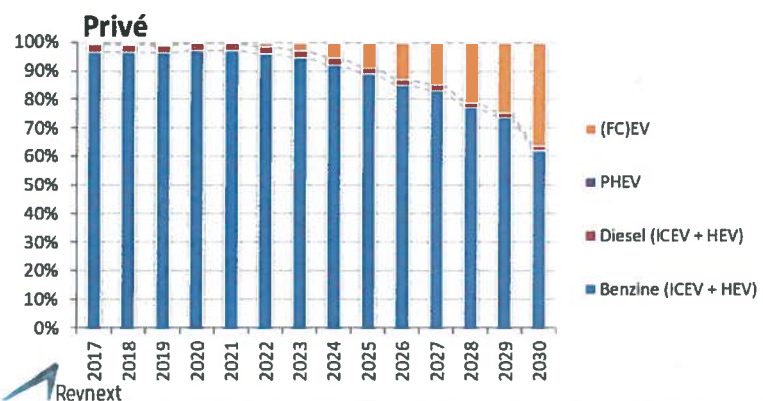
- Scenario 1 zou min of meer gelijk moeten zijn aan de NEV-baseline
 - EU bronbeleid zit anders in de NEV (2017), Revnext heeft eigen wagenparkmodel
 - De scenario's die met Carbontax zijn doorgerekend zijn onderling vergelijkbaar
- In de nieuwverkopen groeit elektrisch rijden naar 25% (FC)EV en 1% PHEV
- 67 g/km NEDC in 2030 is grosso modo in lijn met de Europese WLTP doelstelling voor fabrikanten
- In het wagenpark groeit elektrisch rijden naar 4% (FC)EV en 1% PHEV
- In 2030 zijn er 0,35 mln. (FC)EV personenauto's in het wagenpark
- De budgettaire effecten van het referentiescenario wordt niet als budgettaire derving gezien
- Scenario 1 komt uit op 17,5 Mton in 2030, vrijwel gelijk aan de NEV (2017)

RESULTATEN PER SCENARIO

SCENARIO 4: LATE INGROEI FET

VARIANT A: GEEN REPARATIE BELASTINGDERVING

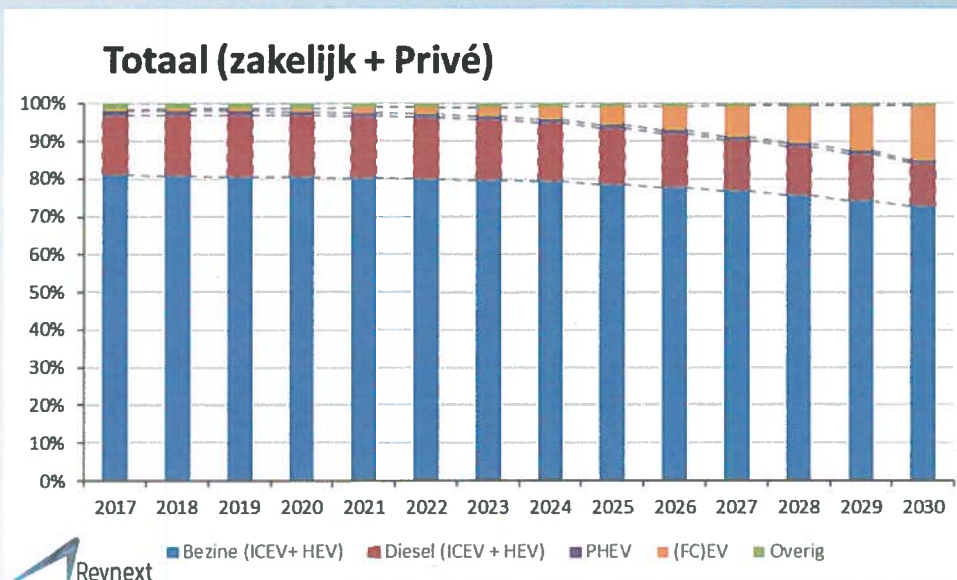
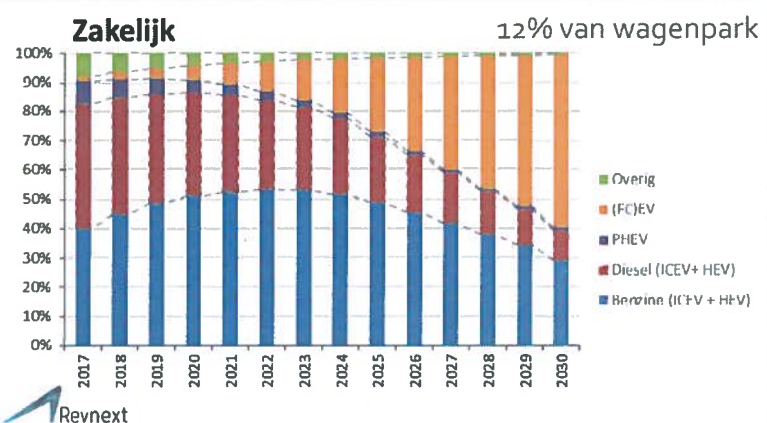
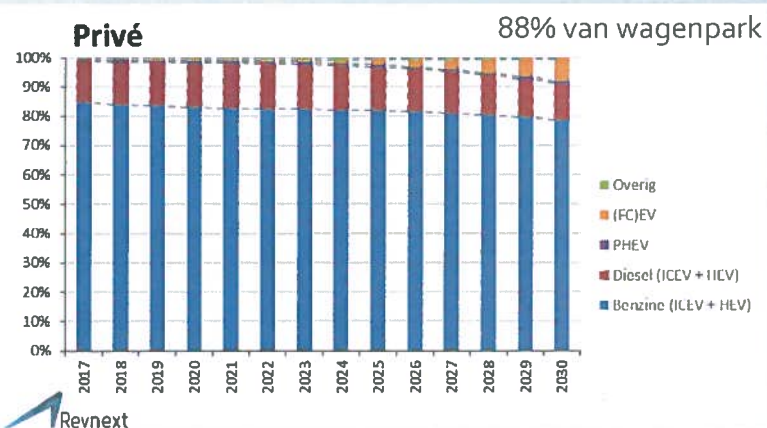
SCENARIO 4A: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN



100% emissievrij in 2030 wordt niet gehaald. Wel al iets meer balans privé en zakelijk in 2030

- Aandelen 2030: (FC)EV =66%, PHEV =0%, diesel =1%, benzine =33%
- Aandeel (FC)EV zakelijk naar 92%, privé naar 36%
- Aandeel diesel bijna nul

SCENARIO 4A: SAMENSTELLING WAGENPARK



- Het aandeel (FC)EV is 15% in 2030, PHEV is 1%, diesel 12%, benzine 73%
- Ingroei EVs 60% binnen zakelijk en 8% binnen privé

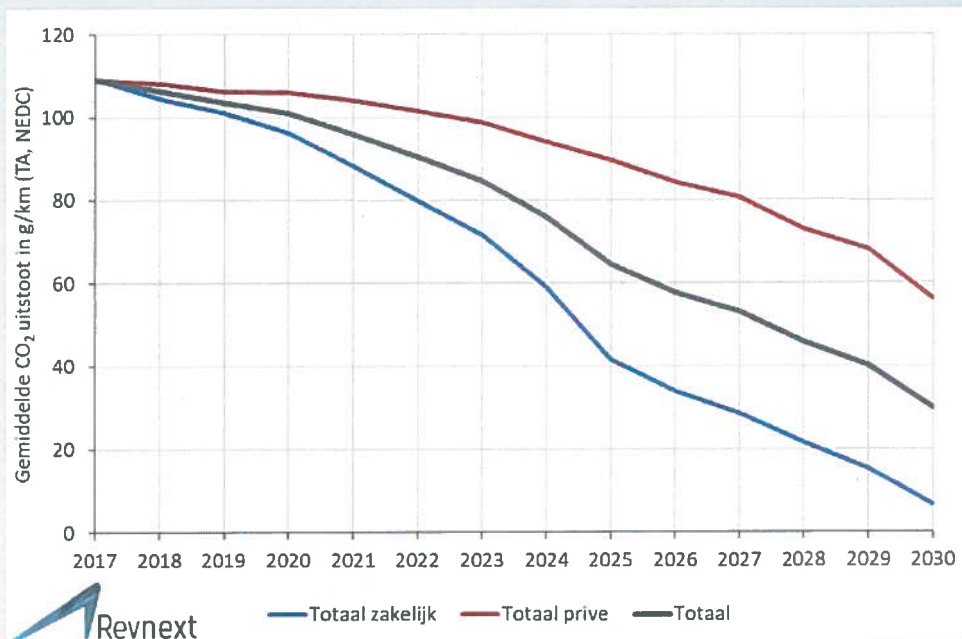
SCENARIO 4A: AANTALLEN (FC)EV

Aantal (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nieuwverkopen per jaar										
Prive	1	3	6	11	17	25	29	42	49	74
Zakelijk	36	49	63	86	123	140	151	168	185	210
Totaal	37	51	68	97	140	165	180	210	234	284
Totaal in wagenpark										
Prive	28	43	64	97	144	210	291	394	512	663
Zakelijk	82	116	159	218	304	392	477	564	653	752
Totaal	110	159	224	315	448	602	768	958	1.165	1.414

- In 2030 is van de (FC)EV **nieuwverkopen** 26% privé en 74% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 36% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 92% (FC)EV
- In 2030 is van de (FC)EV **vloot** 47% privé en 53% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 8% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 60% (FC)EV

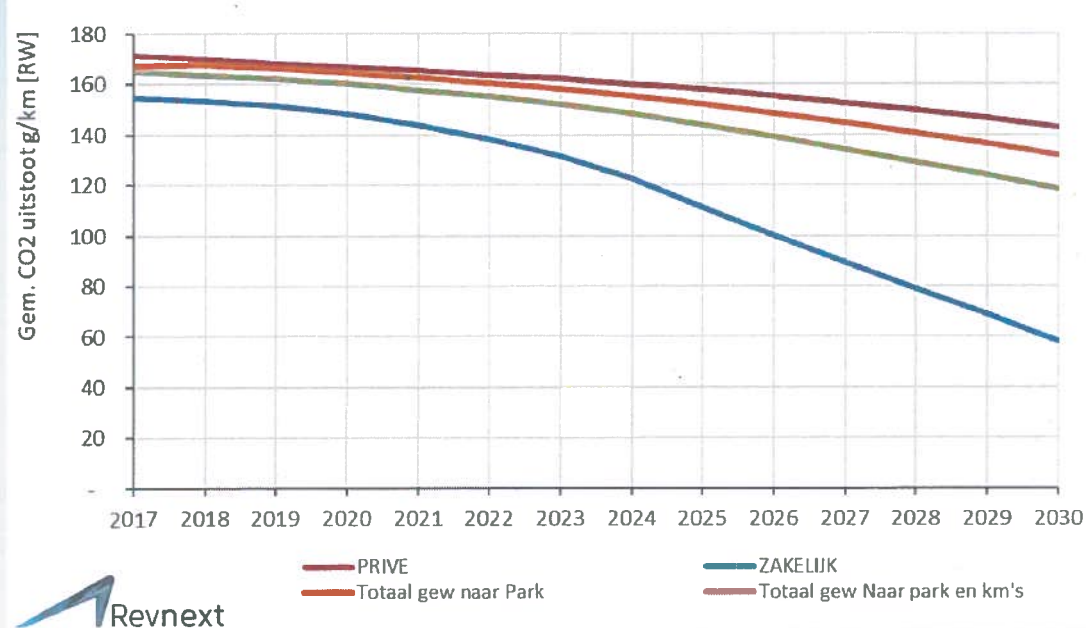
SCENARIO 4A: GEMIDDELDE CO₂-UITSTOOT

Nieuwverkopen (TA, NEDC):



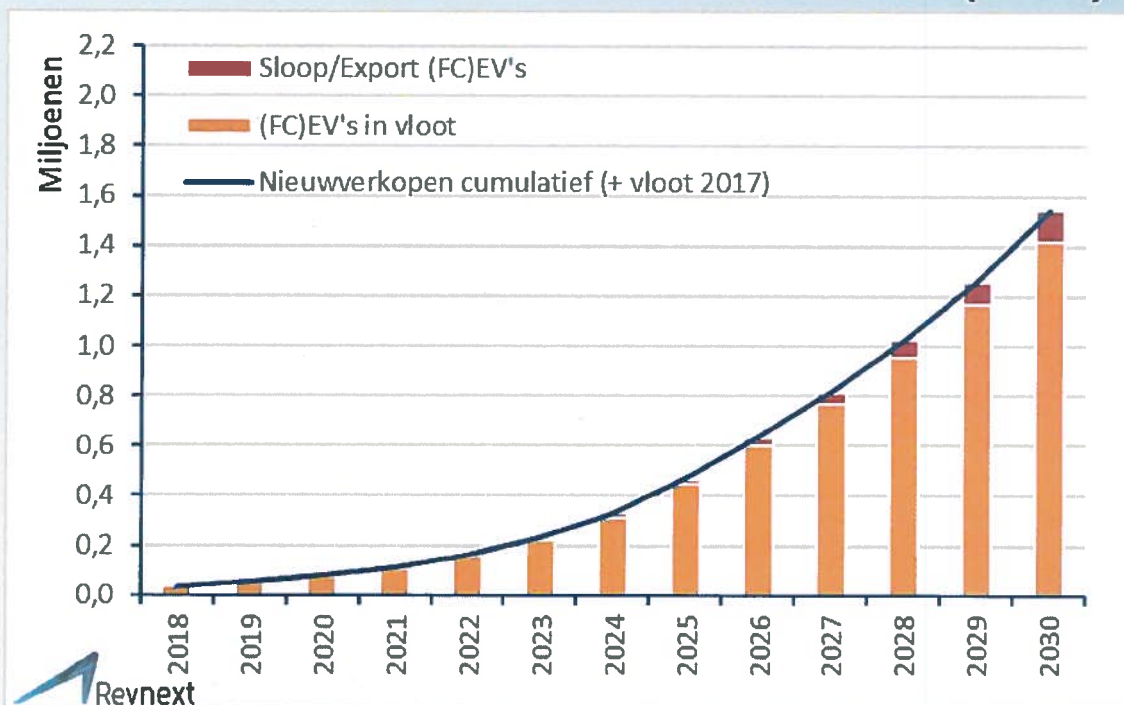
- De gemiddelde CO₂ uitstoot daalt van 109 g/km in 2017 naar 30 g/km in 2030
- Zakelijk bijna emissievrij in 2030

Wagenpark (RW):



- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 167 g/km in 2017 naar 131 g/km in 2030
- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 165 g/km in 2017 naar 118 g/km in 2030

SCENARIO 4A: AANTAL (FC)EV'S



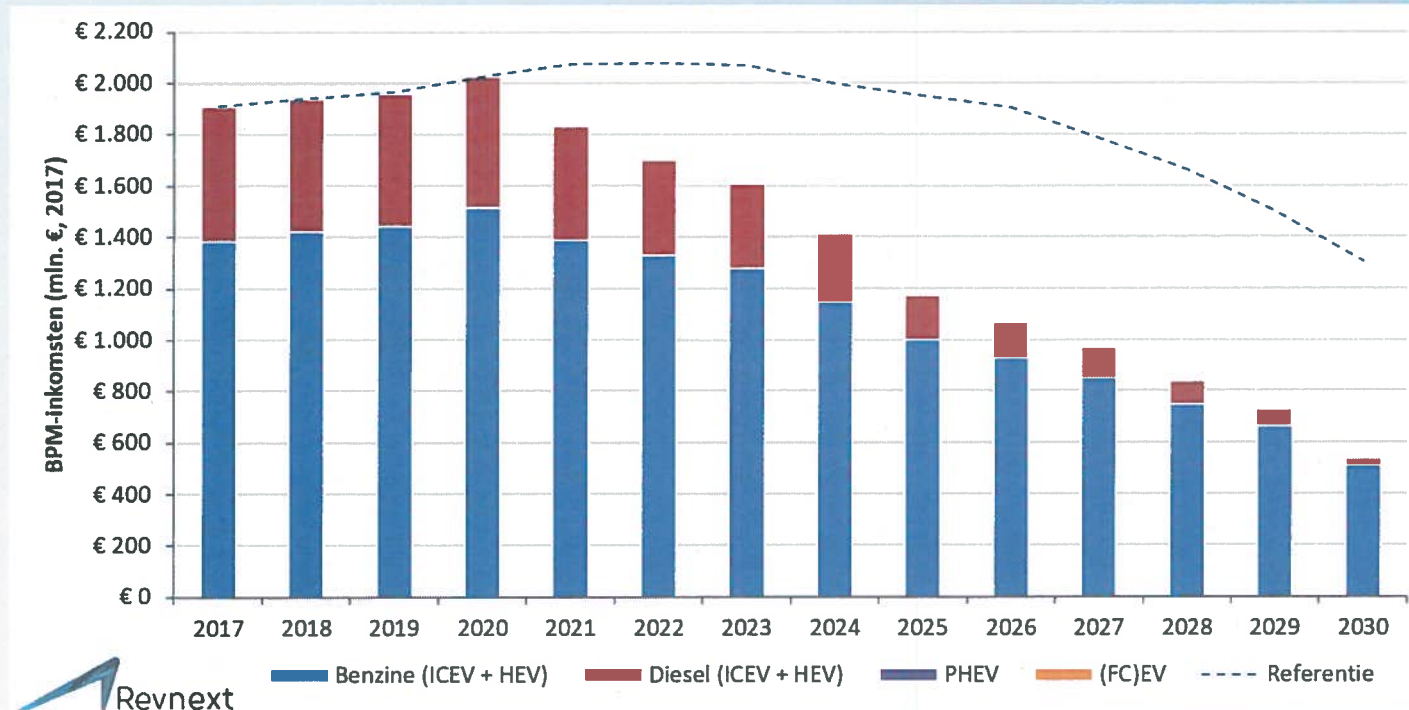
In het FET-fiche wordt 1,8 tot 2,8 miljoen nieuwverkopen genoemd en 1,25 tot 2,0 miljoen in het wagenpark gecorrigeerd voor export (PBL scenario). Dit zou 3 tot 5 Mton moeten opleveren.

In dit scenario 4A vallen de nieuwverkopen lager uit, maar zijn de exporteffecten veel minder groot: van de 1,5 miljoen blijft 1,4 miljoen over. Dit komt met name doordat de grote (FC)EV-verkooptaantallen tussen 2025-2030 plaatsvinden en export in de eerste 5 jaar beperkt is. Export lijkt een groot risico te vormen voor na 2030.

Aantallen (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Nieuwverkopen	37	51	68	97	140	165	180	210	234	284	1.467
In Vloot	110	159	224	315	448	602	768	958	1.165	1.414	

- In 2030 is 8% van alle tot en met 2030 nieuw verkochte (FC)EVs geëxporteerd

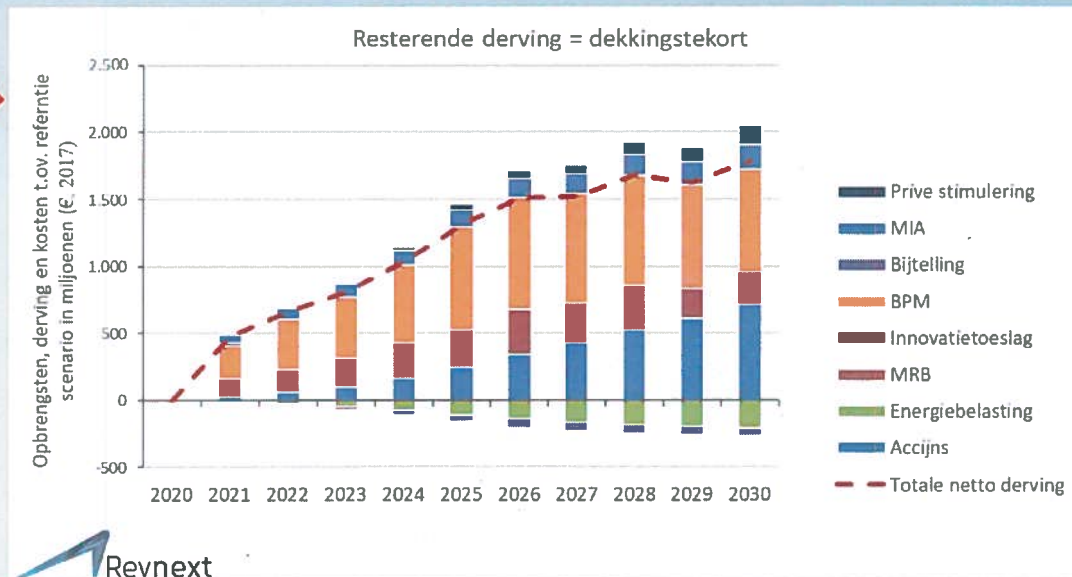
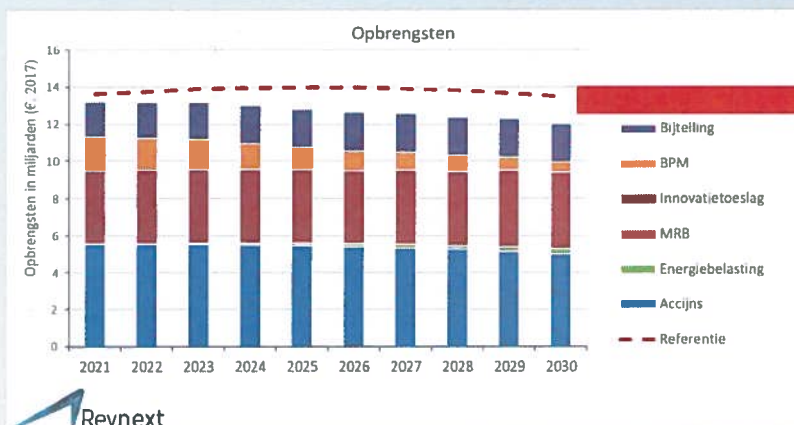
SCENARIO 4A: BUDGETTAIRE EFFECTEN BPM



Stijgende derving richting 2030, cumulatief 6,4 mld. derving t.o.v. scenario 1

- Cumulatief tot en met 2030: 6,4 miljard derving
- De BPM derving komt door ingroei van (FC)EVs, (FC)EVs in de hogere segmenten waar conventionele auto's een relatief hoge BPM hebben, en tot slot een dalend aandeel diesel (minder dieseltoeslag)

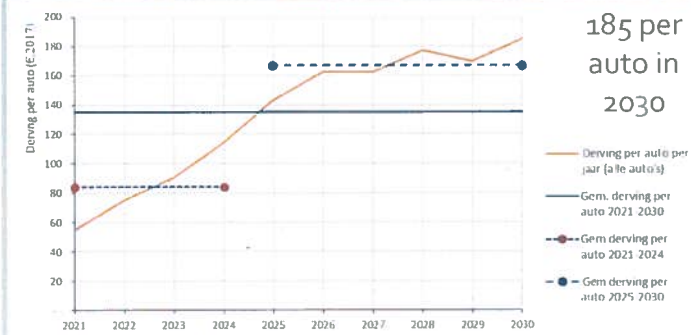
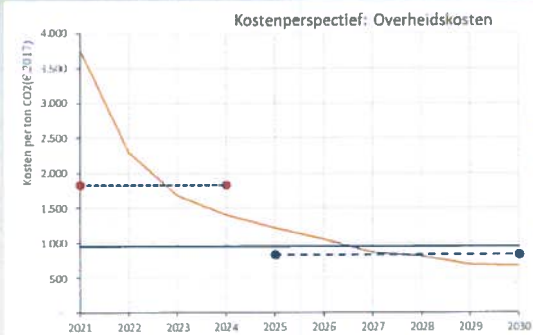
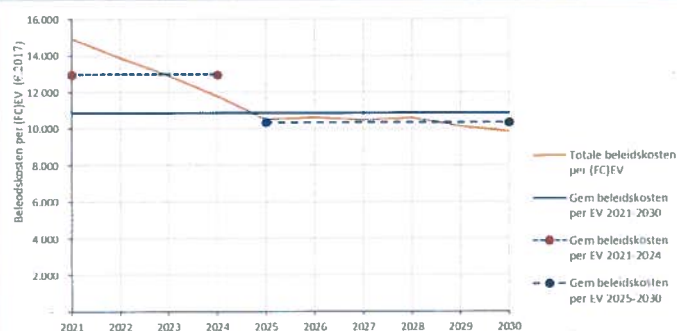
SCENARIO 4A: BUDGETTAIRE EFFECTEN



Cumulatieve derving in mln	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	135	170	211	266	276	343	300	332	224	245	782	1.719	2.502
Innovatietoeslag	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM	241	373	462	585	774	833	813	822	775	765	1.662	4.783	6.445
Bijtelling	24	2	-19	-38	-48	-68	-72	-65	-61	-58	-32	-372	-404
Accijns	27	58	101	160	244	335	425	519	610	711	347	2.845	3.191
Energie belasting	-12	-30	-50	-74	-107	-136	-162	-182	-199	-210	-166	-996	-1.162
MIA	61	79	93	110	132	143	151	162	171	184	342	943	1.285
Kosten Prive stimulering	2	8	16	29	44	61	68	93	104	148	55	518	573
Totale netto kosten	478	661	813	1.038	1.314	1.511	1.523	1.681	1.625	1.785	2.990	9.440	12.430
Procentueel											24%	76%	100%

- De jaarlijkse budgettaire derving loopt op tot € 1,8 mld. in 2030
- De totale derving in 10 jaar bedraagt € 12,4 mld. waarvan € 3,0 mld. in de eerste 4 jaar en € 9,4 mld. in de laatste 6 jaar

SCENARIO 4A: BUDGETTAIRE EFFECTEN 2021-2030



2

1

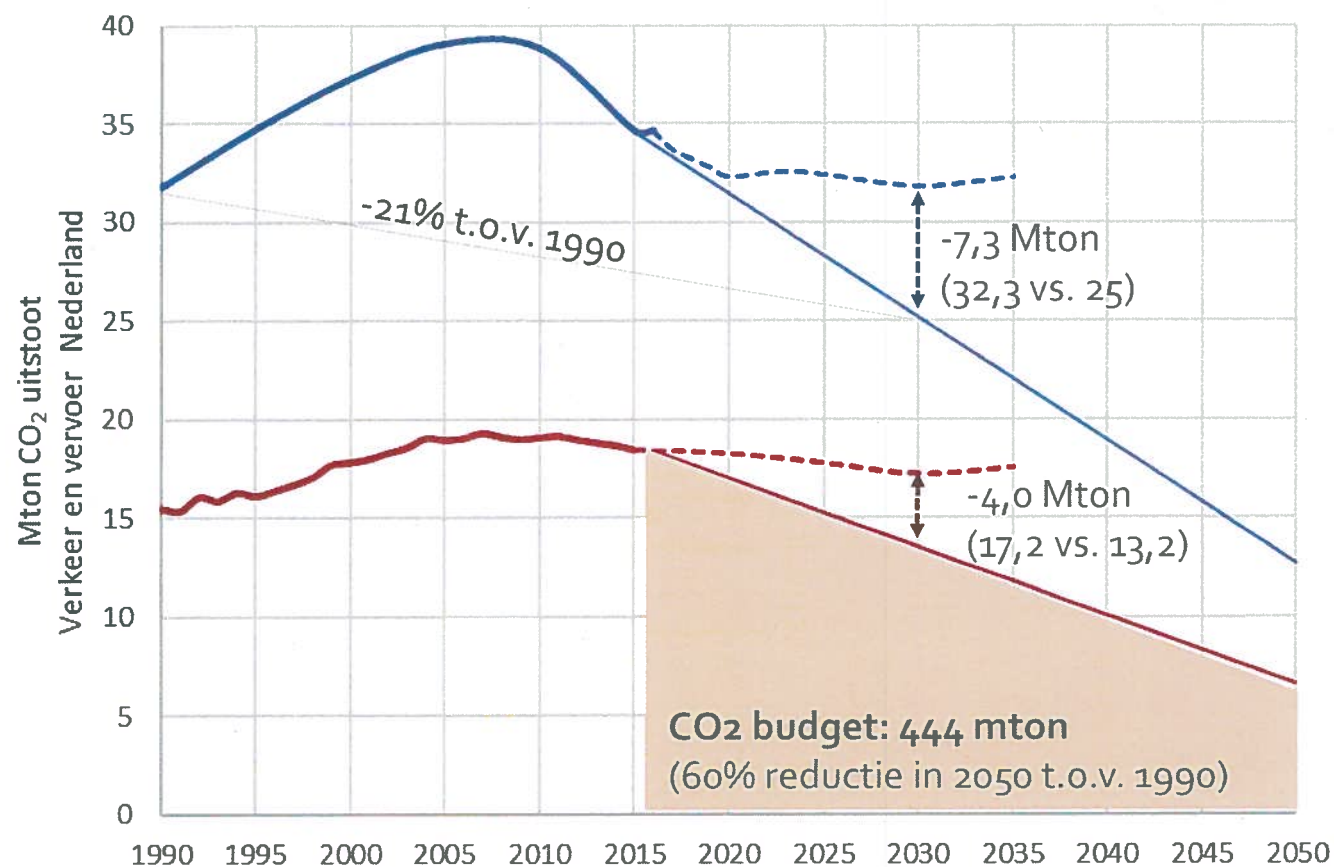
3

	2021-2024	2025-2030	2021-2030
1. Gem Kosteneffectiviteit per ton CO ₂	1.829	829	954
2. Gem Beleidskosten per extra EV t.o.v. Referentie	12.976	10.345	10.876
3. Gem derving per auto (incl. EV/PHEV)	84	167	135

- Derving per auto is inclusief (FC)EV en PHEV
- De beleidskosten per (FC)EV en de kosten per ton CO₂ worden lager in de tijd
- De derving per auto wordt in de tijd hoger, dit komt onder meer door een hoger aantal (FC)EV nieuwverkopen
- De benodigde resterende reparatie per auto loopt op tot € 185 per auto in 2030

CO₂ OPGAVE: MOBILITEIT EN PERSONENAUTO'S

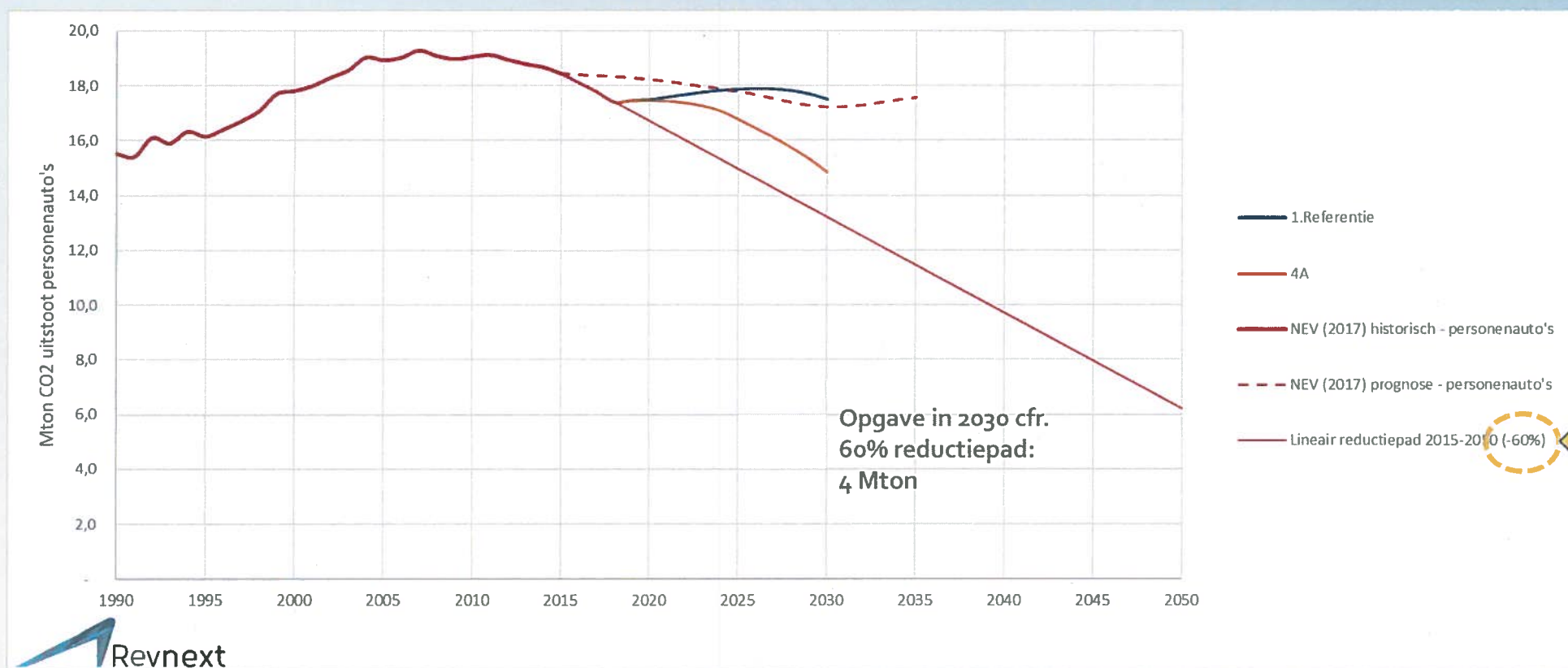
Uitgangspunt: 60% reductie mobiliteit, conform oude Energieakkoord (2013) en uitgangspunt bij nieuw Klimaatakkoord



- NEV (2017) historisch - verkeer&vervoer
- - - NEV (2017) prognose - verkeer&vervoer
- Lineair reductiepad 2015-2050 (-60%)
- NEV (2017) historisch - personenauto's
- - - NEV (2017) prognose - personenauto's
- Lineair reductiepad 2015-2050 (-60%)



SCENARIO 4A: TOTALE CO₂ UITSTOOT BIJ -60% PAD



- Scenario 4A (FET- late ingroei EV) komt uit op 14,8 Mton in 2030, dat is 2,4 Mton lager dan de NEV-prognose en 2,7 Mton lager dan in het referentiescenario

SCENARIO 4A: CONCLUSIES

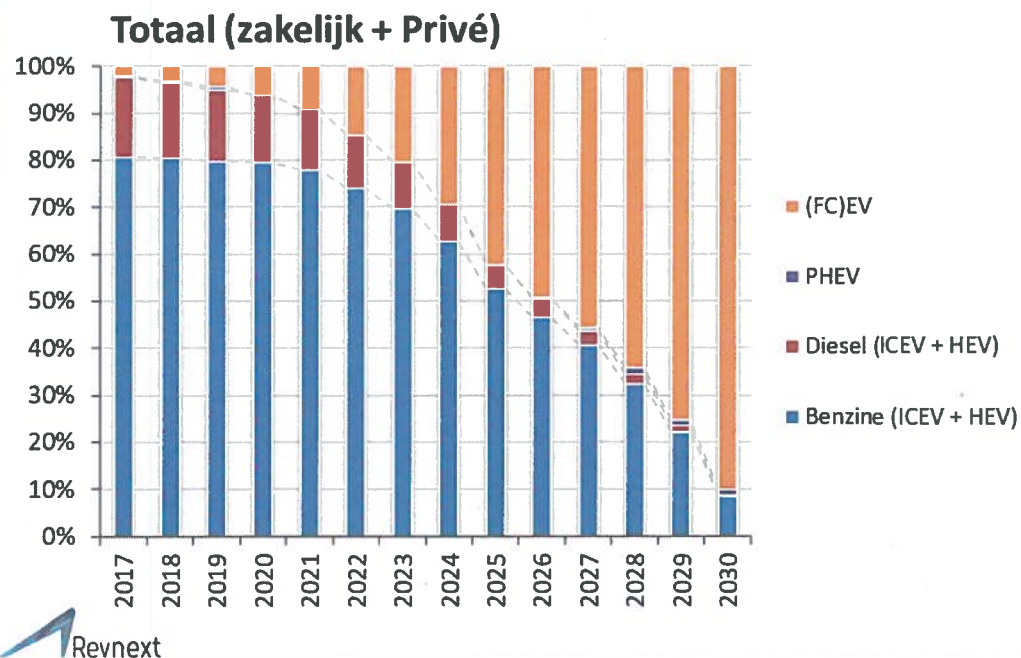
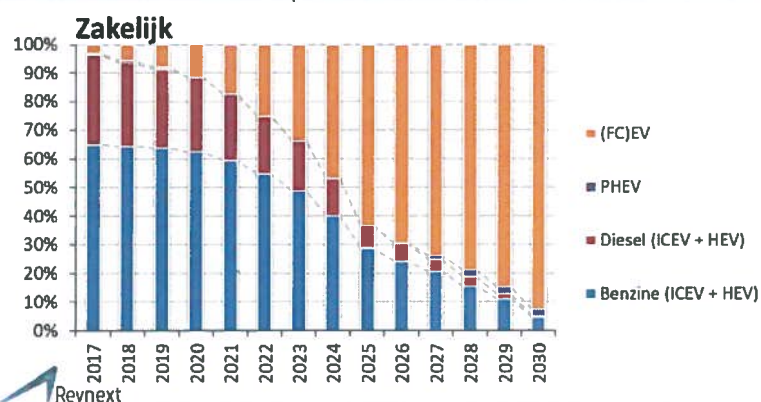
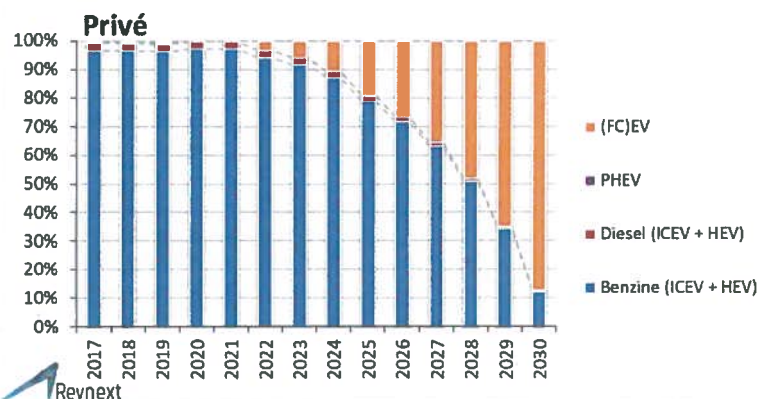
- Nieuw groeit elektrisch rijden naar 66% (FC)EV en 0% PHEV in 2030
- In het wagenpark groeit elektrisch rijden naar 15% (FC)EV en 1% PHEV
- In 2030 zijn er 1,4 mln. (FC)EV personenauto's in het wagenpark
- Scenario 4A komt uit op 14,8 Mton in 2030, 2,4 Mton lager dan de NEV (2017)
- De verwachte belastingderving loopt cumulatief op tot 12,4 miljard in 2030
 - Freerider effecten zijn er in alle belastingen waarin (FC)EV gestimuleerd wordt, want ook zonder stimuleringsbeleid zou een bepaalde ingroei van (FC)EV autonoom plaatsvinden
 - Voor de periode 2021-2030 zijn er 324.000 freeriders, dit leidt tot een derving van 2,4 miljard, 19% van de totale derving

RESULTATEN PER SCENARIO

SCENARIO 5: VROEGE INGROEI FET

VARIANT A: GEEN REPARATIE BELASTINGDERVING

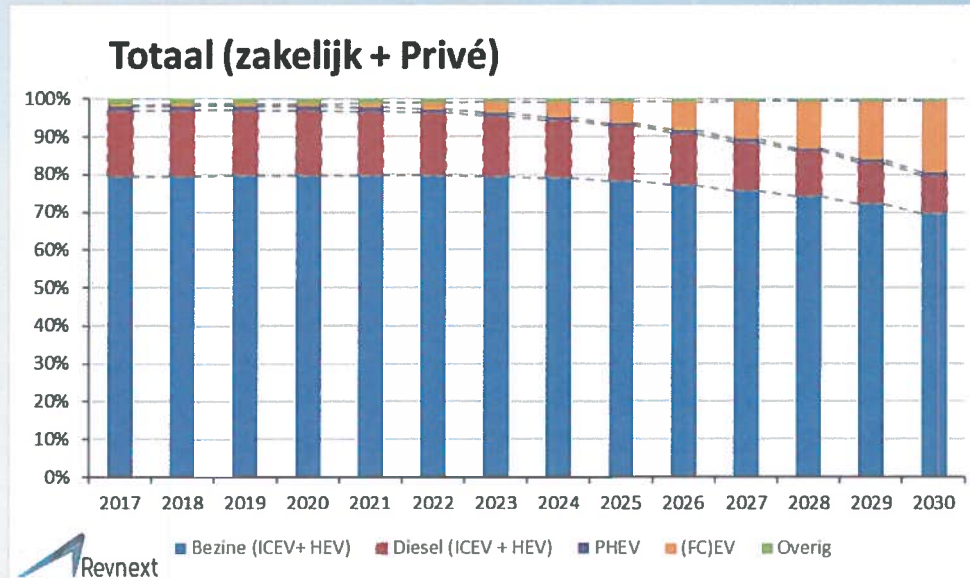
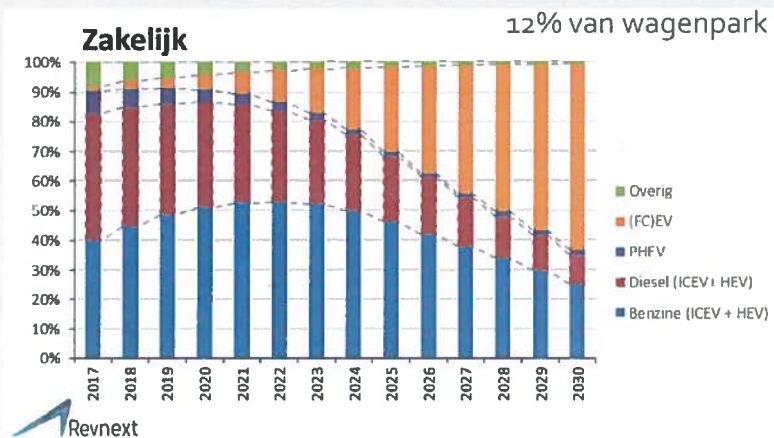
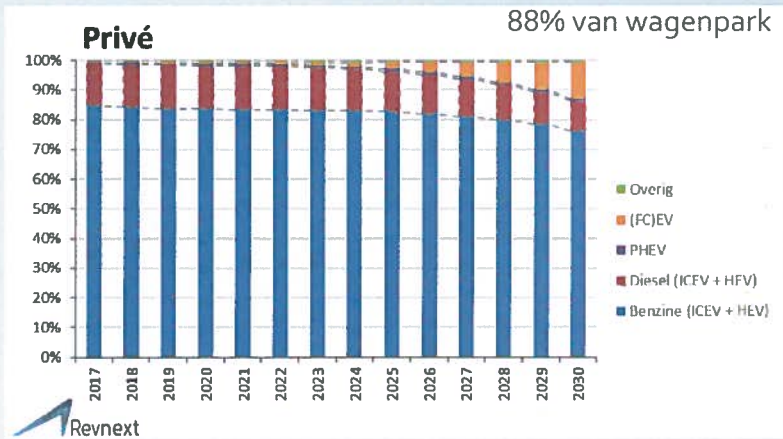
SCENARIO 5A: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN



100%
emissievrij
in 2030
wordt bijna
gehaald, de
laatste 10%
is de groep
met de
grootste
'weerstand'

- Aandelen 2030: (FC)EV =90%, PHEV =1%, diesel =0%, benzine =8%
- Aandeel (FC)EV zakelijk naar 93%, privé naar 87%
- Aandeel diesel bijna nul

SCENARIO 5A: SAMENSTELLING WAGENPARK



- Het aandeel (FC)EV is 19% in 2030, PHEV is 1%, diesel 10%, benzine 70%
- Ingroei EVs 63% binnen zakelijk en 13% binnen privé

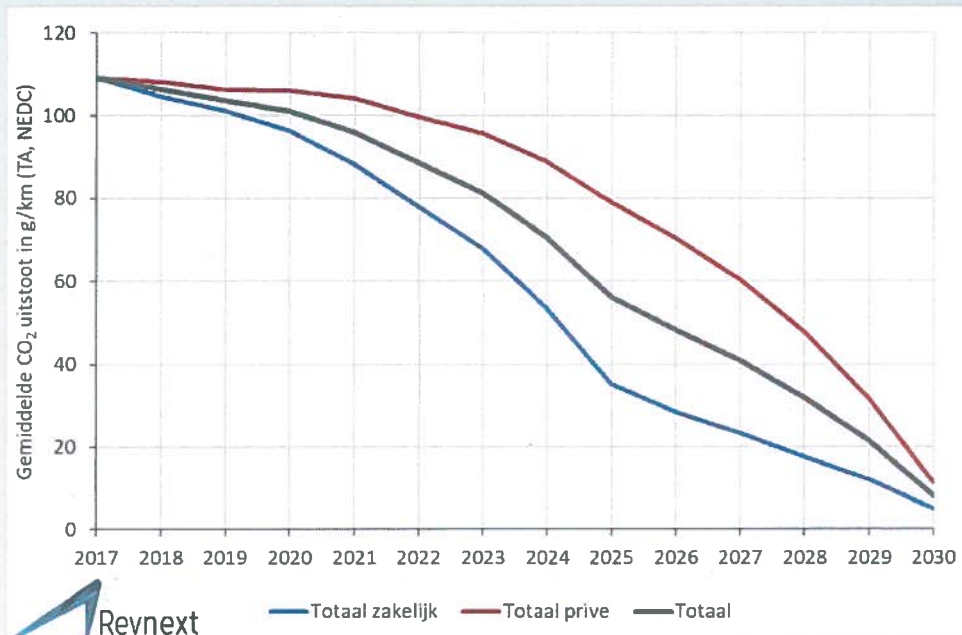
SCENARIO 5A: AANTALLEN (FC)EV

Aantal (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nieuwverkopen per jaar										
Prive	1	7	12	21	38	53	72	99	138	193
Zakelijk	36	53	71	100	140	155	166	180	195	214
Totaal	37	59	83	121	178	208	238	280	332	407
Totaal in wagenpark										
Prive	29	47	76	122	194	295	427	594	807	1.082
Zakelijk	82	121	172	242	342	439	530	620	709	803
Totaal	110	168	248	364	536	734	957	1.215	1.517	1.885

- In 2030 is van de (FC)EV **nieuwverkopen** 47% privé en 53% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 87% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 93% (FC)EV
- In 2030 is van de (FC)EV **vloot** 57% privé en 43% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 13% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 63% (FC)EV

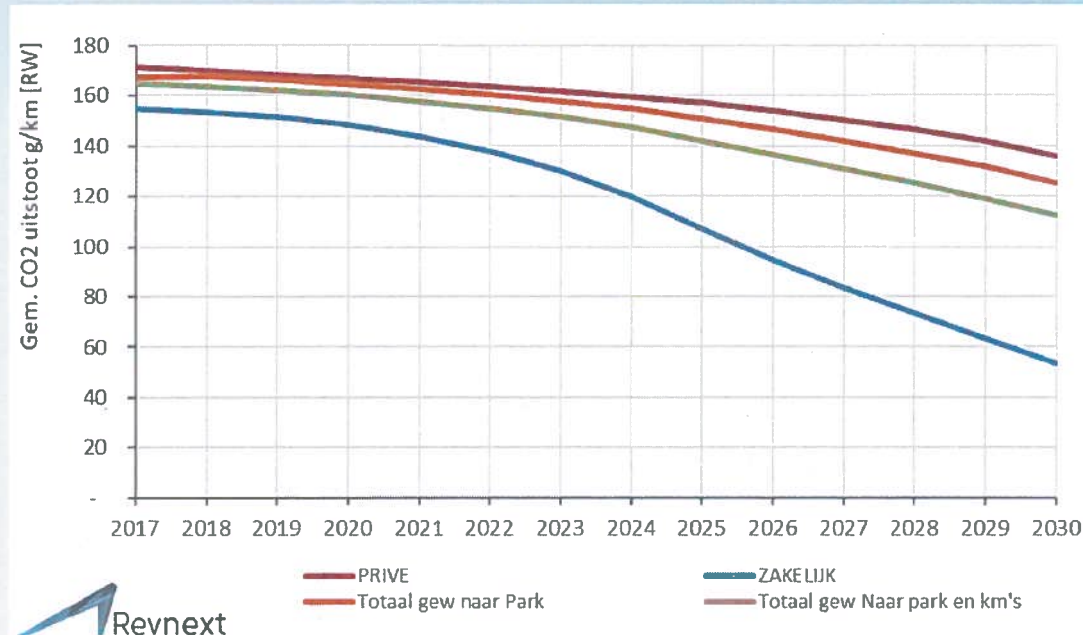
SCENARIO 5A: GEMIDDELTE CO₂-UITSTOOT

Nieuwverkopen (TA, NEDC):



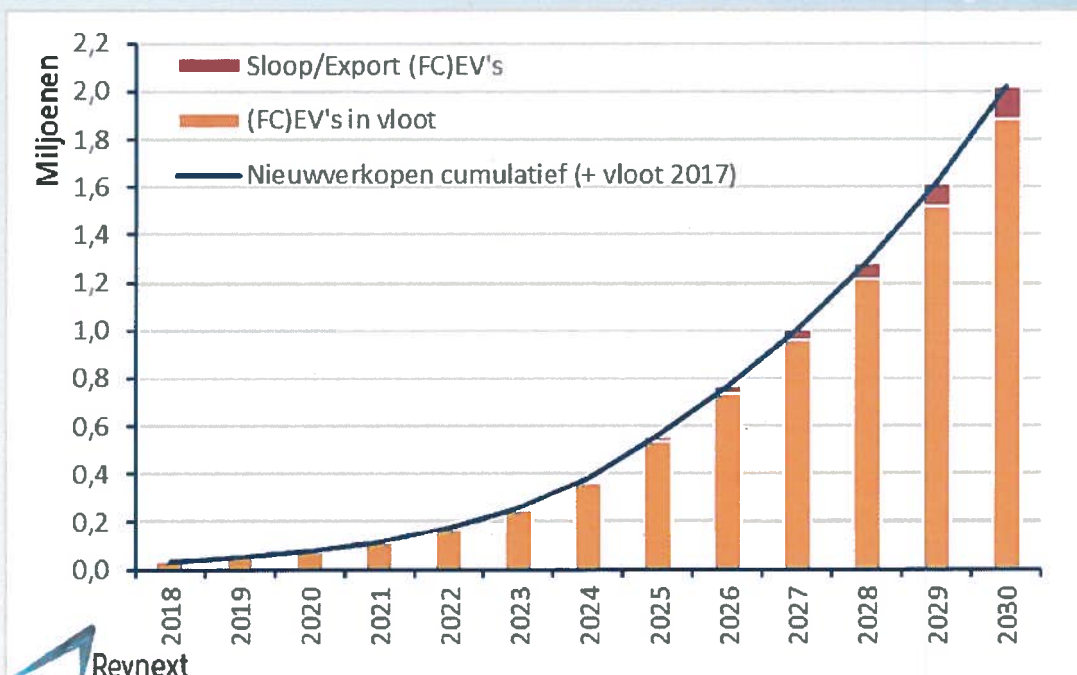
- De gemiddelde CO₂ uitstoot daalt van 109 g/km in 2017 naar 8 g/km in 2030
- Zakelijk vrijwel emissievrij in 2030

Wagenpark (RW):



- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 167 g/km in 2017 naar 125 g/km in 2030
- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 165 g/km in 2017 naar 112 g/km in 2030

SCENARIO 5A: AANTAL (FC)EV'S



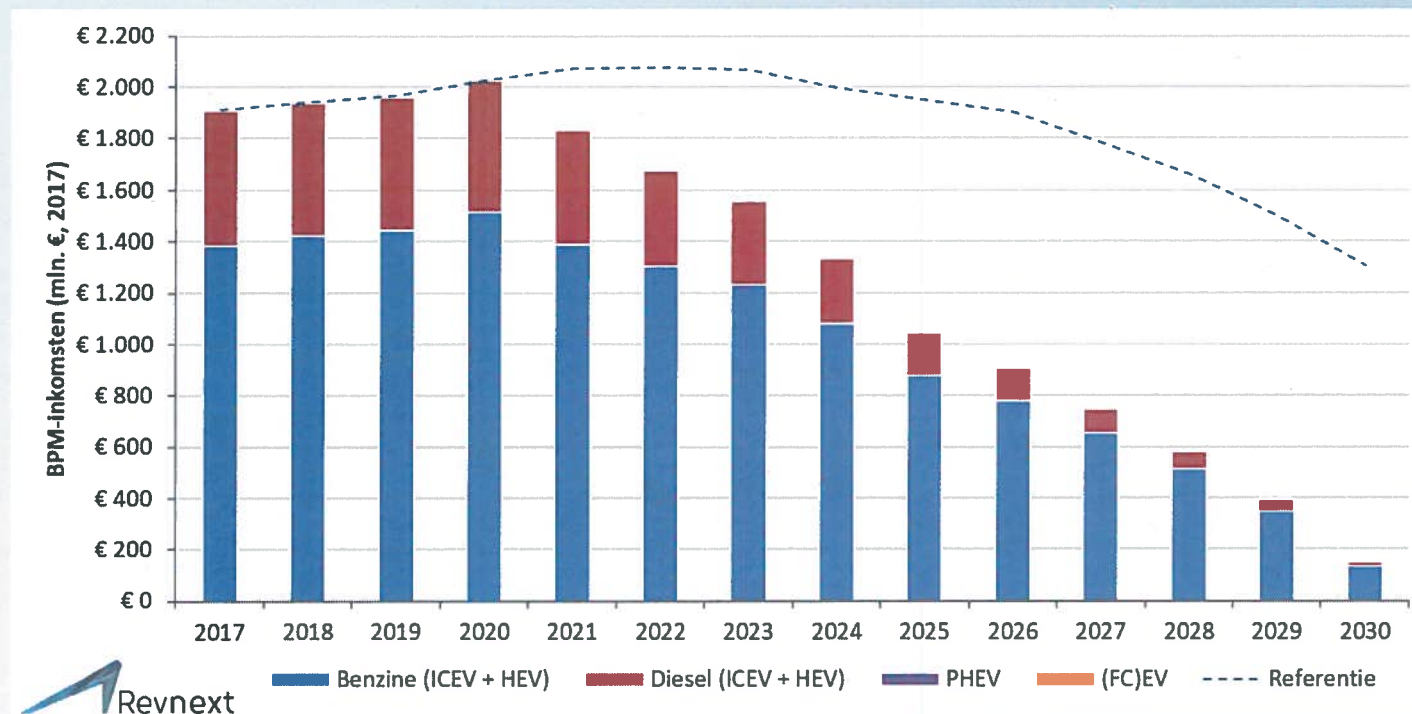
In het FET-fiche wordt 1,8 tot 2,8 miljoen nieuwverkopen genoemd en 1,25 tot 2,0 miljoen in het wagenpark gecorrigeerd voor export (PBL scenario). Dit zou 3 tot 5 Mton moeten opleveren.

In dit scenario 5A vallen de nieuwverkopen lager uit, maar zijn de exporteffecten veel minder groot: van de 2,0 miljoen blijft 1,9 miljoen over. Dit komt met name doordat de grote (FC)EV-verkooptaantallen tussen 2025-2030 plaatsvinden en export in de eerste 5 jaar beperkt is. Export lijkt een groot risico te vormen voor na 2030.

Aantallen (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Nieuwverkopen	37	59	83	121	178	208	238	280	332	407	1.945
In Vloot	110	168	248	364	536	734	957	1.215	1.517	1.885	

- In 2030 is 7% van alle tot en met 2030 nieuw verkochte (FC)EV's geëxporteerd

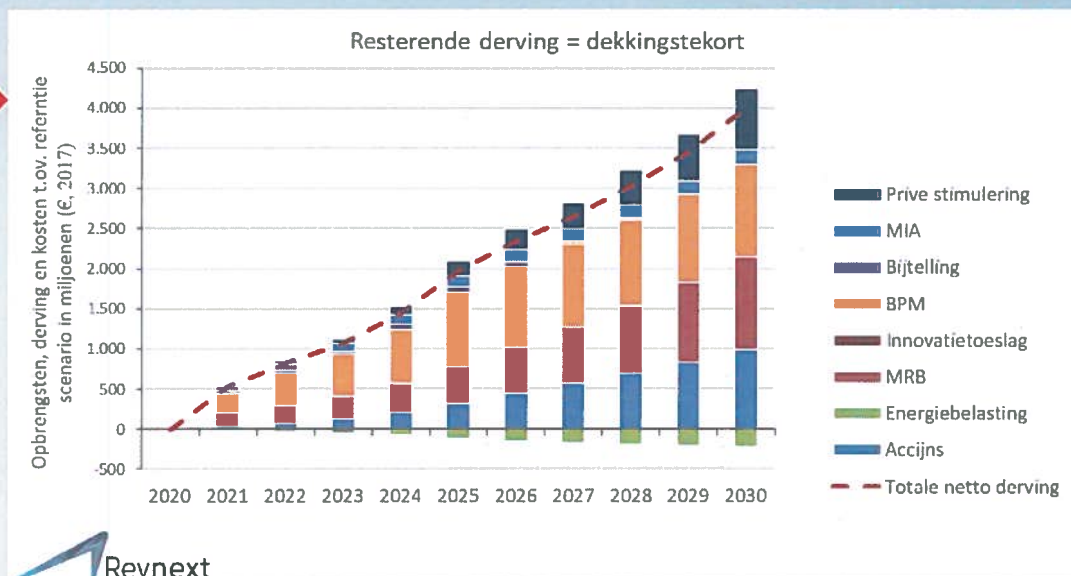
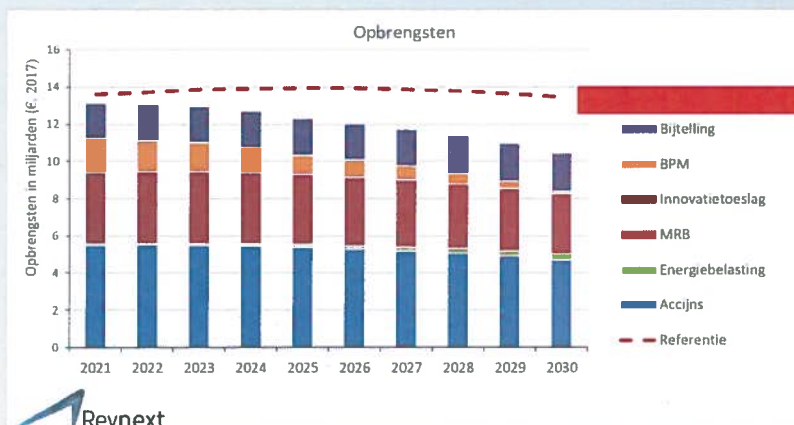
SCENARIO 5A: BUDGETTAIRE EFFECTEN BPM



Stijgende derving richting 2030, cumulatief 8,1 mld. derving t.o.v. scenario 1

- Cumulatief tot en met 2030: 8,1 miljard derving
- De BPM derving komt door ingroei van (FC)EVs, (FC)EVs in de hogere segmenten waar conventionele auto's een relatief hoge BPM hebben, en tot slot een dalend aandeel diesel (minder dieseltoeslag)

SCENARIO 5A: BUDGETTAIRE EFFECTEN



Cumulatieve derving in mln	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	172	224	284	363	468	583	706	840	987	1.153	1.044	4.737	5.781
Innovatietoelage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM	241	400	514	663	908	995	1.036	1.076	1.109	1.157	1.818	6.281	8.099
Bijtelling	29	35	39	65	71	67	28	17	-10	-15	168	158	326
Accijns	32	72	129	209	321	441	564	695	834	988	443	3.842	4.285
Energie belasting	-12	-31	-53	-82	-119	-152	-179	-201	-215	-224	-178	-1.091	-1.269
MIA	61	81	96	114	136	147	154	162	169	180	352	948	1.300
Kosten Prive stimulering	4	38	65	113	195	260	338	442	581	771	220	2.587	2.807
Totale netto kosten	527	819	1.075	1.445	1.980	2.340	2.647	3.032	3.454	4.009	3.866	17.462	21.328
Procentueel											18%	82%	100%

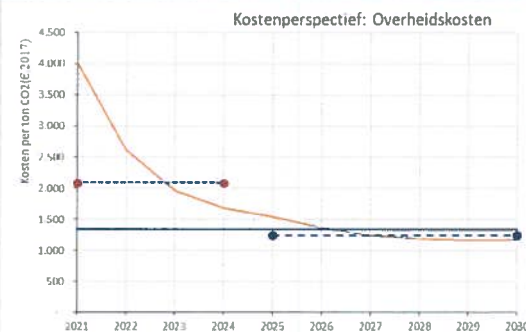
- De jaarlijkse budgettaire derving loopt op tot € 4,0 mld. in 2030
- De totale derving in 10 jaar bedraagt € 21,3 mld. waarvan € 3,9 mld. in de eerste 4 jaar en € 17,4 mld. in de laatste 6 jaar

SCENARIO 5A: BUDGETTAIRE EFFECTEN 2021-2030



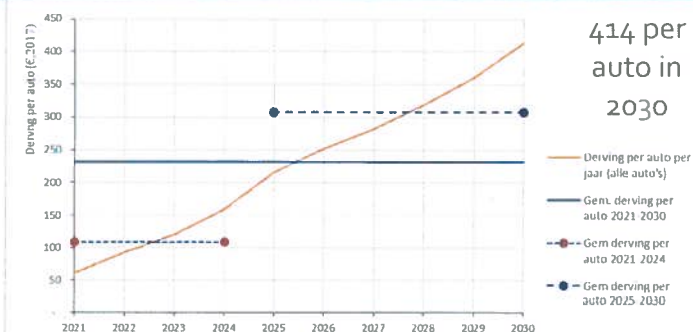
Revnext

2



Revnext

1



Revnext

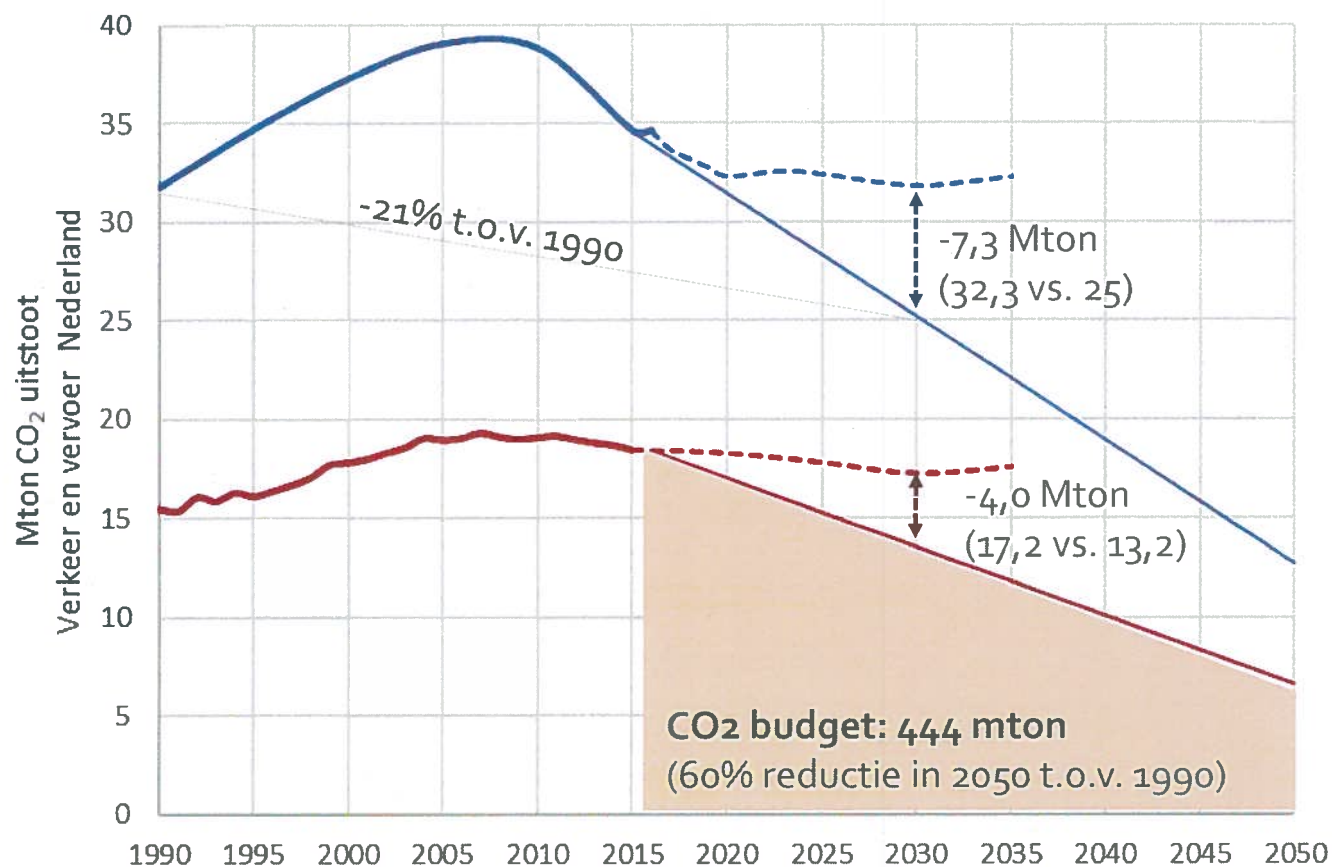
3

	2021-2024	2025-2030	2021-2030
1. Gem Kosteneffectiviteit per ton CO ₂	2.083	1.236	1.335
2. Gem Beleidskosten per extra EV t.o.v. Referentie	13.915	13.000	13.157
3. Gem derving per auto (incl. EV/PHEV)	109	308	231

- Derving per auto is inclusief (FC)EV en PHEV
- De beleidskosten per (FC)EV en de kosten per ton CO₂ worden lager in de tijd
- De derving per auto wordt in de tijd hoger, dit komt onder meer door een hoger aantal (FC)EV nieuwverkopen
- De benodigde resterende reparatie per auto loopt op tot € 414 per auto in 2030

CO₂ OPGAVE: MOBILITEIT EN PERSONENAUTO'S

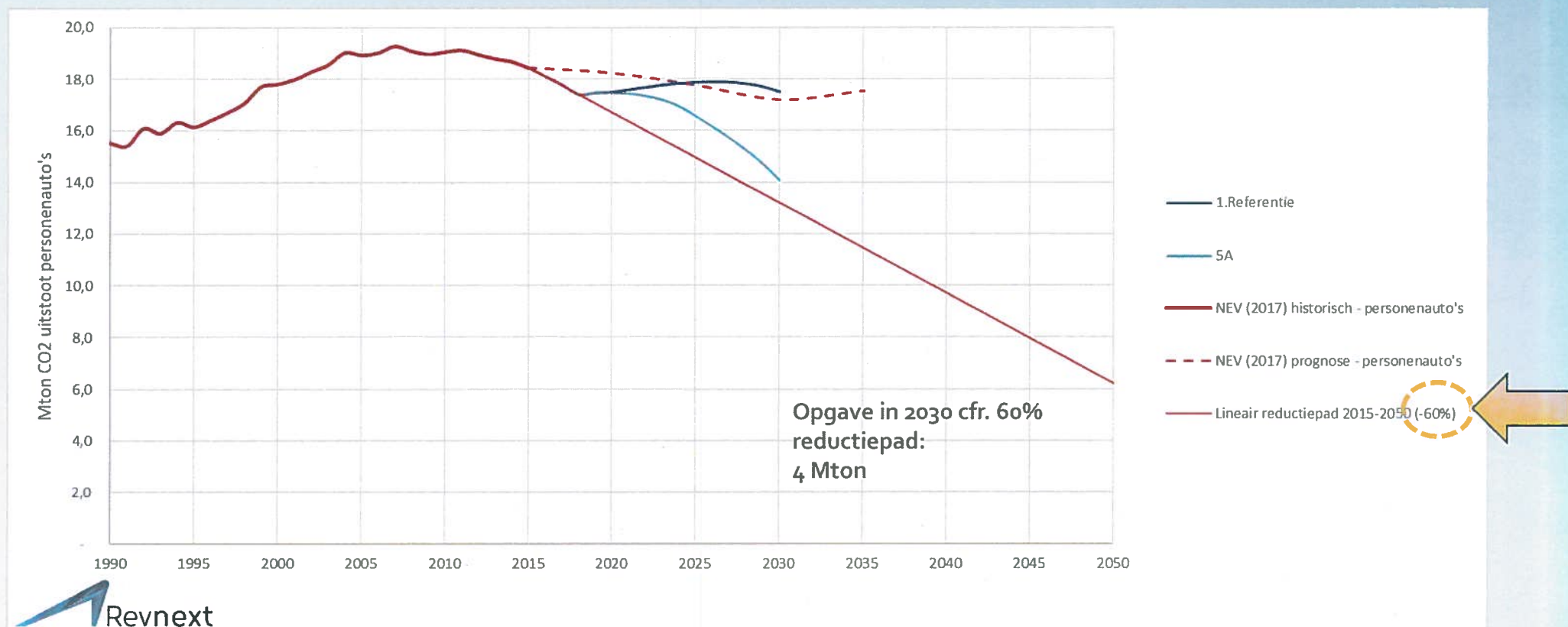
Uitgangspunt: 60% reductie mobiliteit, conform oude Energieakkoord (2013) en uitgangspunt bij nieuw Klimaatakkoord



- NEV (2017) historisch - verkeer&vervoer
- - - NEV (2017) prognose - verkeer&vervoer
- Lineair reductiepad 2015-2050 (-60%)
- NEV (2017) historisch - personenauto's
- - - NEV (2017) prognose - personenauto's
- Lineair reductiepad 2015-2050 (-60%)



SCENARIO 5A: TOTALE CO₂ UITSTOOT BIJ -60% PAD



- Scenario 5A (FET vroege ingroei) komt uit op 14,1 Mton in 2030, dat is 3,1 Mton lager dan de NEV-prognose en 3,4 Mton lager dan in het referentiescenario

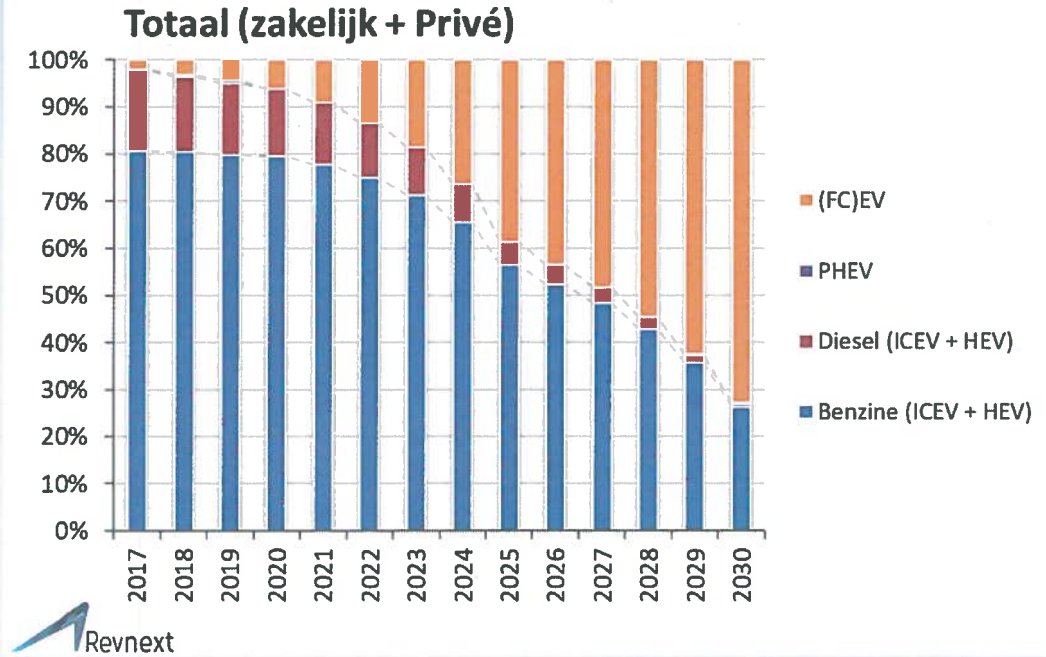
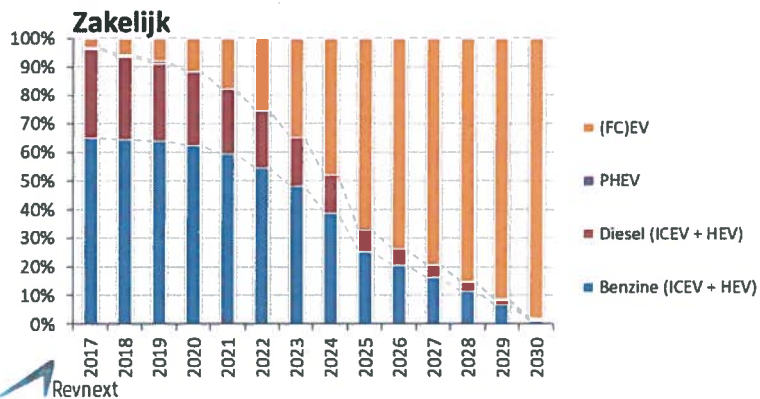
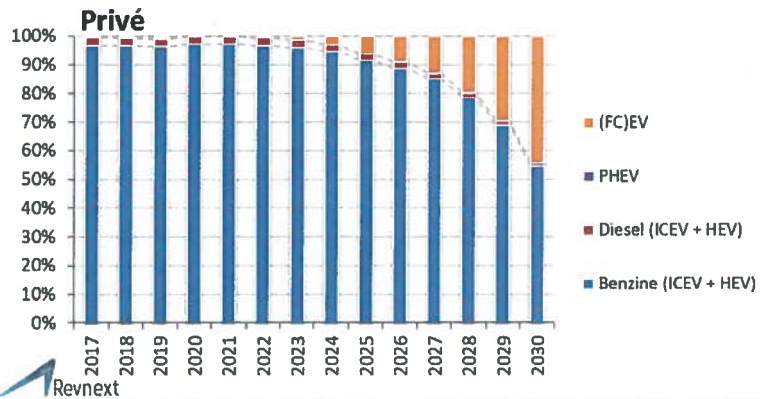
SCENARIO 5A: CONCLUSIES

- Nieuw groeit elektrisch rijden naar 90% (FC)EV en 1% PHEV in 2030
 - Zakelijk wordt 93% emissievrij gehaald, privé 87%
- In het wagenpark groeit elektrisch rijden naar 19% (FC)EV en 1% PHEV
- In 2030 zijn er 1,9 mln. (FC)EV personenauto's in het wagenpark
- Scenario 5A komt uit op 14,1 Mton in 2030, 3,1 Mton lager dan de NEV (2017)
- De verwachte belastingderving loopt cumulatief op tot 21,3 miljard in 2030
 - Freerider effecten zijn er in alle belastingen waarin (FC)EV gestimuleerd wordt, want ook zonder stimuleringsbeleid zou een bepaalde ingroei van (FC)EV autonoom plaatsvinden
 - Voor de periode 2021-2030 zijn er 324.000 freeriders, dit leidt tot een derving van 2,1 miljard, 10% van de totale derving

RESULTATEN PER SCENARIO

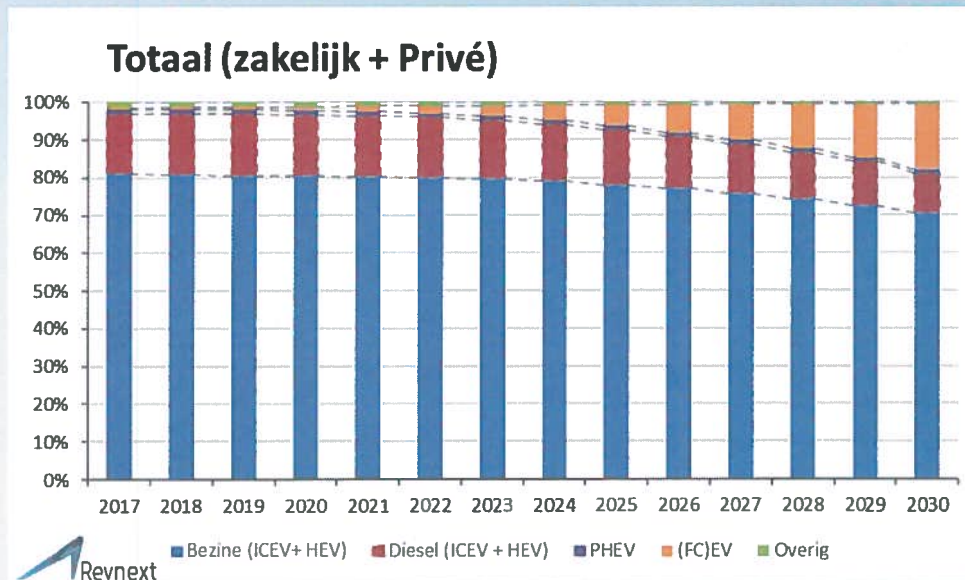
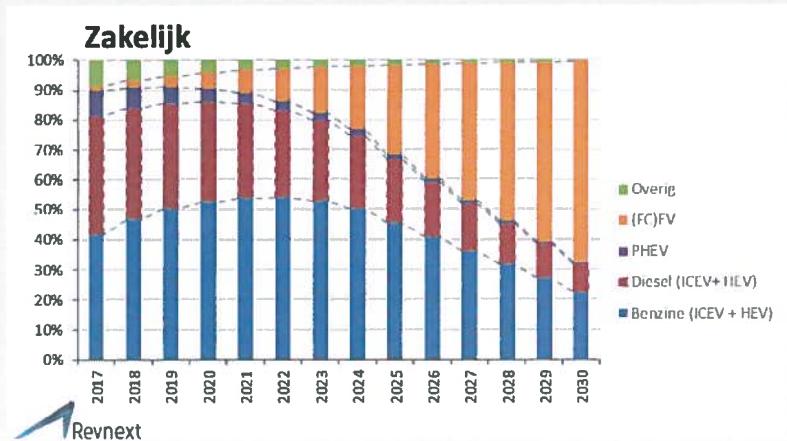
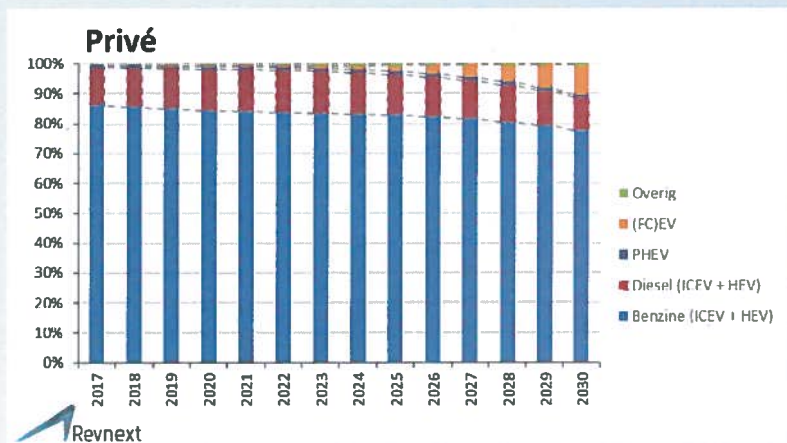
SCENARIO 8: DOORTREKKEN HUIDIG BELEID GEEN REPARATIE BELASTINGDERVING

SCENARIO 8: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN



- Aandelen 2030: (FC)EV =73%, PHEV =0%, diesel =1%, benzine =26%
- Aandeel (FC)EV zakelijk naar 98%, privé naar 44%
- Aandeel diesel bijna nul

SCENARIO 8: SAMENSTELLING WAGENPARK



- Het aandeel (FC)EV is 17% in 2030, PHEV is 1%, diesel 11%, benzine 71%
- Ingroei EVs 67% binnen zakelijk en 9% binnen privé

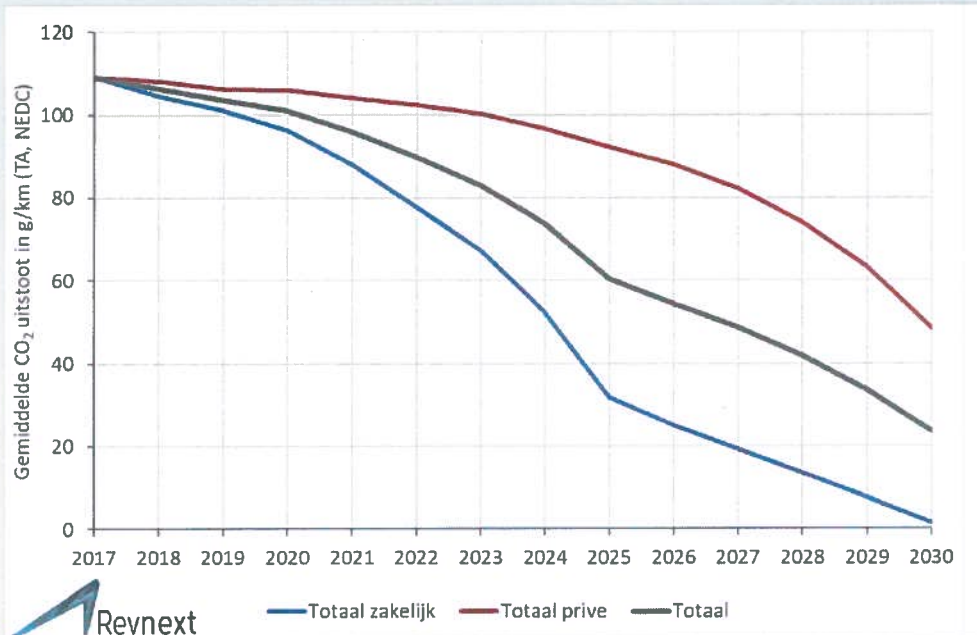
SCENARIO 8: AANTALLEN (FC)EV

Aantal (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nieuwverkopen per jaar										
Prive	1	1	3	6	12	18	26	39	60	91
Zakelijk	36	53	73	103	149	165	179	194	210	228
Totaal	37	55	76	109	161	183	204	233	270	320
Totaal in wagenpark										
Prive	29	42	62	93	141	209	298	413	557	743
Zakelijk	82	121	174	247	354	459	560	659	757	856
Totaal	111	163	236	340	495	668	858	1.071	1.314	1.599

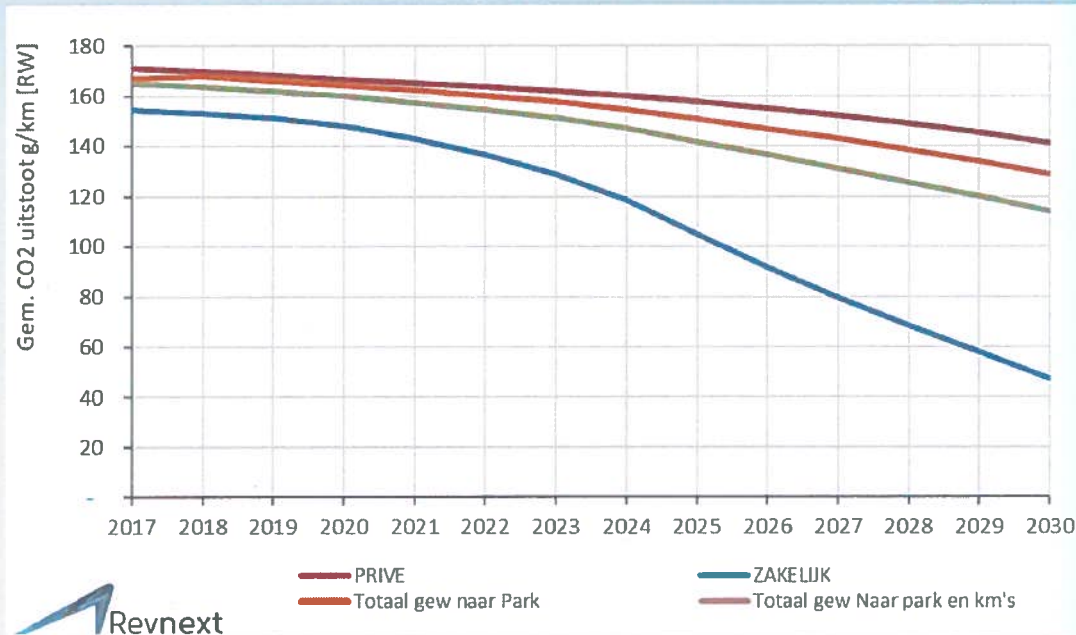
- In 2030 is van de (FC)EV **nieuwverkopen** 29% privé en 71% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 44% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 98% (FC)EV
- In 2030 is van de (FC)EV **vloot** 46% privé en 54% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 9% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 67% (FC)EV

SCENARIO 8: GEMIDDELDE CO₂-UITSTOOT

Nieuwverkopen (TA, NEDC):



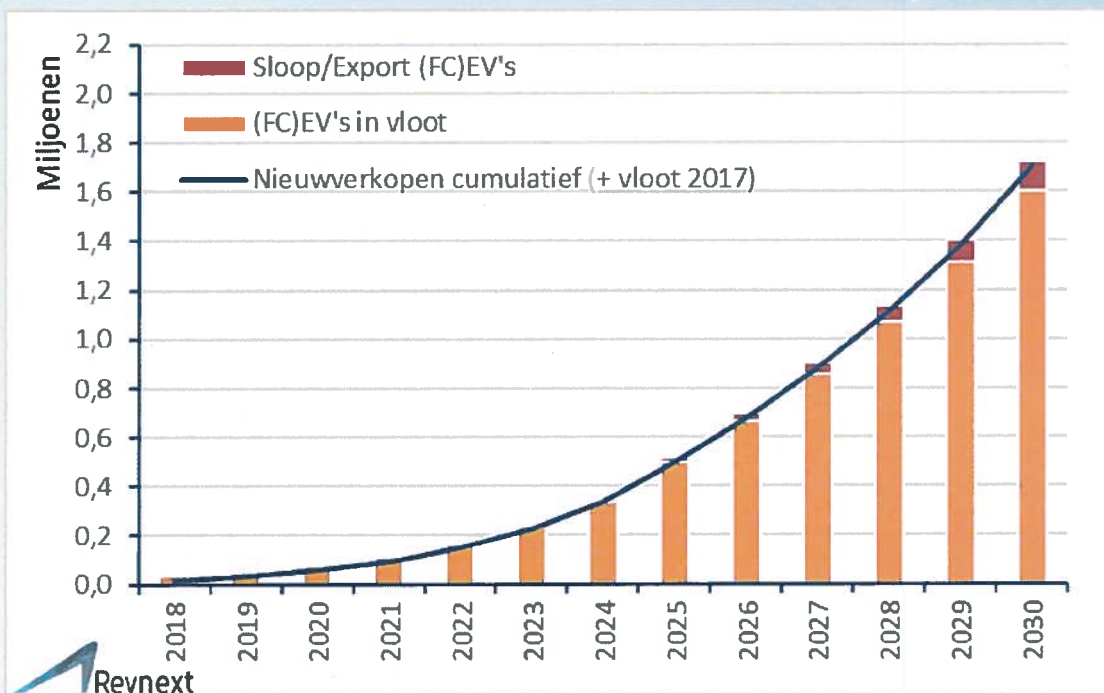
Wagenpark (RW):



- De gemiddelde CO₂ uitstoot daalt van 109 g/km in 2017 naar 60 g/km in 2030
- Zakelijk vrijwel emissievrij in 2030

- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 167 g/km in 2017 naar 129 g/km in 2030
- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 165 g/km in 2017 naar 114 g/km in 2030

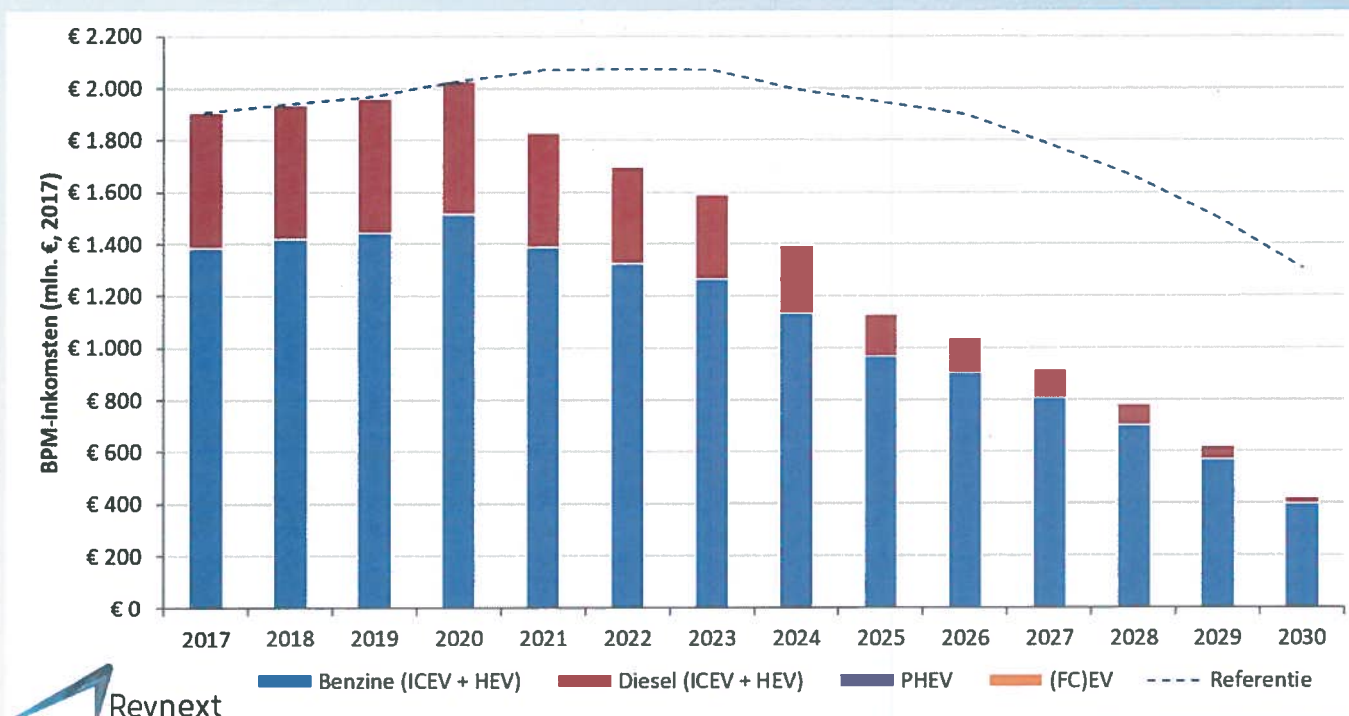
SCENARIO 8: AANTAL (FC)EV'S



- In 2030 is 7% van alle tot en met 2030 nieuw verkochte (FC)EV's geëxporteerd

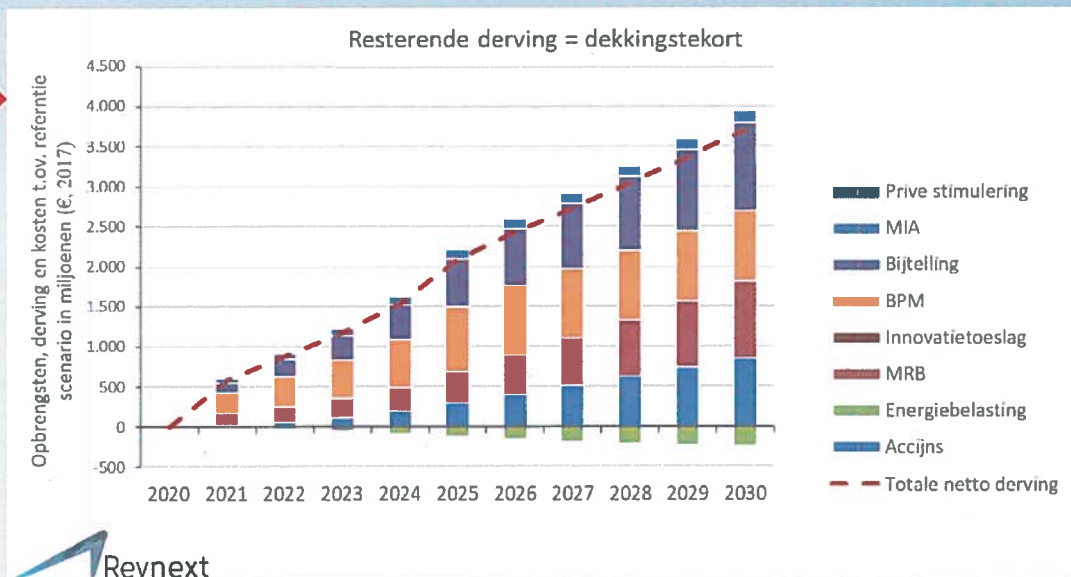
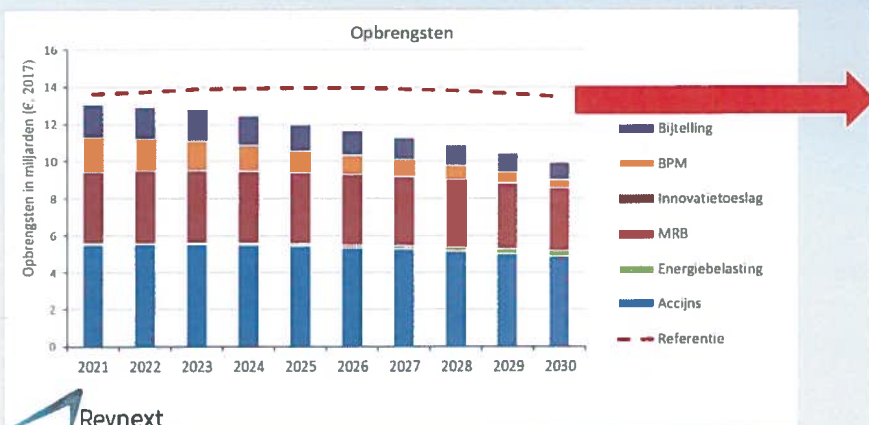
Aantallen (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Nieuwverkopen	37	55	76	109	161	183	204	233	270	320	1.647
In Vloot	111	163	236	340	495	668	858	1.071	1.314	1.599	

SCENARIO 8: BUDGETTAIRE EFFECTEN BPM



- Cumulatief tot en met 2030: 6,8 miljard derving
- De BPM derving komt door ingroei van (FC)EVs, (FC)EVs in de hogere segmenten waar conventionele auto's een relatief hoge BPM hebben, en tot slot een dalend aandeel diesel (minder dieseltoeslag)

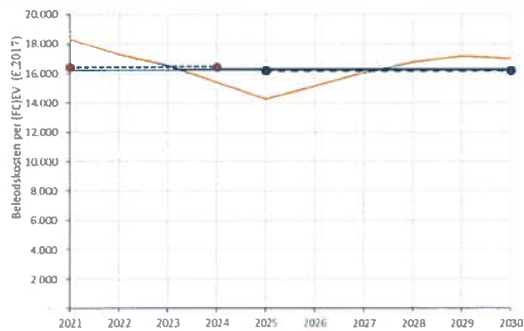
SCENARIO 8: BUDGETTAIRE EFFECTEN



Cumulatieve derving in mln	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	144	185	232	297	387	486	591	703	826	961	859	3.954	4.812
Innovatietoeslag	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM	243	379	479	605	819	865	866	876	879	883	1.707	5.187	6.894
Bijtelling	128	208	310	432	594	711	814	918	1.013	1.096	1.079	5.146	6.224
Accijns	29	65	117	190	295	404	514	625	739	857	402	3.435	3.837
Energie belasting	-13	-32	-55	-84	-124	-161	-192	-217	-236	-248	-182	-1.177	-1.360
MIA	57	73	85	99	120	125	130	135	140	146	314	797	1.110
Kosten Prive stimulering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale netto kosten	589	879	1.169	1.539	2.090	2.430	2.724	3.041	3.361	3.695	4.177	17.341	21.518
Procentueel											19%	81%	100%

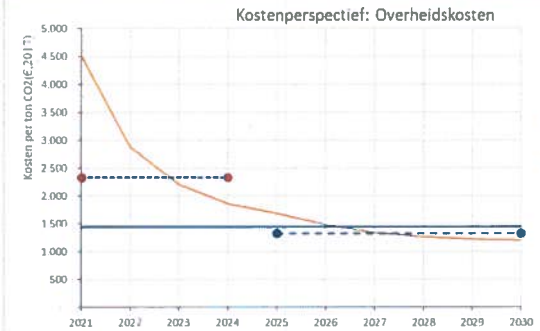
- De jaarlijkse budgettaire derving loopt op tot € 3,7 mld. in 2030
- De totale derving in 10 jaar bedraagt € 21,5 mld. waarvan € 4,2 mld. in de eerste 4 jaar en € 17,3 mld. in de laatste 6 jaar

SCENARIO 8: BUDGETTAIRE EFFECTEN 2021-2030



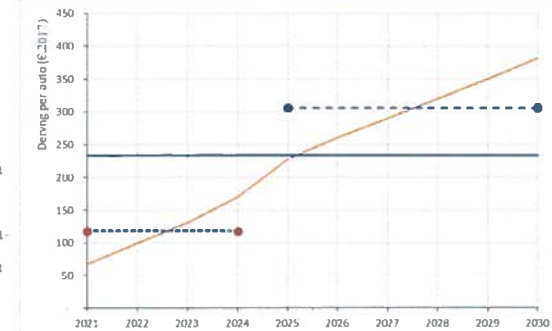
Revnext

2



Revnext

1



Revnext

3

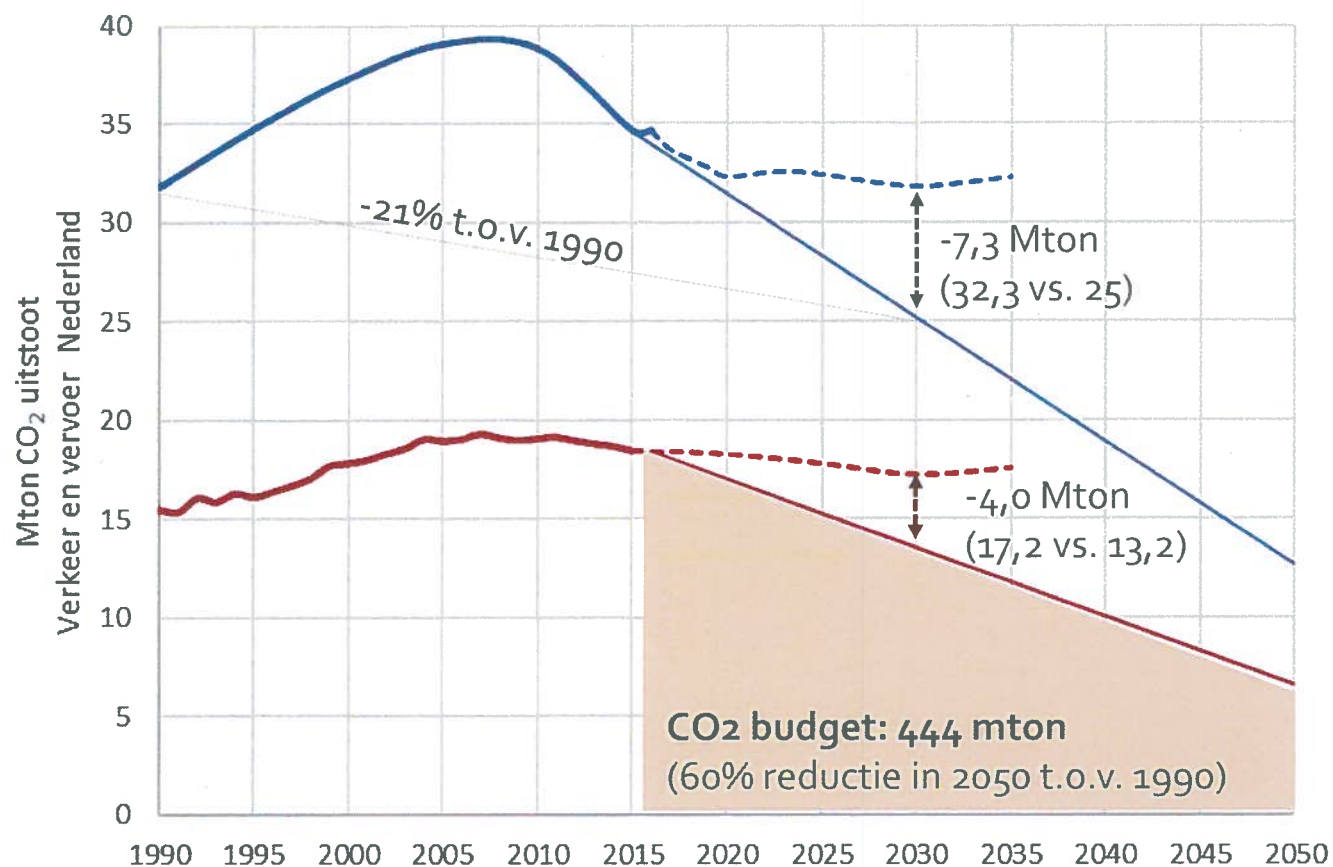
382 per auto in 2030

	2021-2024	2025-2030	2021-2030
1. Gem Kosteneffectiviteit per ton CO ₂	2.329	1.319	1.440
2. Gem Beleidskosten per extra EV t.o.v. Referentie	16.464	16.205	16.254
3. Gem derving per auto (incl. EV/PHEV)	118	306	233

- Derving per auto is inclusief (FC)EV en PHEV
- De beleidskosten per (FC)EV en de kosten per ton CO₂ worden over lager in de tijd
- De derving per auto wordt in de tijd hoger, dit komt onder meer door een hoger aantal (FC)EV nieuwverkopen
- De benodigde resterende reparatie per auto loopt op tot € 382 per auto in 2030

CO₂ OPGAVE: MOBILITEIT EN PERSONENAUTO'S

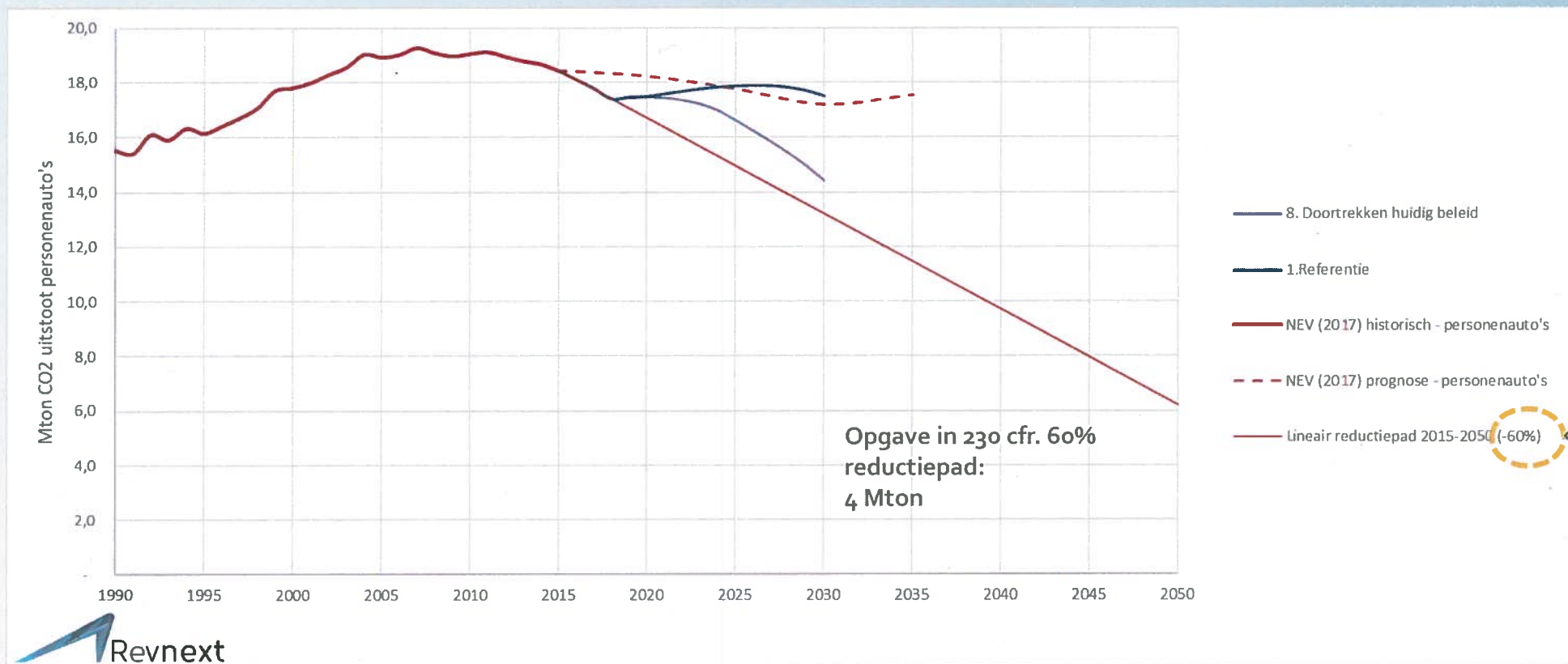
Uitgangspunt: 60% reductie mobiliteit, conform oude Energieakkoord (2013) en uitgangspunt bij nieuw Klimaatakkoord



- NEV (2017) historisch - verkeer&vervoer
- - - NEV (2017) prognose - verkeer&vervoer
- Lineair reductiepad 2015-2050 (-60%)
- NEV (2017) historisch - personenauto's
- - - NEV (2017) prognose - personenauto's
- Lineair reductiepad 2015-2050 (-60%)



SCENARIO 8: TOTALE CO₂ UITSTOOT BIJ -60% PAD



- Scenario 8 komt uit op 14,4 Mton in 2030, dat is 2,8 Mton hoger dan de NEV-prognose en 3,1 Mton lager dan in het referentiescenario

SCENARIO 8: CONCLUSIES

- De kosten zijn min of meer gelijk aan 5A, maar het aantal (FC)EVs is aanzienlijk lager
 - Dit komt door overstimulering zakelijke EVs, dat kost 6 miljard in de bijtelling
 - Door lagere aantallen EV en geen privé subsidie is er wel 1 miljard meer BPM, 1 miljard meer MRB, 3 miljard besparing op privé subsidie en nog wat kleinere verschillen
- Scenario 5A zorgt ervoor dat de te sterke prikkel voor zakelijk in scenario 8 omgebogen wordt naar een privé prikkel
- Dit kan in 5A budgettair tegen dezelfde kosten als in scenario 8, maar in 5A wordt 90% (FC)EV i.p.v. 73% (FC)EV gehaald in de nieuwverkopen en 1,9 mln. i.p.v. 1,6 mln. in het wagenpark.
- Freerider effecten zijn er in alle belastingen waarin EV gestimuleerd wordt, want ook zonder stimuleringsbeleid zou een bepaalde ingroei van EV autonoom plaatsvinden
- Voor de periode 2021-2030 zijn er 324.000 freeriders, dit leidt tot een derving van 3,2 miljard, 15% van de totale derving

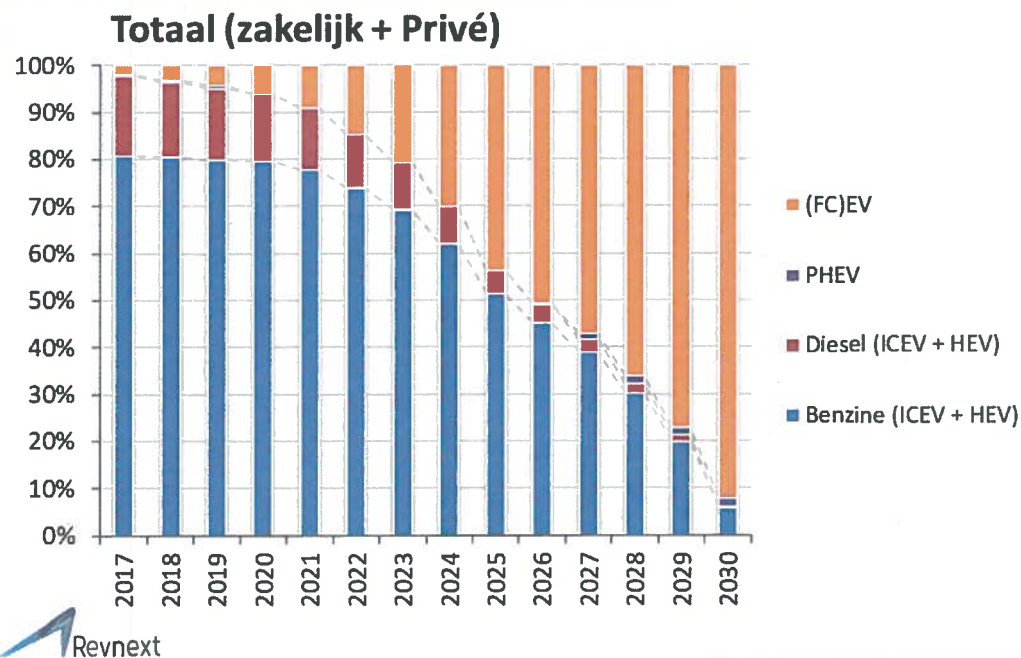
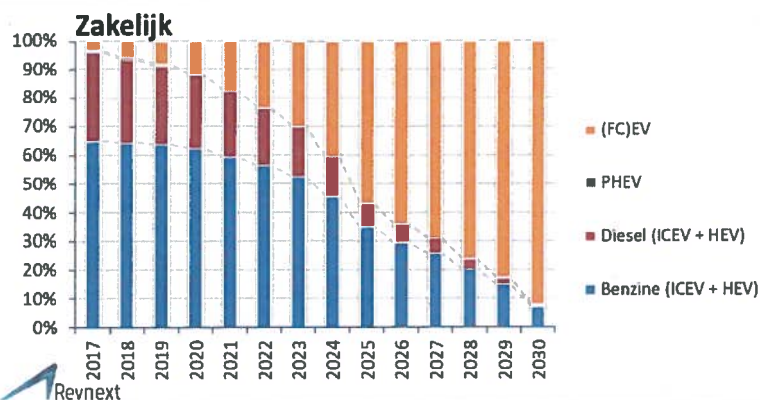
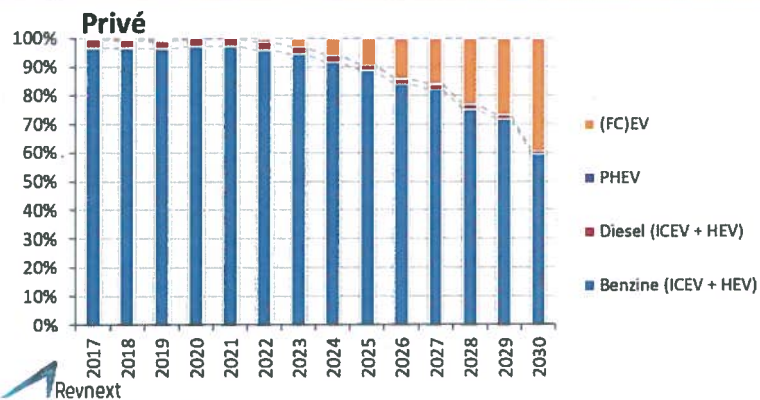
RESULTATEN VAN DEKKINGSVARIANTEN OM DE BUDGETTAIRE DEKKING (DEELS) TE REPAREREN

RESULTATEN PER SCENARIO

SCENARIO 4: VROEGE INGROEI FET

**VARIANT B:
BUDGETNEUTRALE MRB
+ INNOVATIETOESLAG VAN € 25 PER JAAR**

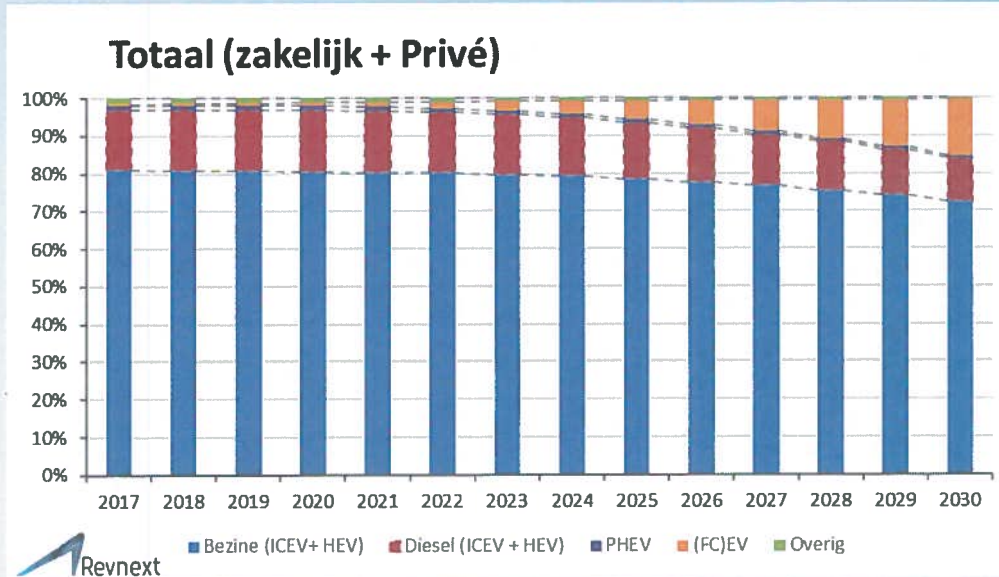
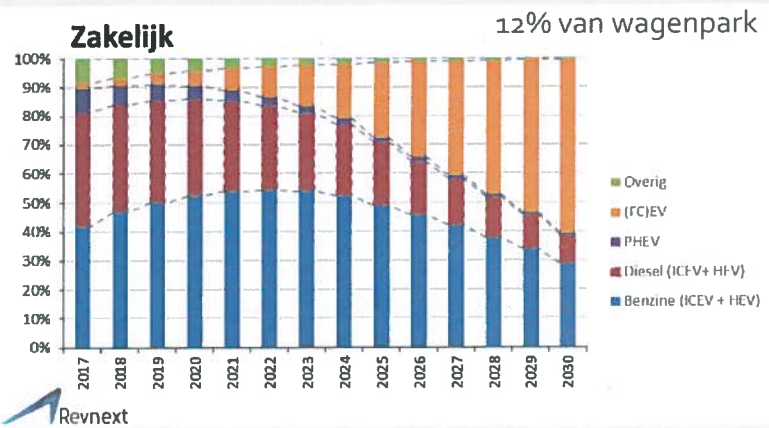
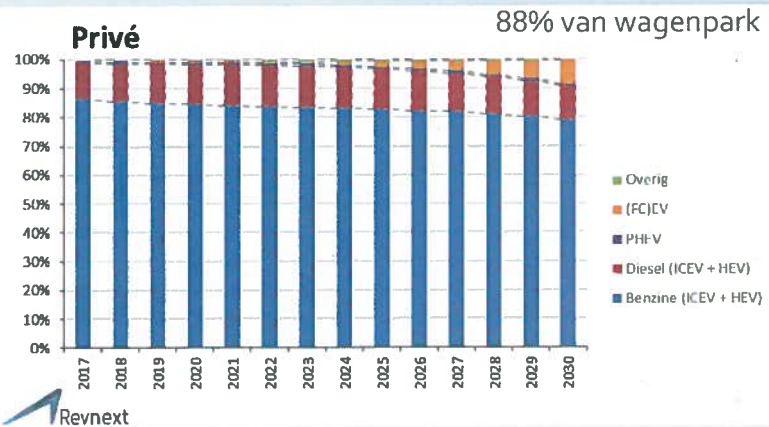
SCENARIO 4B: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN



Totaal 1%
extra EV
door privé
3% extra EV
t.o.v.
variant 4A

- Aandelen 2030: (FC)EV =67%, PHEV =0%, diesel =1%, benzine =32%
- Aandeel (FC)EV zakelijk naar 92%, privé naar 39%
- Aandeel diesel bijna nul

SCENARIO 4B: SAMENSTELLING WAGENPARK



Totaal 1%
extra EV
t.o.v.
variant 4A

- Het aandeel (FC)EV is 15% in 2030, PHEV is 1%, diesel 11%, benzine 72%
- Ingroei EVs 60% binnen zakelijk en 8% binnen privé

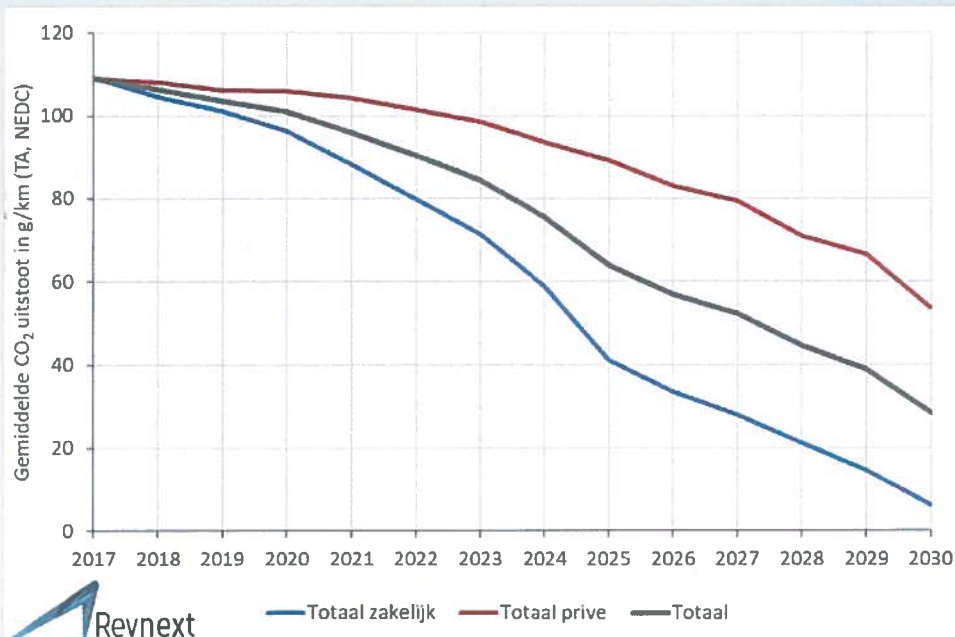
SCENARIO 4B: AANTALLEN (FC)EV

Aantal (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nieuwverkopen per jaar										
Prive	1	3	6	12	18	27	31	46	53	80
Zakelijk	36	49	63	86	124	141	153	170	187	211
Totaal	37	52	69	98	142	168	184	216	240	291
Totaal in wagenpark										
Prive	29	43	66	100	148	217	302	410	534	693
Zakelijk	82	117	160	219	306	395	481	569	659	758
Totaal	110	160	225	319	454	612	783	979	1.193	1.451

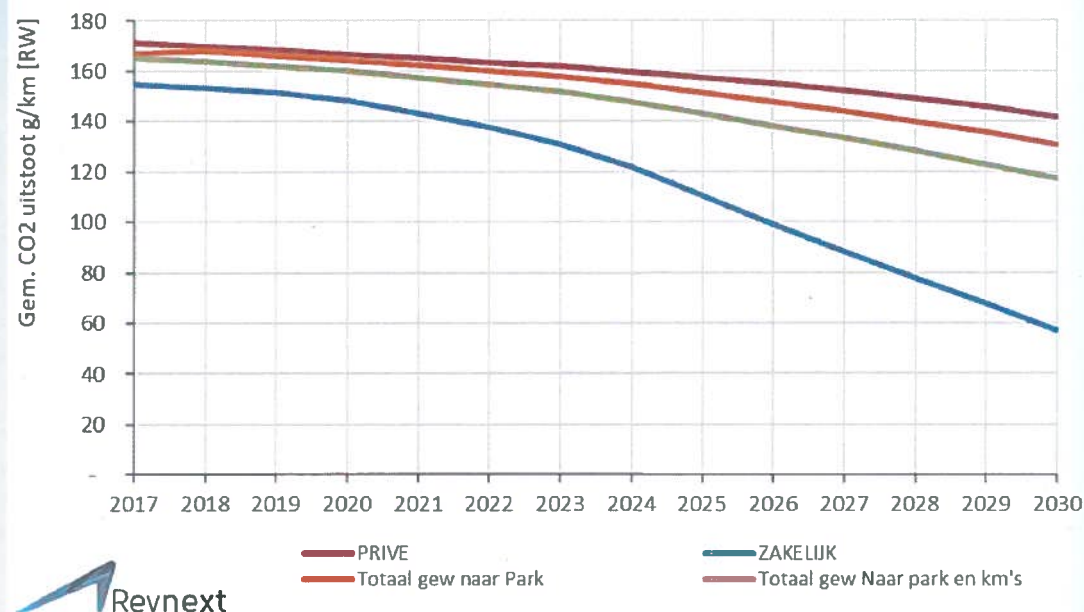
- In 2030 is van de (FC)EV **nieuwverkopen** 27% privé en 73% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 39% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 92% (FC)EV
- In 2030 is van de (FC)EV **vloot** 48% privé en 52% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 8% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 60% (FC)EV

SCENARIO 4B: GEMIDDELDE CO₂-UITSTOOT

Nieuwverkopen (TA, NEDC):



Wagenpark (RW):

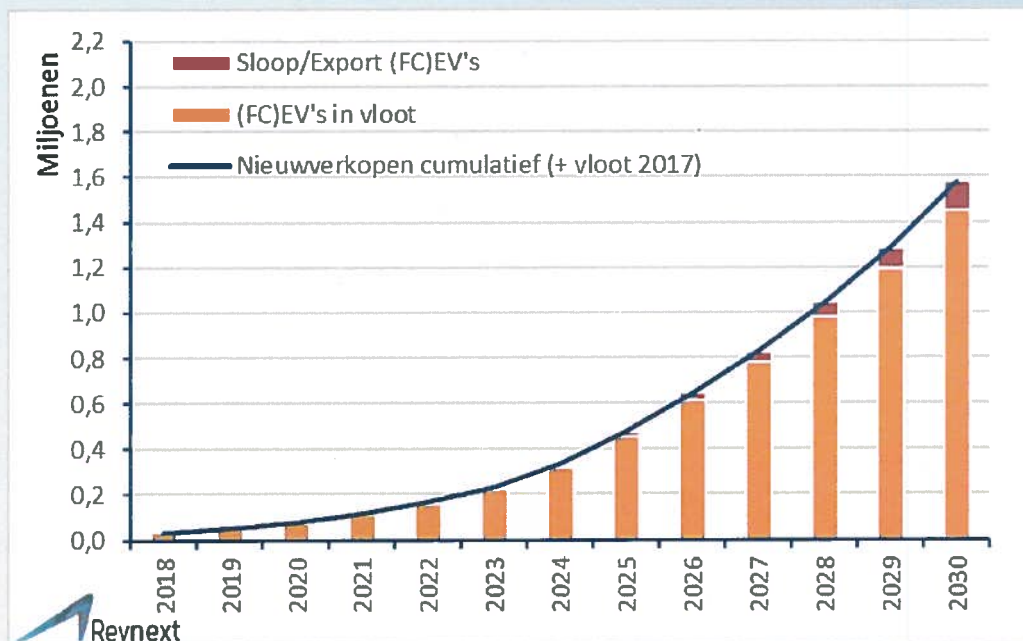


- De gemiddelde CO₂ uitstoot daalt van 109 g/km in 2017 naar 29 g/km in 2030
- Zakelijk vrijwel emissievrij in 2030

- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 167 g/km in 2017 naar 131 g/km in 2030
- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 165 g/km in 2017 naar 117 g/km in 2030

SCENARIO 4B: AANTAL (FC)EV'S

Cumulatief 0,1 mln. extra nieuwverkopen



- In 2030 is 8% van alle tot en met 2030 nieuw verkochte (FC)EVs geëxporteerd

Aantallen (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Nieuwverkopen	37	52	69	98	142	168	184	216	240	291	1.497
In Vloot	114	166	235	333	475	643	828	1.044	1.283	1.574	

SCENARIO 4B: BUDGETTAIRE EFFECTEN



MRB verhoging:
Benzine gemiddeld van 304 per jaar in referentie naar 328 in 2030, diesel incl. brandstoftoeslag gemiddeld van 1.175 per jaar in referentie naar 1.270 in 2030

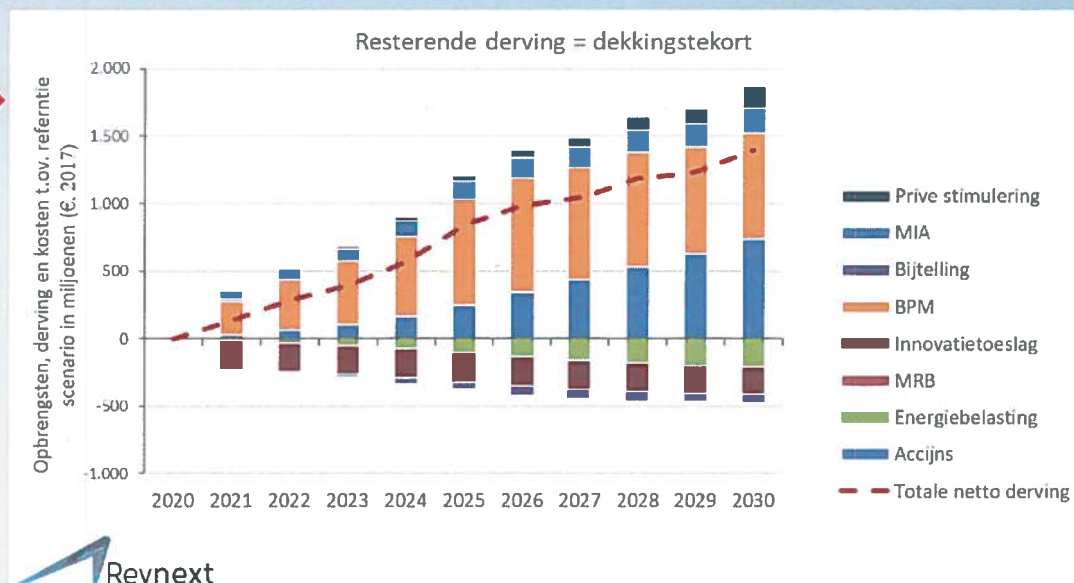
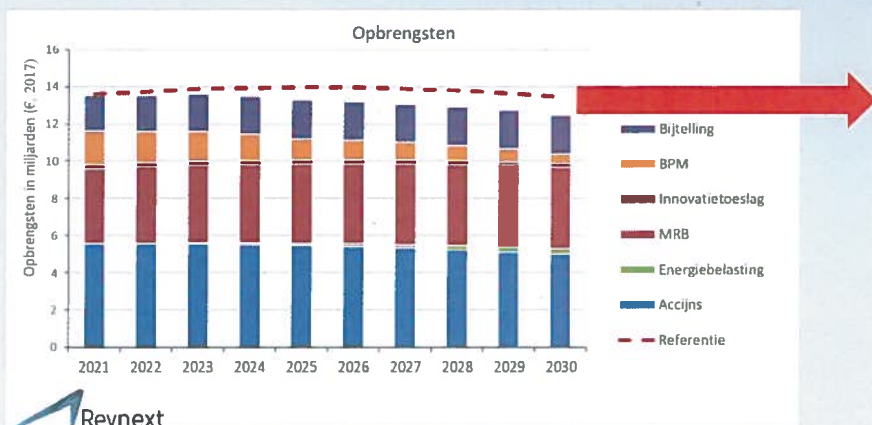
MRB verhoging is ten opzichte van de referentie en loopt op naar +8% in 2030 (basistarief EN dieseltoeslag)

Jaar	Verhoging van de MRB
2021	4%
2022	5%
2023	6%
2024	7%
2025	8%
2026	10%
2027	9%
2028	10%
2029	7%
2030	8%

Schatting:
Indien innovatietoeslag per auto dan €0,18 mld. extra dekking (dus totaal €2.3 mld.)

* Eerste orde schatting: indien MRB verhoging alleen wordt toegepast op het basistarief, dan moet het basistarief 11% verhoogd worden

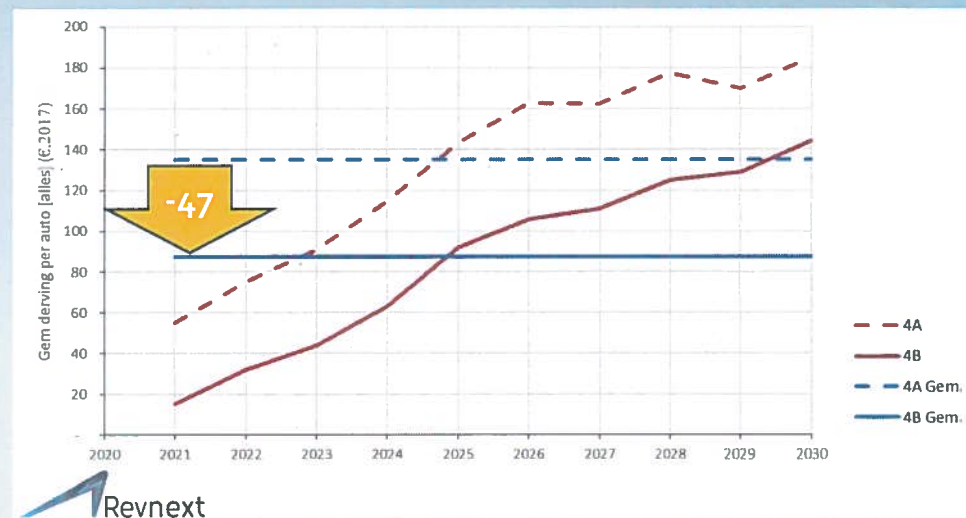
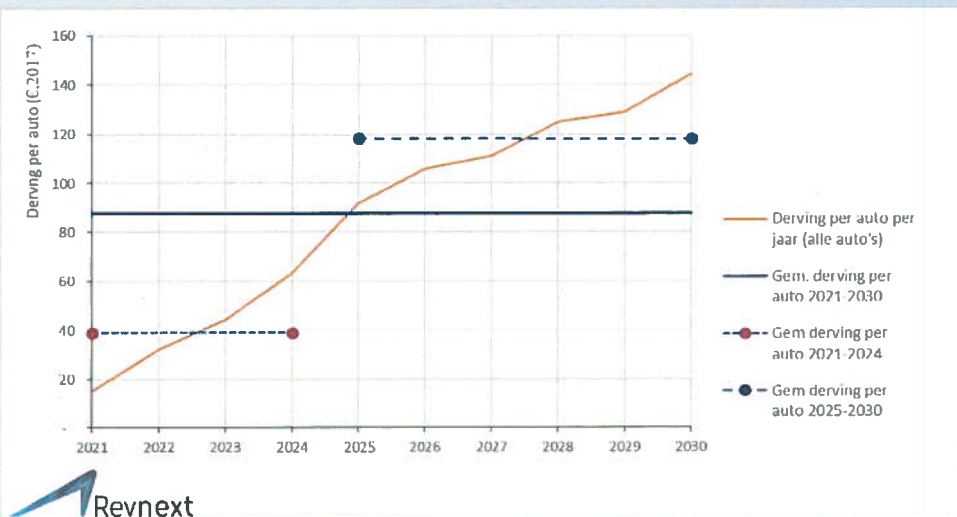
SCENARIO 4B: BUDGETTAIRE EFFECTEN



Cumulatieve derving in mln	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Innovatietoeslag	-212	-214	-216	-217	-216	-215	-213	-211	-208	-203	-859	-1.267	-2.126
BPM	243	376	468	595	786	852	832	848	794	793	1.682	4.905	6.587
Bijtelling	24	3	-19	-38	-48	-68	-73	-65	-62	-58	-31	-375	-406
Accijns	27	59	102	163	248	342	434	533	627	732	352	2.917	3.269
Energie belasting	-12	-30	-50	-74	-107	-137	-163	-184	-201	-212	-166	-1.005	-1.171
MIA	61	79	93	110	133	144	152	162	171	184	343	945	1.287
Kosten Prive stimulering	2	9	17	32	46	67	73	102	112	160	59	560	619
Totale netto kosten	133	281	395	571	841	983	1.042	1.185	1.234	1.394	1.380	6.679	8.059
Procentueel											17%	83%	100%

- De jaarlijkse budgettaire derving loopt op tot € 1,4 mld. in 2030
- De totale derving in 10 jaar bedraagt € 8,1 mld. waarvan € 1,4 mld. in de eerste 4 jaar en € 6,7 mld. in de laatste 6 jaar

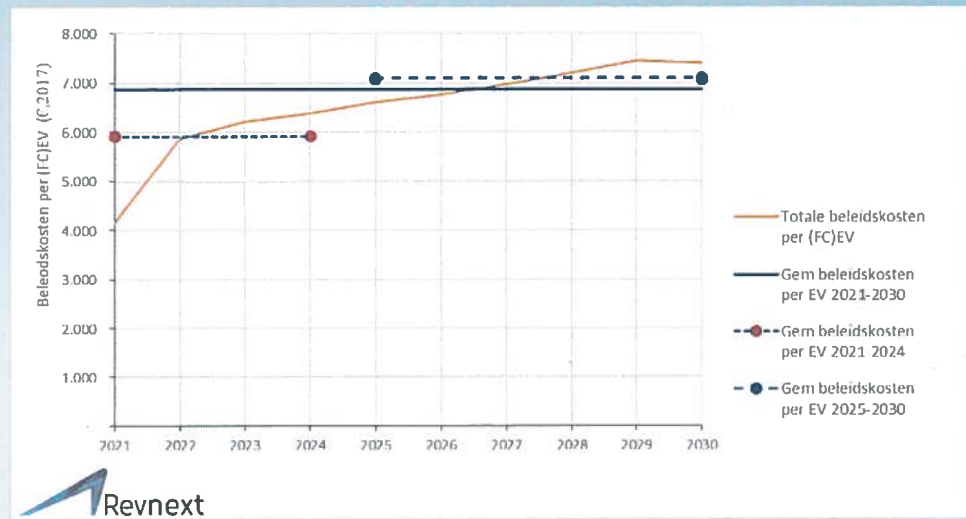
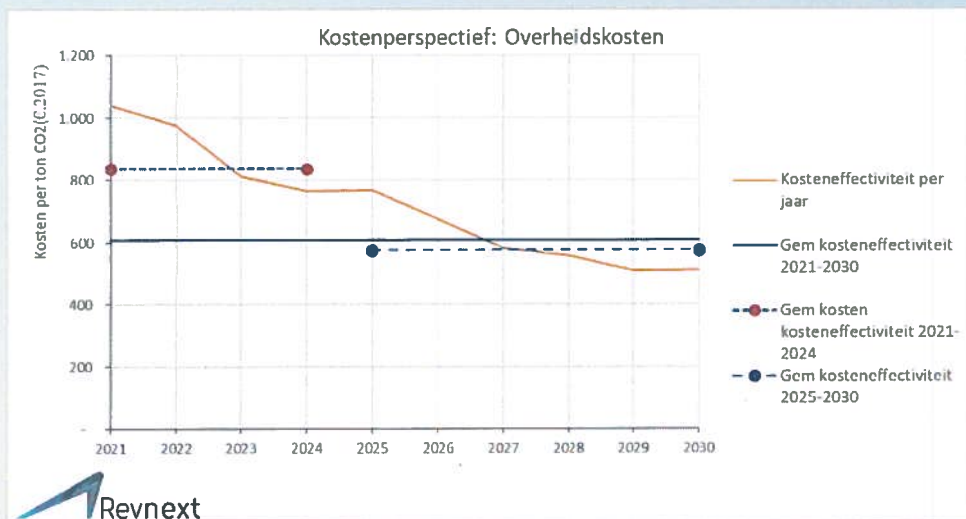
SCENARIO 4B: BUDGETTAIRE EFFECTEN 2021-2030



	2021-2024	2025-2030	2021-2030
Gem derving per auto (incl. EV/PHEV)	39	118	88

- De gemiddelde derving per auto in 5A is € 135
- Door de verhoging van de MRB en de innovatietoeslag van € 25 per ICEV zakt dit met € 47 naar € 88 per auto
- Om het resterende dekkingstekort volledig te repareren is nog € 88 per auto nodig
- De benodigde resterende reparatie per auto loopt op tot € 144 per auto in 2030

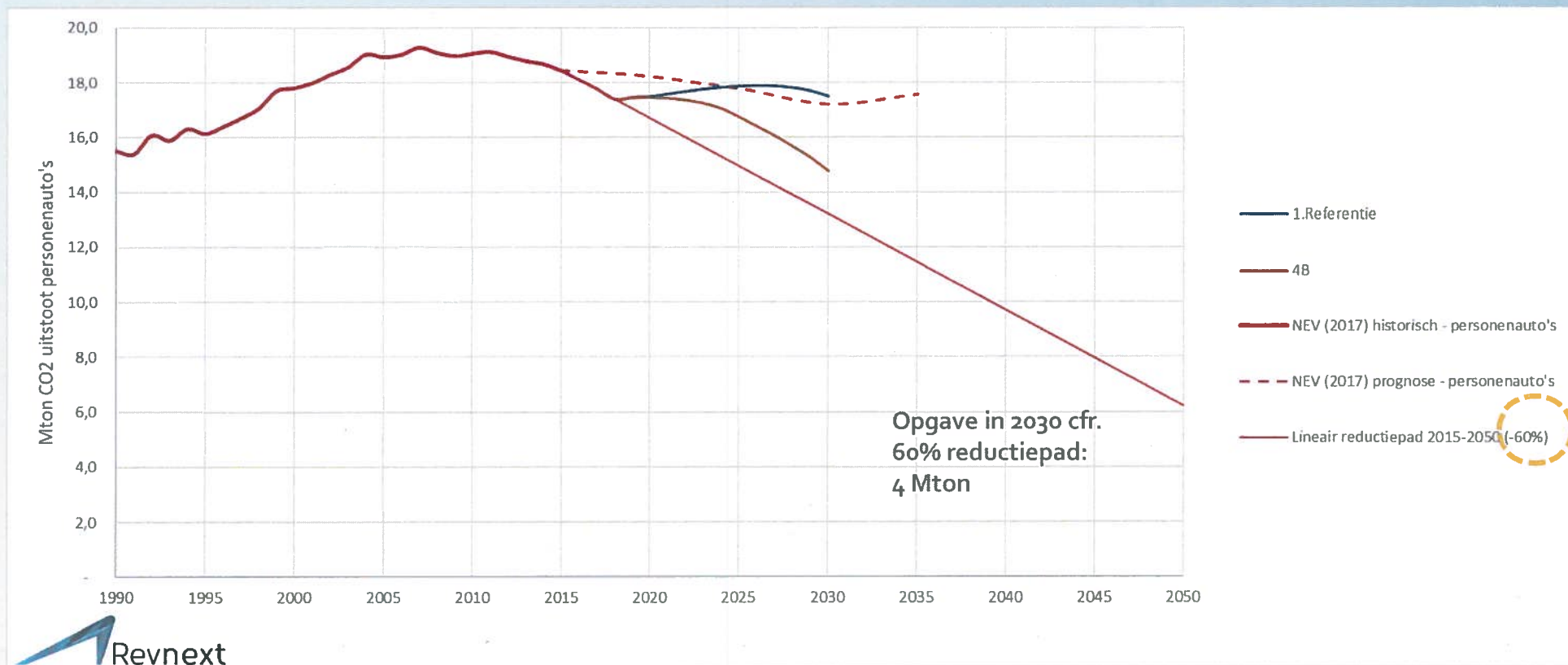
SCENARIO 4B: BUDGETTAIRE EFFECTEN 2021-2030



	2021-2024	2025-2030	2021-2030
Gem Kosteneffectiviteit per ton CO ₂	837	576	609
Gem Beleidskosten per extra EV t.o.v. Referentie	5.917	7.101	6.866

- Door de innovatietoeslag is er slechts beperkte derving in 2021, dit loopt op richting 2030
- Door de dekkingsoperatie dalen zowel de kosteneffectiviteit en de beleidskosten per (FC)EV

SCENARIO 4B: TOTALE CO₂ UITSTOOT BIJ -60% PAD



- Scenario 4B (FET vroege ingroei) komt uit op 14,8 Mton in 2030, dat is 2,4 Mton lager dan de NEV-prognose en 2,7 Mton lager dan in het referentiescenario

SCENARIO 4B: CONCLUSIES

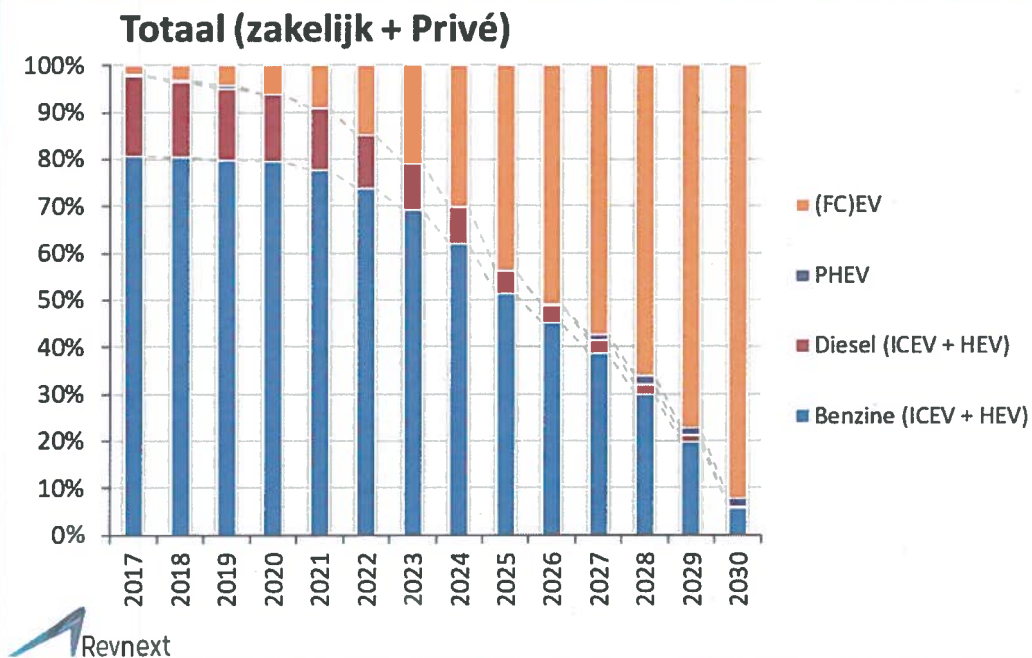
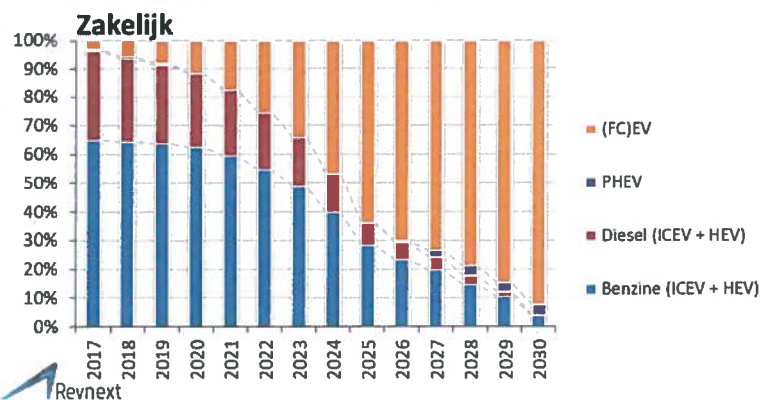
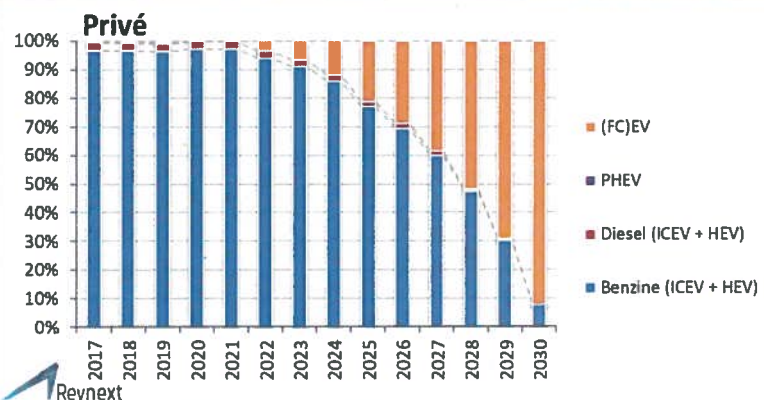
- De MRB reparatie in variant 4B heeft een kleine extra doorwerking op het aandeel EV
- De totale uitstoot in 2030 komt in variant 4B gelijk uit als in variant 4A
- De totale derving van variant 4A wordt grosso modo voor 35% gerepareerd
- De helft van de reparatie komt door de MRB budgetneutraal te maken
- De andere helft van de reparatie komt door een innovatietoeslag van 25 euro per jaar voor conventionele auto's
- Freerider effecten zijn er in alle belastingen waarin EV gestimuleerd wordt, want ook zonder stimuleringsbeleid zou een bepaalde ingroei van EV autonoom plaatsvinden
- Voor de periode 2021-2030 zijn er 324.000 freeriders, dit leidt tot een netto derving van 1,5 miljard, 18% van de totale derving
- In feite is de derving door freeriders gelijk aan 4A, 2,4 mld. maar de MRB verhoging en innovatietoeslag dekken ook een gedeelte van deze derving

RESULTATEN PER SCENARIO

SCENARIO 5: VROEGE INGROEI FET

**VARIANT B:
BUDGETNEUTRALE MRB
+ INNOVATIETOESLAG VAN € 50 PER JAAR**

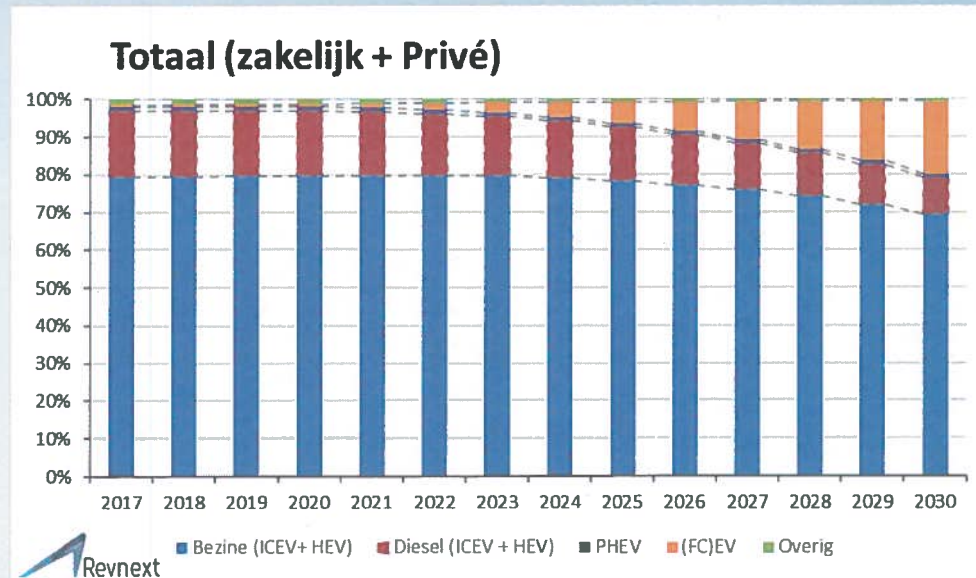
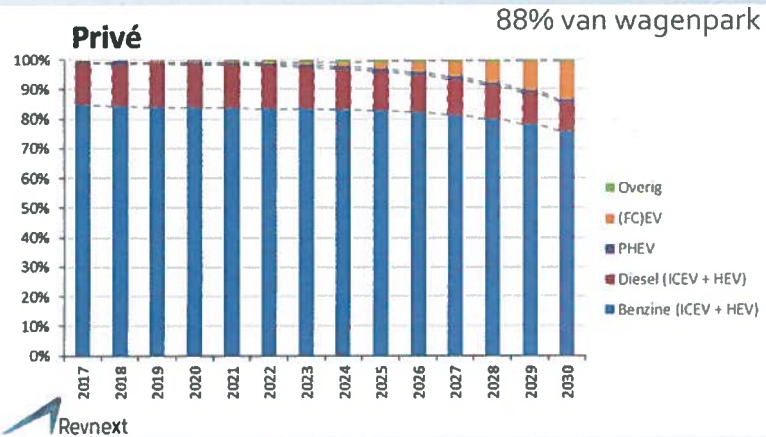
SCENARIO 5B: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN



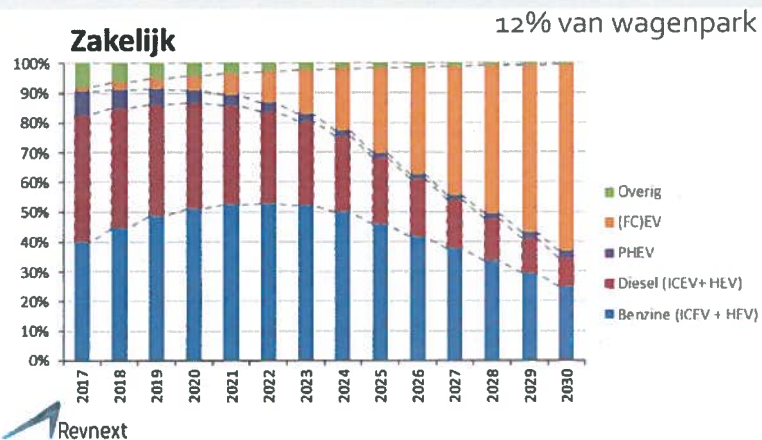
Totaal 2%
extra EV
door privé
5% extra EV
t.o.v.
variant 5A

- Aandelen 2030: (FC)EV = 92%, PHEV = 2%, diesel = 0%, benzine = 6%
- Aandeel (FC)EV zakelijk naar 92%, privé naar 92%
- Aandeel diesel bijna nul

SCENARIO 5B: SAMENSTELLING WAGENPARK



Totaal 1%
extra EV
t.o.v.
variant 5A



- Het aandeel (FC)EV is 20% in 2030, PHEV is 1%, diesel 9%, benzine 69%
- Ingroei EVs 63% binnen zakelijk en 14% binnen privé

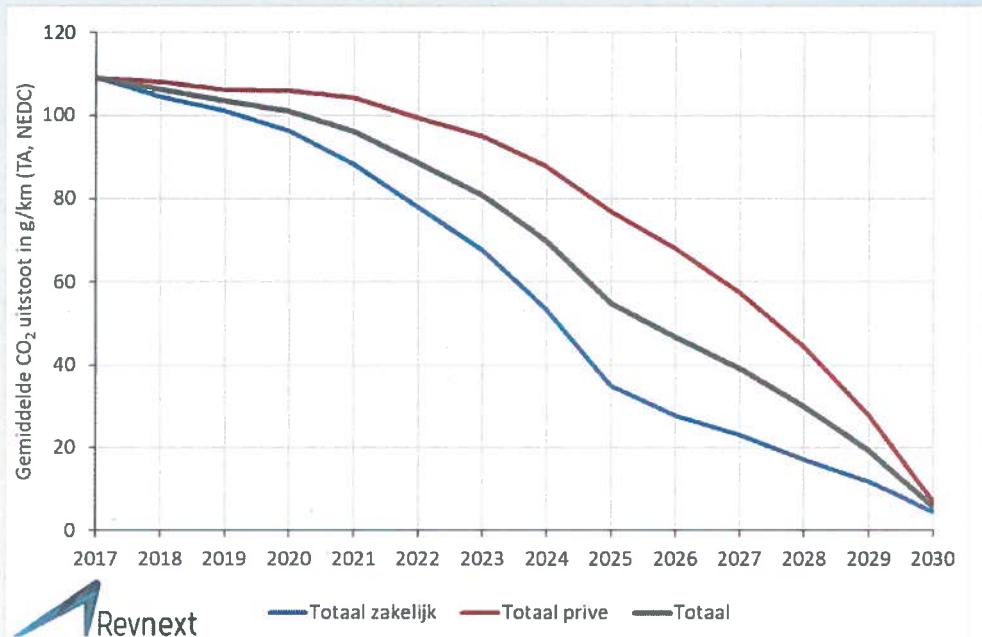
SCENARIO 5B: AANTALLEN (FC)EV

Aantal (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nieuwverkopen per jaar										
Prive	1	7	13	23	42	57	78	105	144	199
Zakelijk	36	53	72	100	141	156	166	181	195	214
Totaal	37	60	85	123	183	214	244	286	338	414
Totaal in wagenpark										
Prive	29	49	79	128	205	312	452	629	853	1.141
Zakelijk	82	121	172	243	343	441	532	623	712	805
Totaal	111	169	251	371	548	753	984	1.252	1.565	1.946

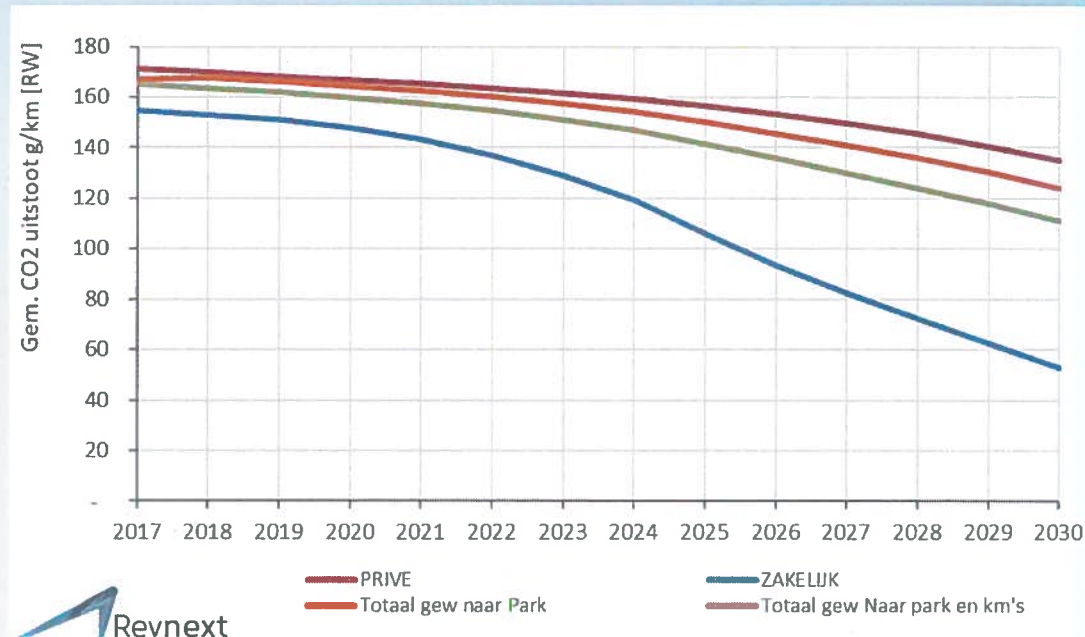
- In 2030 is van de (FC)EV **nieuwverkopen** 48% privé en 52% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 92% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 92% (FC)EV
- In 2030 is van de (FC)EV **vloot** 59% privé en 41% zakelijk
 - Binnen het privésegment is 14% (FC)EV
 - Binnen het zakelijke segment is 63% (FC)EV

SCENARIO 5B: GEMIDDELDE CO₂-UITSTOOT

Nieuwverkopen (TA, NEDC):



Wagenpark (RW):

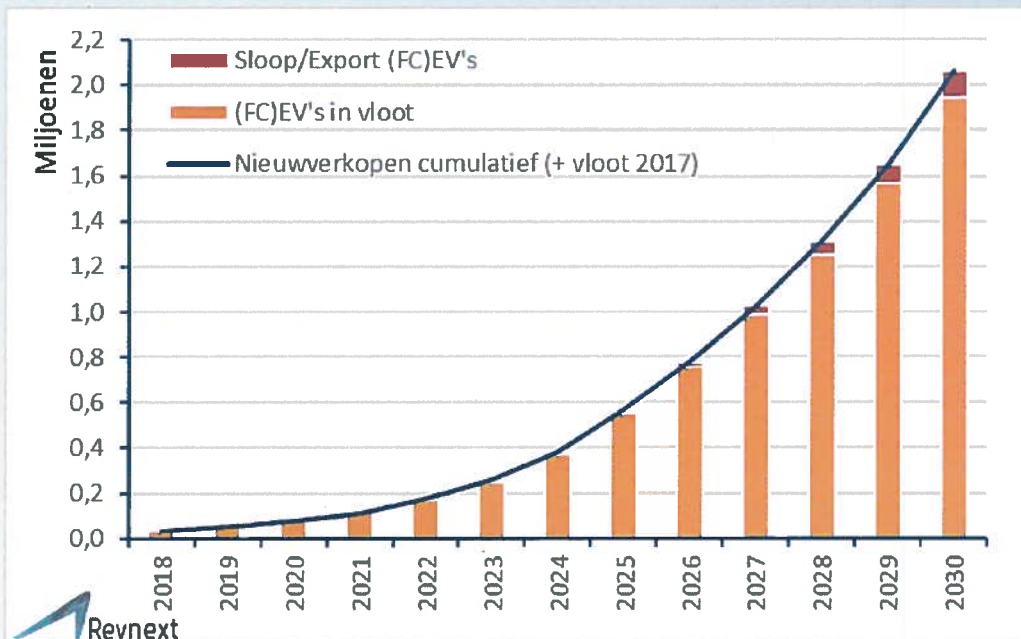


- De gemiddelde CO₂ uitstoot daalt van 109 g/km in 2017 naar 6 g/km in 2030
- Zakelijk vrijwel emissievrij in 2030

- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 167 g/km in 2017 naar 124 g/km in 2030
- De gemiddelde CO₂ uitstoot gew. naar park daalt van 165 g/km in 2017 naar 111 g/km in 2030

SCENARIO 5B: AANTAL (FC)EV'S

Cumulatief 0,1 mln. extra nieuwverkopen



- In 2030 is 6% van alle tot en met 2030 nieuw verkochte (FC)EVs geëxporteerd

Aantallen (FC)EV's (x 1.000)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Nieuwverkopen	37	60	85	123	183	214	244	286	338	414	1.984
In Vloot	111	169	251	371	548	753	984	1.252	1.565	1.946	

SCENARIO 5B: BUDGETTAIRE EFFECTEN



MRB verhoging rijkdeel:
Benzine gemiddeld van 304 per jaar in referentie naar 420 in 2030, diesel incl. brandstoftoeslag gemiddeld van 1.175 per jaar in referentie naar 1.625 in 2030

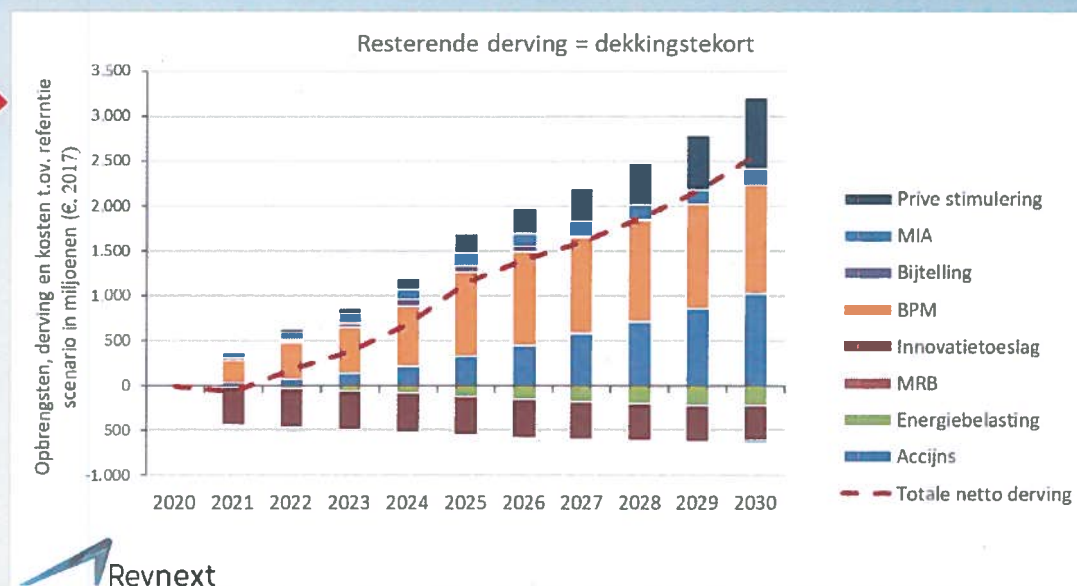
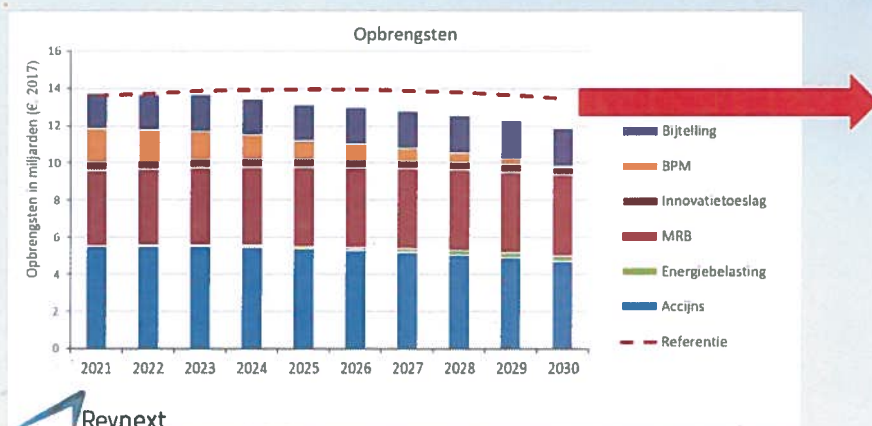
MRB verhoging is ten opzichte van de referentie en loopt op naar +38% in 2030 (basistarief EN dieseltoeslag)

Jaar	Verhoging van de MRB
2021	5%
2022	6%
2023	8%
2024	10%
2025	13%
2026	17%
2027	21%
2028	26%
2029	31%
2030	38%

Schatting:
Indien innovatietoeslag per auto dan €0,4 mld. extra dekking (dus totaal €4,6 mld.)

* Eerste orde schatting: indien MRB verhoging alleen wordt toegepast op het basistarief, dan moet het basistarief 51% verhoogd worden

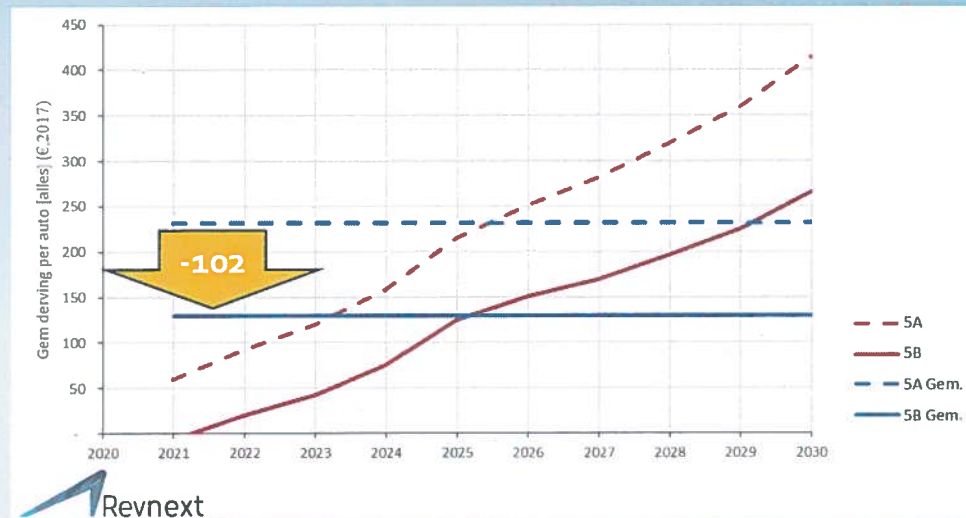
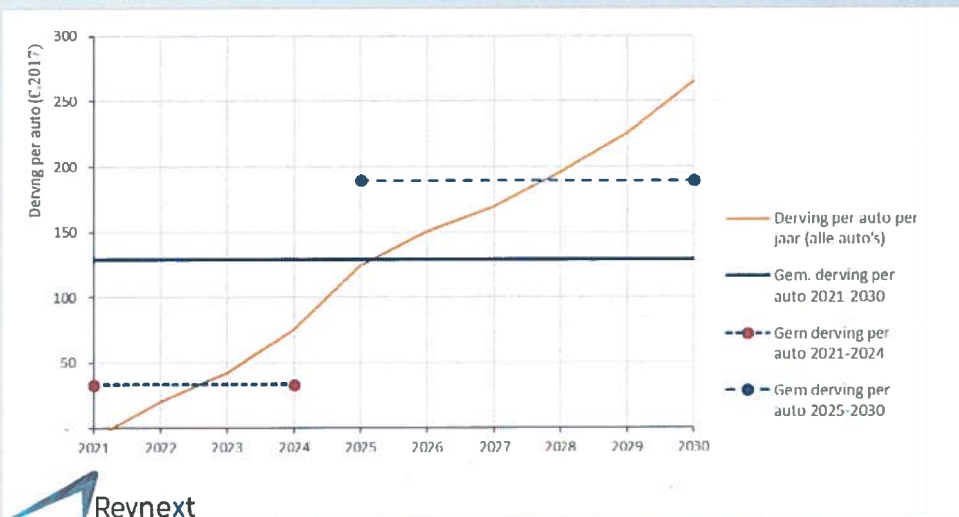
SCENARIO 5B: BUDGETTAIRE EFFECTEN



Cumulatieve derving in mln	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Innovatietoeslag	-424	-429	-431	-431	-428	-424	-417	-409	-398	-384	-1.715	-2.461	-4.176
BPM	243	404	523	678	936	1.032	1.073	1.119	1.158	1.216	1.850	6.535	8.384
Bijtelling	31	38	42	68	75	65	22	14	-13	-27	178	135	313
Accijns	34	75	134	216	331	454	582	717	860	1.020	459	3.964	4.423
Energie belasting	-12	-31	-53	-82	-119	-153	-180	-201	-216	-225	-178	-1.095	-1.273
MIA	61	81	96	114	136	147	153	162	169	179	352	947	1.299
Kosten Prive stimulering	4	41	72	123	214	280	363	466	607	798	241	2.727	2.968
Totale netto kosten	-63	180	383	686	1.144	1.401	1.596	1.867	2.166	2.578	1.186	10.752	11.938
Procentueel											10%	90%	100%

- De jaarlijkse budgettaire derving loopt op tot € 2,6 mld. in 2030
- De totale derving in 10 jaar bedraagt € 11,9 mld. waarvan € 1,2 mld. in de eerste 4 jaar en € 10,7 mld. in de laatste 6 jaar

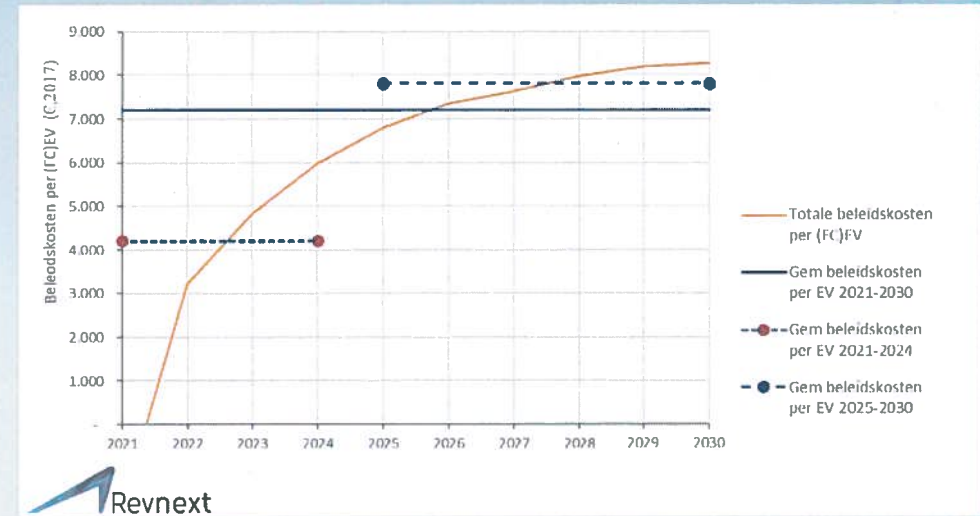
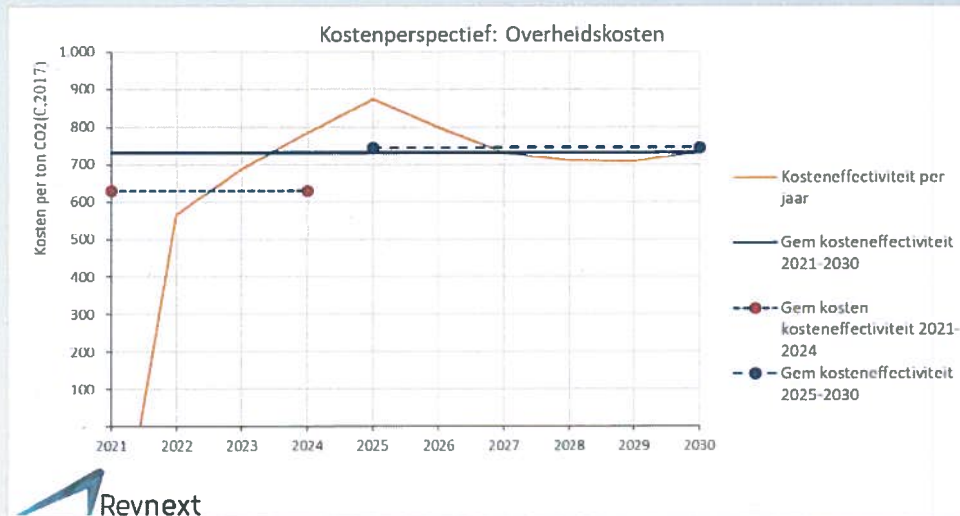
SCENARIO 5B: BUDGETTAIRE EFFECTEN 2021-2030



	2021-2024	2025-2030	2021-2030
Gem derving per auto (incl. EV/PHEV)	33	189	129

- De gemiddelde derving per auto in 5A is € 231
- Door de verhoging van de MRB en de innovatietoeslag van € 50 per ICEV zakt dit met € 102 naar € 129 per auto
- Om het resterende dekkingstekort volledig te repareren is nog € 129 per auto nodig
- De benodigde resterende reparatie per auto loopt op tot € 265 per auto in 2030

SCENARIO 5B: BUDGETTAIRE EFFECTEN 2021-2030



	2021-2024	2025-2030	2021-2030
Gem Kosteneffectiviteit per ton CO ₂	630	745	732
Gem Beleidskosten per extra EV t.o.v. Referentie	4.203	7.804	7.192

- Door de innovatietoeslag is er geen derving in 2021 maar een kleine plus
- Hierdoor zijn de kosten per ton CO₂/ kosten per (FC)EV negatief in 2021
- Door de dekkingsoperatie dalen zowel de kosteneffectiviteit en de beleidskosten per (FC)EV

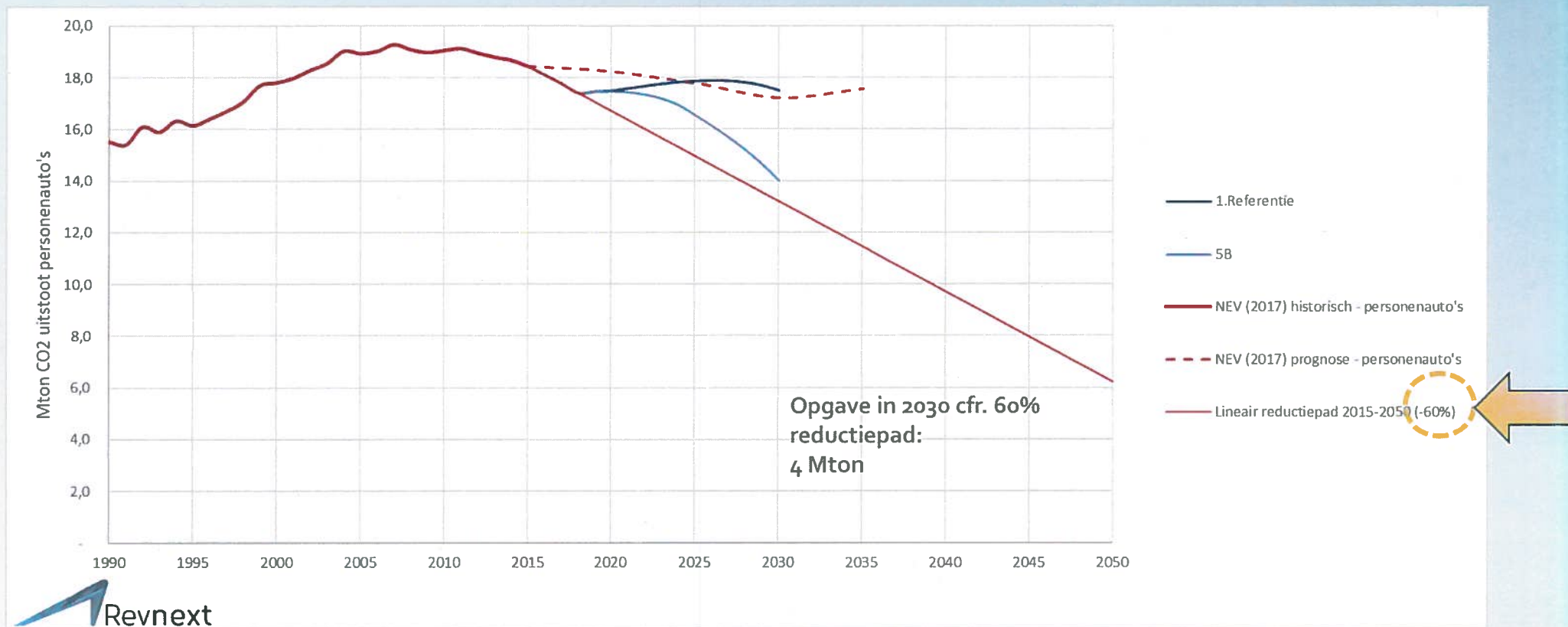
SCENARIO 5B: REPARATIE VIA ACCIJNZEN

Eerste orde schatting aanvullende dekking via accijnsverhoging

Aannames:

- Ingroei naar 5 cent accijnsverhoging tussen 2021 en 2024, dus vanaf 2024 tot 2030 5 cent extra accijns
- 1 cent accijnsverhoging levert circa 80 mln. per jaar op
- De cumulatieve extra opbrengsten in 2021-2030 bedragen € 3,2 miljard in 2030 is dit € 267 miljoen

SCENARIO 5B: TOTALE CO₂ UITSTOOT BIJ -60% PAD



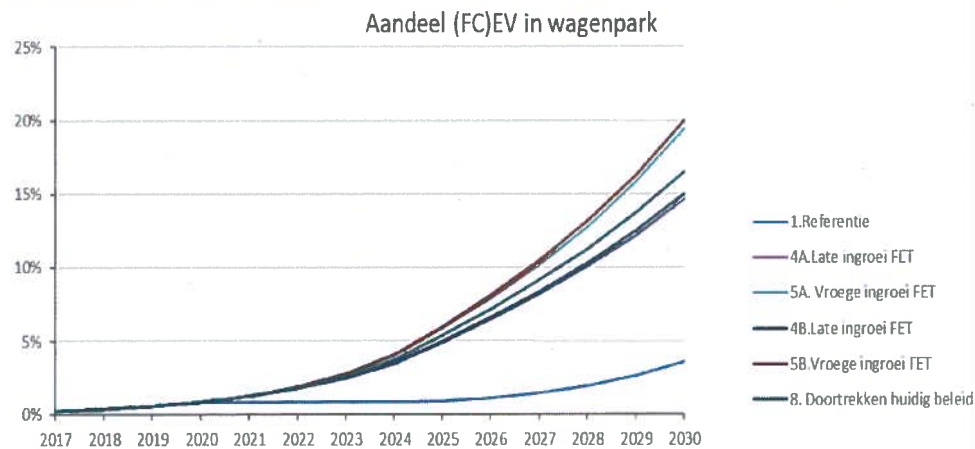
- Scenario 5B (FET vroege ingroei) komt uit op 14,0 Mton in 2030, dat is 3,2 Mton lager dan de NEV-prognose en 3,5 Mton lager dan in het referentiescenario

SCENARIO 5B: CONCLUSIES

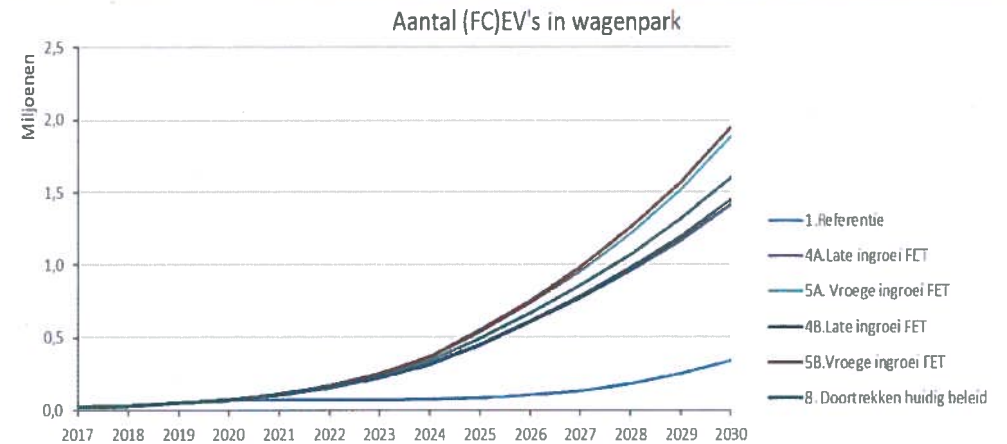
- De MRB reparatie in variant 5B heeft een kleine extra doorwerking op het aandeel EV
- De totale uitstoot in 2030 komt in variant 5B 0,1 Mton lager uit dan in variant 5A
- De totale derving van variant 5A wordt grosso modo voor 40% gerepareerd
- De helft van de reparatie komt door de MRB budgetneutraal te maken
- De andere helft van de reparatie komt door een innovatietoeslag van 50 euro per jaar voor conventionele auto's
- Freerider effecten zijn er in alle belastingen waarin EV gestimuleerd wordt, want ook zonder stimuleringsbeleid zou een bepaalde ingroei van EV autonoom plaatsvinden
- Voor de periode 2021-2030 zijn er 324.000 freeriders, dit leidt tot een netto derving van 1,2 miljard, 10% van de totale derving
- In feite is de derving door freeriders gelijk aan 5A, 2,1 mld. maar de MRB verhoging en innovatietoeslag dekken ook een gedeelte van deze derving

RESULTATEN OP HOOFDLIJNEN
VERGELIJKING VAN DE NIEUWE SCENARIO'S
INCLUSIEF DEKKINGSVARIANTEN

RESULTATEN WAGENPARK: AANDEEL/ AANTAL (FC)EV



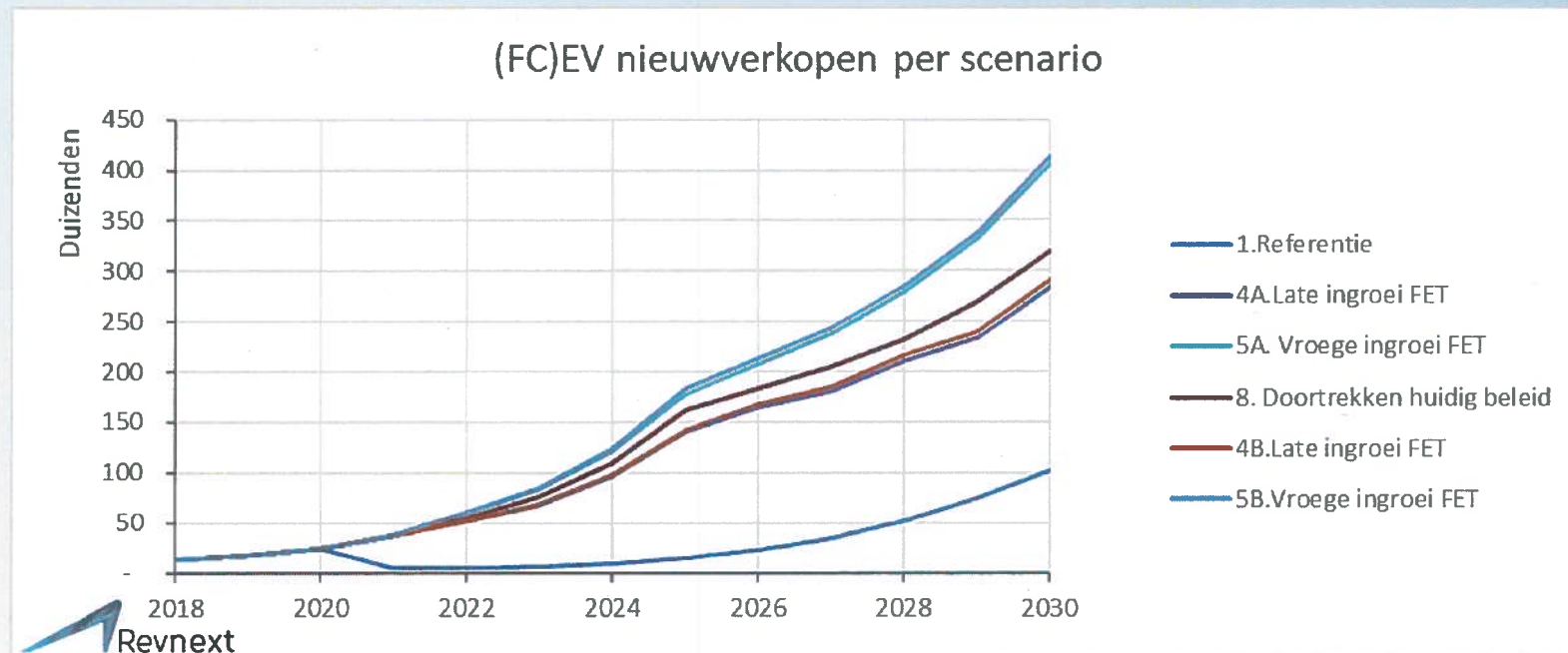
Revnext



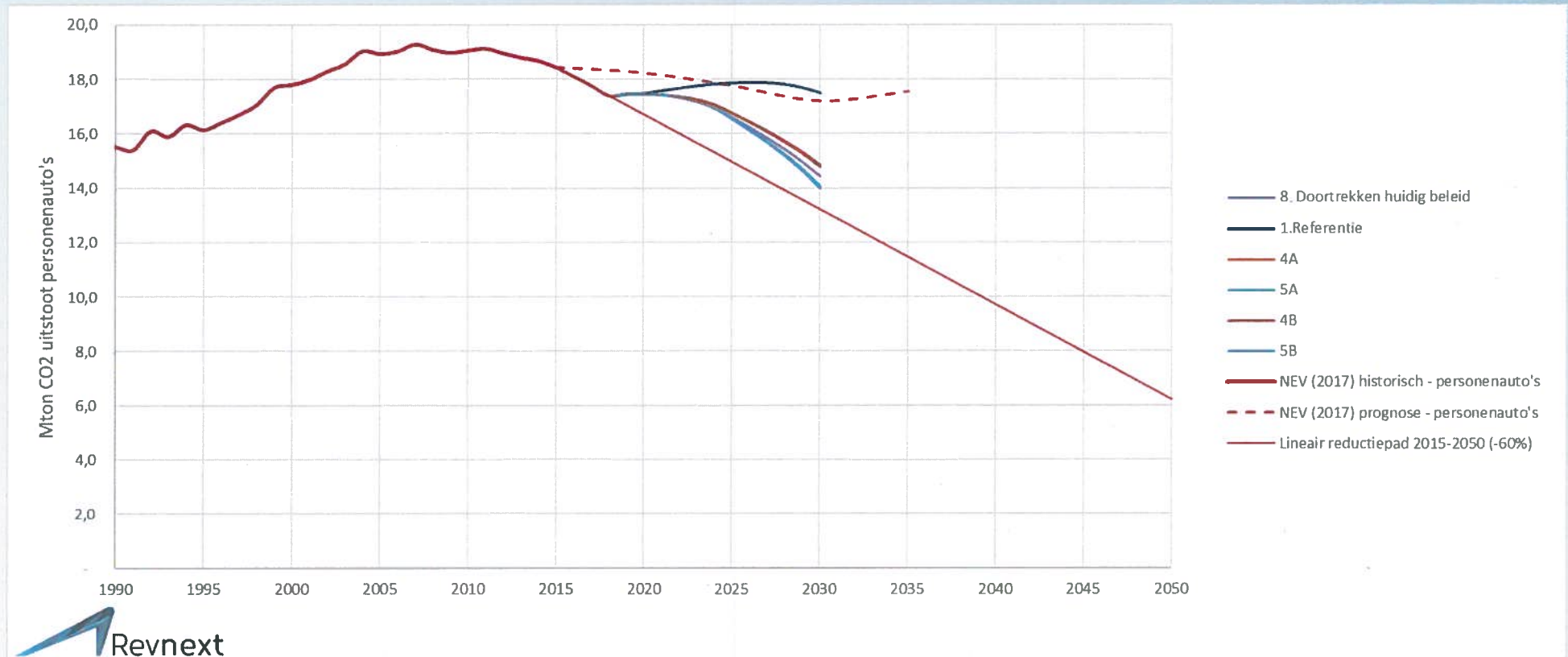
Revnext

- Het aantal elektrische auto's in het wagenpark loopt uiteen van 0,35 miljoen tot 2 miljoen in 2030
- Het aandeel elektrische auto's in het wagenpark loopt uiteen van 4% tot 20% in 2030
- De extra effecten van varianten 4B en 5B zijn beperkt voor het totaalbeeld

RESULTATEN EV NIEUWVERKOPEN



RESULTATEN CO2 UITSTOOT



FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

TEN BEHOEVE VAN DE THEMATAFEL ELEKTRISCH RIJDEN VOOR DE MOBILITEITSTAFEL VAN HET KLIMAATAKKOORD

28 oktober 2018

Robert Kok



AGENDA

- Bepalen van nieuw referentiescenario o.b.v. EU bronbeleid -35%
- Inbouwen van private lease → opsplitsen van privé nieuwverkopen in 'aanschaf' en 'private lease'
- Instrumenteren van Compromisvariant (genaamd: scenario 15A) → 2025-2030 binnen mandaat 1,5 mld./jaar
 - Verdere optimalisatie van vormgeving aanschafsubsidie privé nieuwverkopen over gehele periode
 - 2025-2030: versoeringen opnemen in fiscaal stimuleringsbeleid t.o.v. 'snelle groei FET' om binnen 1,5 mld. te blijven
- Instrumenteren van dekkingsvarianten 70% of 100% dekking 2021-2024 en 100% dekking 2025-2030
- Analyse van derving in opcenten
- Beleidsopties nog niet doorrekenbaar
 - Transactietaks / subsidie tweedehands EV

DEFINITIE SCENARIO'S OP HOOFDLIJNEN



- 1. Referentiescenario vastgesteld en voorgenomen beleid (vanaf 2020 alleen EU-bronbeleid)
- 4B. FET-scenario “langzame/late ingroei EV” met reparatie van MRB derving en een innovatietoeslag van € 25
- 5B. FET-scenario “snelle/vroege ingroei EV” met reparatie van MRB derving en een innovatietoeslag van € 50
- 15A. FET-scenario “snelle/vroege ingroei EV” tot en met 2024 + voortzetting stimulering à max 1,5 mld. per jaar

15B1: Dekking: ca. 15% BPM, 15% accijns en 70% MRB (spreiding van dekking)

- 15B1.Mix70%: Idem aan 15A + mix van dekkingsopties met dekking 70% 2021-2024; 100% 2025-2030
- 15B1.Mix100%: Idem aan 15A + mix van dekkingsopties met dekking 100% 2021-2024; 100% 2025-2030

15B2: Dekking: ca. 30% BPM, 30% accijns en 40% MRB (veelrijder / vervuiler betaalt)

- 15B2.Veelrijder70%: Idem aan 15A + hogere BPM in D/E en accijnzen, met dekking 70% 2021-2024; 100% 2025-2030
- 15B2.Veelrijder100%: Idem aan 15A + hogere BPM in D/E en accijnzen, met dekking 100% 2021-2024; 100% 2025-2030

15B3: Dekking: 0% BPM, 15% accijns en 85% MRB (nadruk op MRB/bezit met progressiever gewichtstarief)

- 15B3.Bezit70%: Idem aan 15A + hogere en progressievere MRB, met dekking 70% 2021-2024; 100% 2025-2030
- 15B3.Bezit100%: Idem aan 15A + hogere en progressievere MRB, met dekking 100% 2021-2024; 100% 2025-2030

INSTRUMENTERING OP HOOFDLIJNEN



Instrument	1=REF	15A	15B1 (mix) 2021-2024: 70% en 100% 2025-2030: 100%	15B2 (veelrijder) 2021-2024: 70% en 100% 2025-2030: 100%	15B3 (bezit) 2021-2024: 70% en 100% 2025-2030: 100%
BPM (FC)EV	350	0	350	350	350
BPM PHEV	Aparte tabel	Aparte tabel	Aparte tabel	Aparte tabel	Aparte tabel
BPM ICEV	constant	Constant (11,9 mld. opbrengst 2021-2030)	Beperkte verhoging hoogste schijven =1,0 mld. in 2021-2030 (D/E segment)	Sterke verhoging hoogste schijven =2,0 mld. in 2021-2030 (C/D/E segment)	constant
MRB (FC)EV	Geen vrijstelling	Vanaf 2025 naar 50-60% MRB	Vanaf 2025 naar 50-60% MRB	Vanaf 2025 naar 50-60% MRB	Vanaf 2025 naar 50-60% MRB
MRB PHEV	Geen vrijstelling	Naar 25% vrijstelling vanaf 2025	Naar 25% vrijstelling vanaf 2025	Naar 25% vrijstelling vanaf 2025	Naar 25% vrijstelling vanaf 2025
MRB ICEV	Geen vrijstelling	Geen vrijstelling	Geen vrijstelling, budgetneutraal door verhoging alles	Geen vrijstelling, deels budgetneutraal door verhoging > 1100 kg =ca. 10-15% dekking = ca. 2/3 ^e van de MRB derving in 15A+225 mln./jaar <1100kg+675mln. extra >1100kg	Geen vrijstelling, deels budgetneutraal door prog. Verhoging =
Bijtelling	Alles 22%	(FC)EV naar 19% en 50k grens	(FC)EV naar 19% en 50k grens	(FC)EV naar 19% en 50k grens	(FC)EV naar 19% en 50k grens
Innovatietoeslag	Geen	Geen	Via MRB	Via MRB	Via MRB
Accijnzen	Gelijk	Gelijk	+1 cent diesel +1 cent benzine	+2 cent diesel +2 cent benzine	+1 cent diesel +1 cent benzine
Aanschafsubsidie EV nieuw privé	Geen	6k 2021, daalt naar 2,7k in 2030 CAP op 50k in 2021, daalt naar 40k in 2030 (doelgroep A-C segment)	6k 2021, daalt naar 2,7k in 2030 CAP op 50k in 2021, daalt naar 40k in 2030 (doelgroep A-C segment)	6k 2021, daalt naar 2,7k in 2030 CAP op 50k in 2021, daalt naar 40k in 2030 (doelgroep A-C segment)	6k 2021, daalt naar 2,7k in 2030 CAP op 50k in 2021, daalt naar 40k in 2030 (doelgroep A-C segment)
MIA	Geen MIA	Groei naar 45 mln. in 2024, blijft 45 mln., afbouw 36% in 2029 geen MIA	Groei naar 45 mln. in 2024, blijft 45 mln., afbouw naar 13,5%	Groei naar 45 mln. in 2024, blijft 45 mln., afbouw naar 13,5%	Groei naar 45 mln. in 2024, blijft 45 mln., afbouw 36% in 2027 geen MIA

DOELGROEP PER INSTRUMENT

Instrument	Privé			Zakelijk			
	Subgroep	Kopers nieuw	Kopers 2 ^e hands	Private lease	Leasemij. / leaseprijs	Ondernemer / zelfstandige	Berijder met privégebruik
BPM		Ja, sterk	Nee	Ja, in TCO	Ja, in TCO	Ja	Ja, in grondslag bijtelling
MRB		Ja, beetje	Ja, voorkomt export EV, inkomenseffecten wagenpark	Ja, in TCO	Ja, in TCO	Ja	Nee
Bijtelling		Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja, loonbelasting
EV-aanschafsubsidie nieuw privé		Ja, sterk	Nee	Ja, mits op naam privépersoon	Nee	Nee	Nee
MIA		Nee	Nee	Nee, dubbeltelling met aanschafsubsidie uitsluiten	Ja, winstaf trek doorwerking in TCO / leaseprijs	Ja, winstaf trek	
Innovatietoeslag		Ja, beetje	Ja, beetje	Ja, in TCO	Ja, in TCO	Ja	Nee
Accijnzen		Ja, zeer beperkt	Ja, zeer beperkt	Nee, buiten leaseprijs	Evt. in brandstofvoorschot	Ja	Nee
Transactietaks		Nee	Ja	Nee, tenzij ze hands	Nee	Nee	Nee

INSTRUMENTERING BPM AANSCHAFBELASTING - (FC)EV

BPM (FC)EV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	0	0	0	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
4A/B. 'Late ingroei' FET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5A/B. 'Vroege ingroei' FET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15A. Compromisvariant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15B1. Dekkingsvariant 1								350	350	350	350	350	350
15B2. Dekkingsvariant 2								350	350	350	350	350	350
15B3. Dekkingsvariant 3								350	350	350	350	350	350

INSTRUMENTERING BPM AANSCHAFBELASTING - PHEV

BPM PHEV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	Aparte tarieftabel voor PHEVs. Ca. 2.000 tot 5.000 euro BPM per PHEV in segmenten C, D en E. Gemiddeld ca. 3.000 euro BPM per PHEV.												
4A/B. 'Late ingroei' FET	Aparte tarieftabel voor PHEVs. Ca. 2.000 tot 5.000 euro BPM per PHEV in segmenten C, D en E. Gemiddeld ca. 3.000 euro BPM per PHEV.												
5A/B. 'Vroege ingroei' FET	<u>Geen</u> aparte tarieftabel voor PHEVs in 2025 (afbouw in 2021-2024). Vanaf 2025 ca. 500-700 euro BPM per PHEV in segmenten C, D en E.												
15A. Compromisvariant	Aparte tarieftabel voor PHEVs. Ca. 2.000 tot 5.000 euro BPM per PHEV in segmenten C, D en E. Gemiddeld ca. 3.000 euro BPM per PHEV.												
15B1. Dekkingsvariant 1													
15B2. Dekkingsvariant 2													
15B3. Dekkingsvariant 3													

INSTRUMENTERING BPM AANSCHAFBELASTING - ICEV

BPM ICEV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie													
4A/B. 'Late ingroei' FET				In alle scenario's: aanscherping CO2 grenzen/tarieven, zodat belastingdruk per conventionele auto per segment constant blijft na 2020									
5A/B. 'Vroege ingroei' FET													
15A. Compromisvariant													
15B1. Dekkingsvariant 1													Extra progressief in hoogste schijven gericht op D en E segment
15B2. Dekkingsvariant 2													Extra progressief in hoogste schijven gericht op C, D en E segment
15B3. Dekkingsvariant 3													Geen aanpassing

INSTRUMENTERING MRB - ICEV



MRB ICEV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
4A/B. 'Late ingroei' FET	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
5A/B. 'Vroege ingroei' FET	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
15A. Compromisvariant	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
15B1. Dekkingsvariant 1					Grote MRB verhoging op alle auto's via basistarief								
15B2. Dekkingsvariant 2					Kleine MRB verhoging, ontzien van lichte auto's < 1100 kg bij MRB verhoging								
15B3. Dekkingsvariant 3					Zeer grote MRB verhoging, extra progressieve MRB								

INSTRUMENTERING BIJTELLING – (FC)EV

Bijtelling (FC)EV	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	4%	4% <50k	4% <50k	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
4. 'Late ingroei' FET	4%	4% <50k	4% <50k	8% <50k	12% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k	14% <50k
5. 'Vroege ingroei' FET	4%	4% <50k	4% <50k	8% <50k	8% <50k	10% <50k	10% <50k	12% <50k	12% <50k	13% <50k	13% <50k	14% <50k	14% <50k
15A. Compromisvariant	4%	4% <50k	4% <50k	8% <50k	8% <50k	10% <50k	10% <50k	14% <50k	15% <50k	16% <50k	17% <50k	18% <50k	19% <50k
15B1. Dekkingsvariant 1													
15B2. Dekkingsvariant 2													
15B3. Dekkingsvariant 3													

- Alle overige auto's (ICEVs en PHEVs) en EVs die boven de 50k grens vallen in de standaard 22% bijtelling voor privégebruik van de auto van de zaak

INSTRUMENTERING ACCIJNZEN

Accijns diesel/benzine	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie													
4A/B. 'Late ingroei' FET													
5A/B. 'Vroege ingroei' FET													
15A. Compromisvariant													
15B1. Dekkingsvariant 1													+1 cent diesel; +1 cent benzine
15B2. Dekkingsvariant 2													+2 cent diesel; +2 cent benzine
15B3. Dekkingsvariant 3													+1 cent diesel; +1 cent benzine

- Bij diesel meer ruimte dan bij benzine i.v.m. grenseffecten
- 1 cent accijns = 1,21 cent in de pompprijs incl. BTW
- Accijnzen hebben een effect op zowel personen- bestel- als vrachtauto's
- In 2021 is 1 cent accijnsverhoging ongeveer 120 mln. extra accijnsopbrengsten (totaal effect wegvervoer)

INSTRUMENTERING AANSCHAFFSUBSIDIE PRIVÉ – (FC)EV

(FC)EV-aanschafsubsidie privé aankoop	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4A/B. 'Late ingroei' FET	0	0	0	3.000	2.889	2.778	2.667	2.556	2.444	2.333	2.222	2.111	2.000
5A/B. 'Vroege ingroei' FET	0	0	0	6.000	5.778	5.556	5.333	5.111	4.889	4.667	4.444	4.222	4.000
15A. Compromisvariant	0	0	0	6.000	5.777	5.555	5.333	4.500	4.000	3.500	3.000	2.500	2.000
15B1. Dekkingsvariant 1													
15B2. Dekkingsvariant 2													
15B3. Dekkingsvariant 3													

Updaten:

- In scenario 4 start de aanschafsubsidie op 3.000 euro per auto in 2021 en loopt lineair af naar 2.000 euro per auto in 2030
- In scenario 5 start de aanschafsubsidie op 6.000 euro per auto in 2021 en loopt lineair af naar 4.000 euro per auto in 2030
- In scenario 5 is de subsidie 2 maal zo hoog als in scenario 4, maar liggen de EV nieuwverkopen ook veel hoger, waardoor de kosten meer dan verviervoudigen. Het gemiddelde subsidiebedrag per auto in 2021-2030 is 2.200 in scenario 4 en 4.400 in scenario 5. Dit komt doordat relatief veel privé nieuwverkopen pas na 2025 plaatsvinden wanneer de subsidie al deels is afgebouwd
- In scenario 15A: dit zijn gemiddelde bedragen per jaar met een differentiatie o.b.v. catalogusprijs zie volgende slide

INSTRUMENTERING AANSCHAFFSUBSIDIE PRIVÉ – (FC)EV

(FC)EV-aanschafsubsidie privé aankoop	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A-segment				7.861	7.693	7.282	6.990	5.994	5.325	4.736	3.988	3.377	2.746
B-segment				6.074	5.944	5.627	5.401	4.631	4.115	3.659	3.081	2.610	2.125
C-segment				5.098	4.974	4.694	4.492	3.840	3.402	3.016	2.532	2.137	1.731
D-segment				3.750	3.655	3.446	3.295	2.814	2.490	2.205	1.849	1.560	1.265
E-segment				1.980	1.928	1.816	1.734	1.480	1.308	1.157	969	817	665
Gewogen gemiddeld	0	0	0	5.992	5.856	5.626	5.395	4.546	4.034	3.583	3.013	2.549	2.070
Benchmark (x 1.000)				32	32	31	31	30,5	30	30	29	29	29

- Bovenstaande tabel voor scenario 15
- Formule per segment voor jaar t: Aanschafsubsidie (t) * (Benchmark(t) / Catalogusprijs(t))

Stimulering Prive markt	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Stimuleringsbedrag				€ 6.000	€ 5.633	€ 5.267	€ 4.900	€ 4.533	€ 4.167	€ 3.800	€ 3.433	€ 3.067	€ 2.700	
CAP op privesubsidie				50.000	48.889	47.778	46.667	45.556	44.445	43.334	42.223	41.112	40.000	

MIA WINSTAF TREK – GRENZEN PER BEDRIJF

MIA grenzen (mln.)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	25	25	25	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
4A/B. 'Late ingroei' FET				30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
5A/B. 'Vroege ingroei' FET				30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
15A/B. Compromisvariant				30	35	40	45	45	45	45	45	n.v.t.	n.v.t.
15B1. Dekkingsvariant 1				30	35	40	45	45	45	45	45	n.v.t.	n.v.t.
15B2. Dekkingsvariant 2				30	35	40	45	45	45	45	45	n.v.t.	n.v.t.
15B3. Dekkingsvariant 3				30	35	40	45	45	45	45	45	n.v.t.	n.v.t.

- De grensbedragen hebben betrekking op de investeringswaarde van de bedrijfsmiddelen en niet het netto voordeel per bedrijf. Een grens van 25 miljoen betekent (uitgaande van gemiddeld 50.000 per auto) dat een grote leasemij. 500 EVs met MIA voordeel per jaar kan indienen.
- De MIA-grensbedragen per bedrijf worden in scenario's 4 en 5 stapsgewijs met 5 miljoen per jaar verhoogd tot 75 miljoen in 2030
- Voor de MIA is een analyse gemaakt voor operational lease en financial lease via leasebedrijven of ondernemers
- Er is aangenomen dat het MIA budget evenredig wordt verhoogd omdat het huidige budget van 107 miljoen anders volledig wordt ingevuld door personenauto's en in bepaalde scenario's niet toereikend zal zijn

MIA WINSTAF TREK – AFTREKPERCENTAGE PER AUTO

MIA grenzen (mln.)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	36%	36%	36%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
4A/B. 'Late ingroei' FET				36%	36%	36%	36%	36%	36%	36%	36%	36%	36%
5A/B. 'Vroege ingroei' FET				36%	36%	36%	36%	36%	36%	36%	36%	36%	36%
15A. Compromisvariant				36%	36%	36%	36%	27%	27%	13,5%	13,5%		
15B1. Dekkingsvariant 1				36%	36%	36%	36%	27%	27%	13,5%	13,5%		
15B2. Dekkingsvariant 2				36%	36%	36%	36%	27%	27%	13,5%	13,5%		
15B3. Dekkingsvariant 3				36%	36%	36%	36%	27%	27%	13,5%	13,5%		

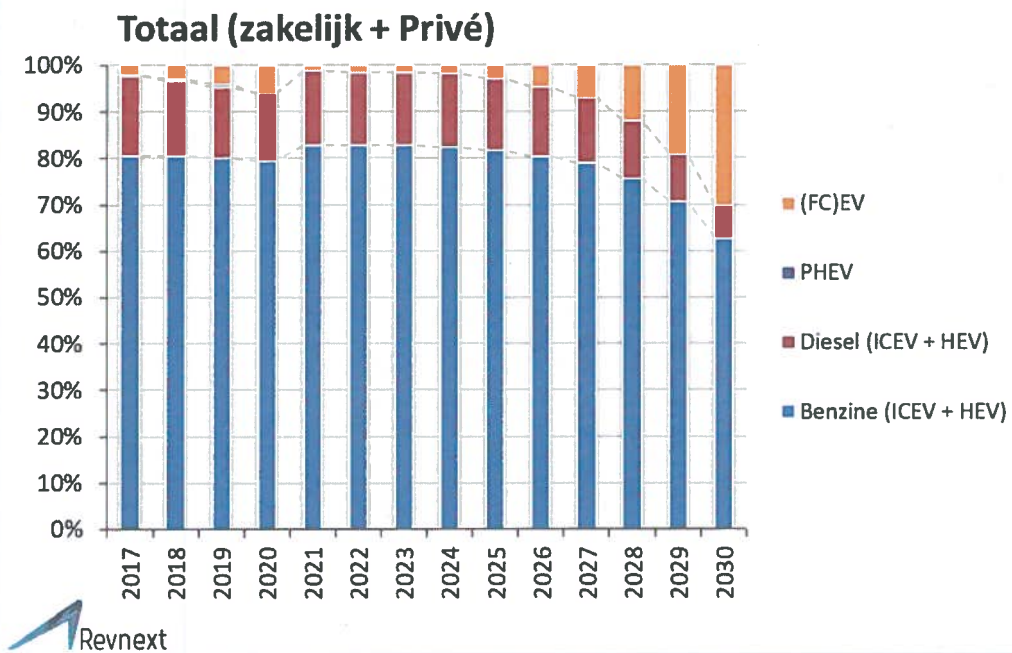
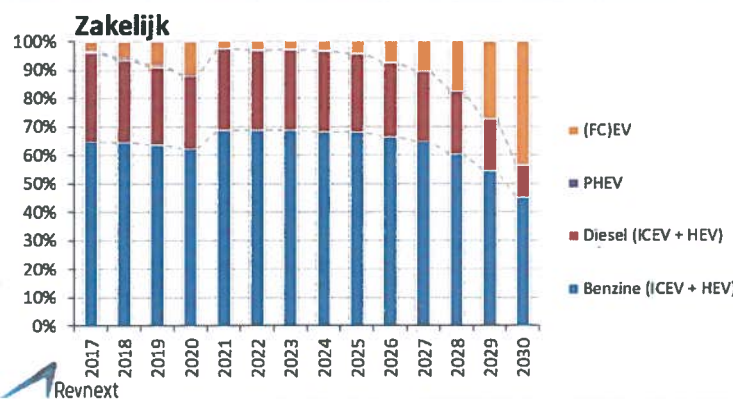
- Binnen de MIA-regeling worden drie aftrekpercentages gebruikt: 36%, 27% en 13,5%.
- De MIA voor (FC)EV geldt tot maximaal 50.000 euro per auto. Bij verkoop binnen 60 maanden geldt een desinvesteringsaftrek. Bij voortijdige beëindiging van het leasecontract zullen leasemij. de auto nog niet verkopen maar verder leasen aan een nieuwe berijder.
- 36% winstaf trek over max 50k betekent dus maximaal 18.000 euro winstaf trek.
- Ondernemers/zelfstandigen zitten meestal in het 20% VPB tarief, dus hebben maximaal $20\% \times 18.000 = 3.600$ euro netto voordeel mits er voldoende winst gemaakt wordt. Dit is 60 euro netto per maand bij 60 maanden looptijd.
- (grote) Leasemij. zitten meestal in het 25% VPB tarief, dus hebben maximaal $25\% \times 18.000 = 4.500$ euro netto voordeel mits er voldoende winst gemaakt wordt. Dit is 75 euro netto per maand bij 60 maanden looptijd.

RESULTATEN PER SCENARIO

SCENARIO 1: REFERENTIE

BASISPAD = GEEN DERIVING DOOR BELEID

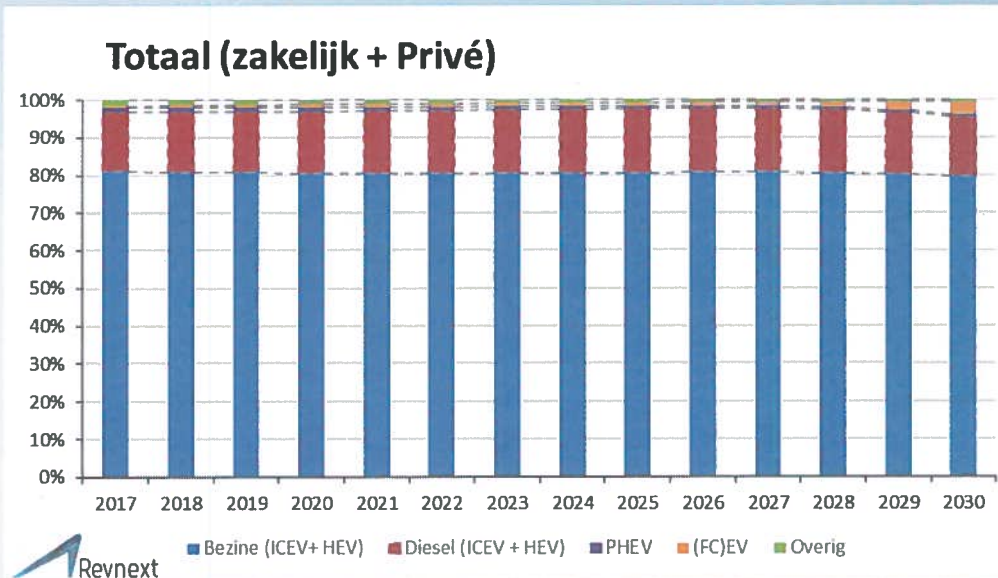
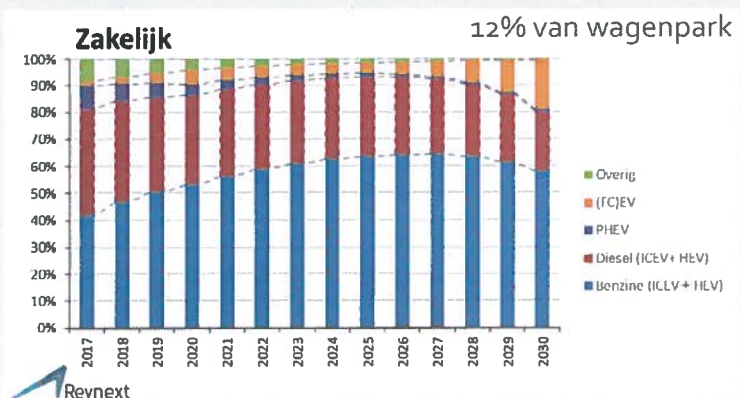
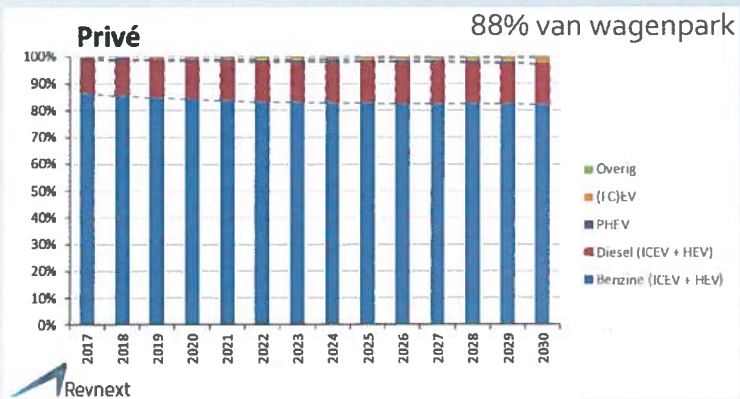
SCENARIO 1 REF: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN



Brandstof	2030
Benzine	63%
Diesel	7%
PHEV	0%
(FC)EV	30%
Totaal	100%

Aandeel EV	2024	2030
Prive	1%	16%
Zakelijk	3%	43%
Totaal	2%	30%

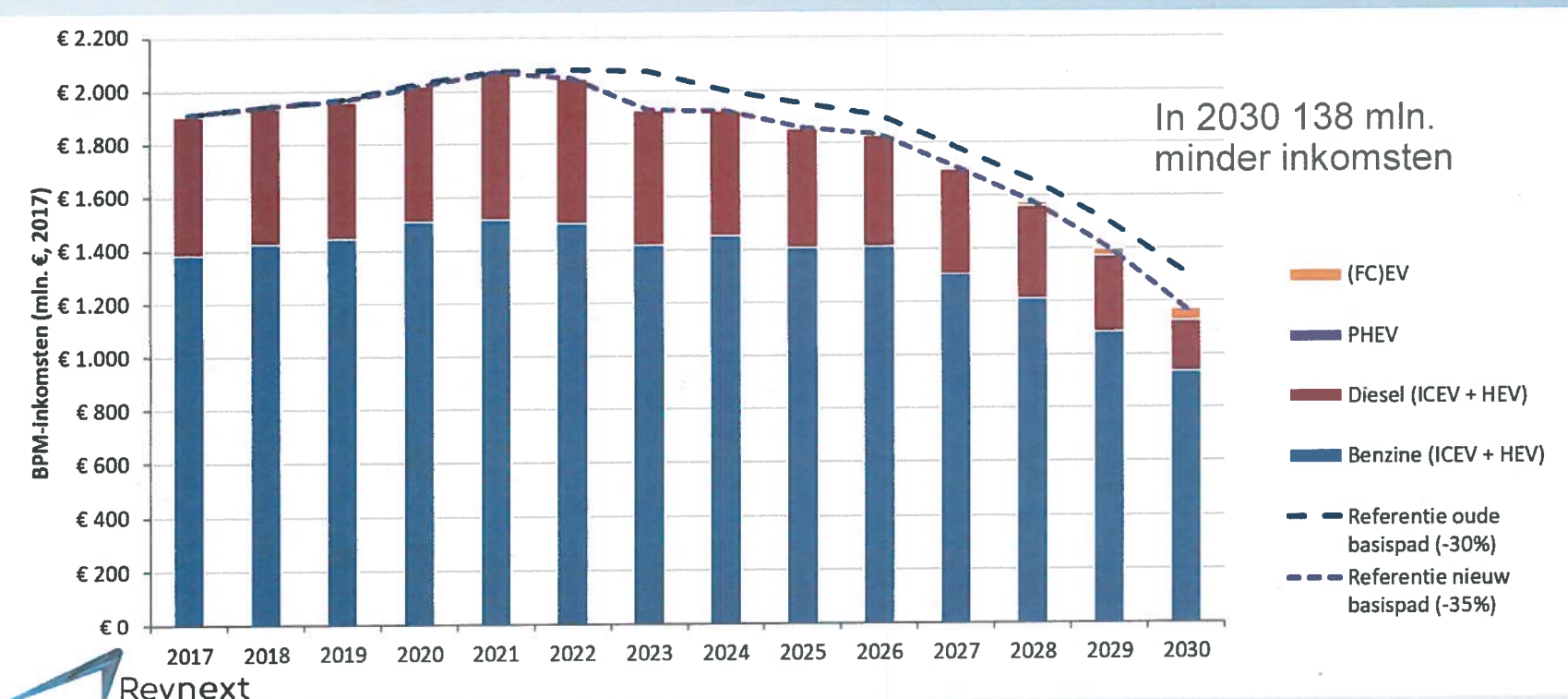
SCENARIO 1 REF: SAMENSTELLING WAGENPARK



Brandstof	2030
Benzine	80%
Diesel	16%
PHEV	1%
(FC)EV	4%
Overig	0%
Totaal	100%

Aandeel EV	2024	2030
Prive	1%	2%
Zakelijk	4%	19%
Totaal	1%	4%

SCENARIO 1 REF: BUDGETAIRE EFFECTEN BPM



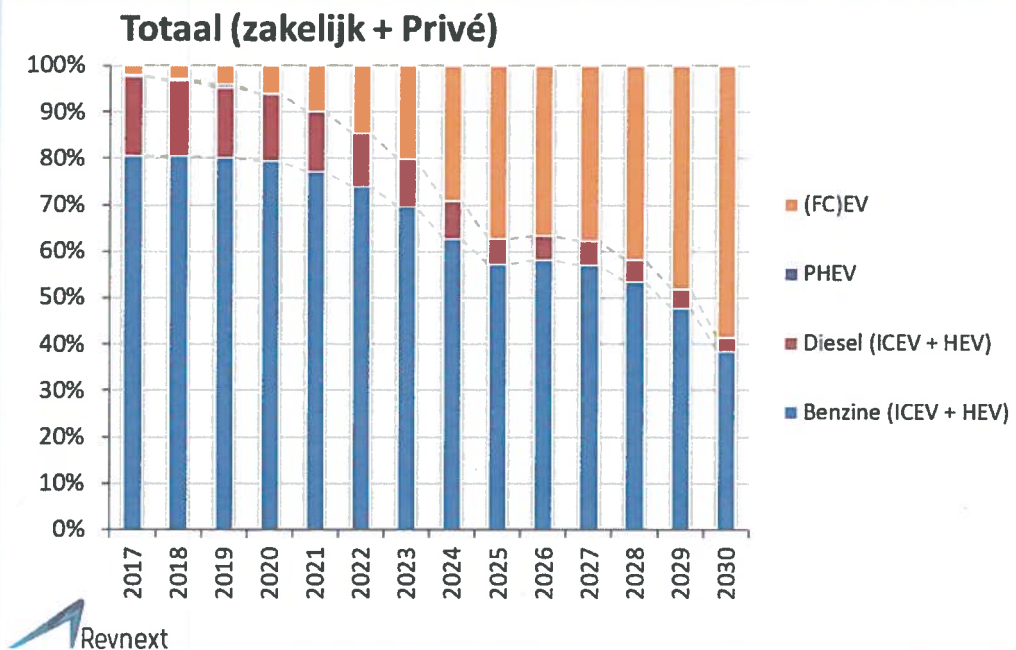
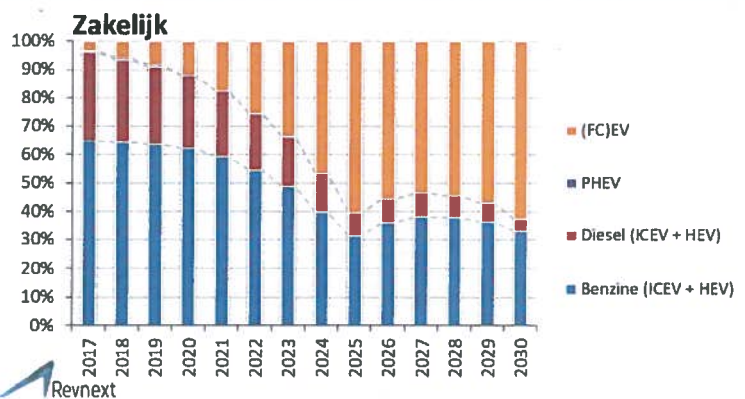
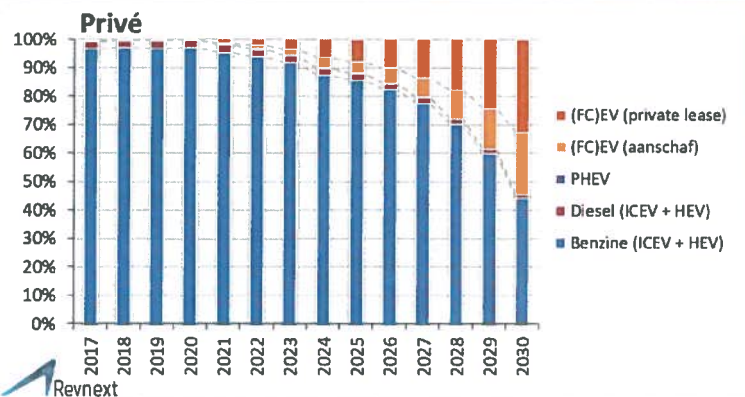
- Nieuwe basispad geeft over periode 2021-2030 800 mln. minder opbrengsten

RESULTATEN PER SCENARIO

SCENARIO 15: COMPROMISVARIANT

VARIANT A: GEEN REPARATIE VAN DERVING

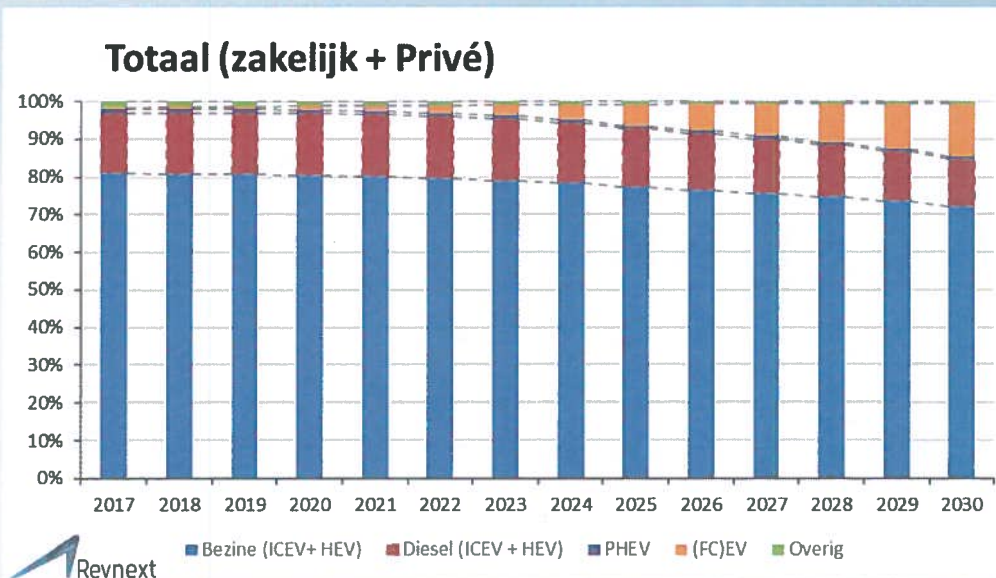
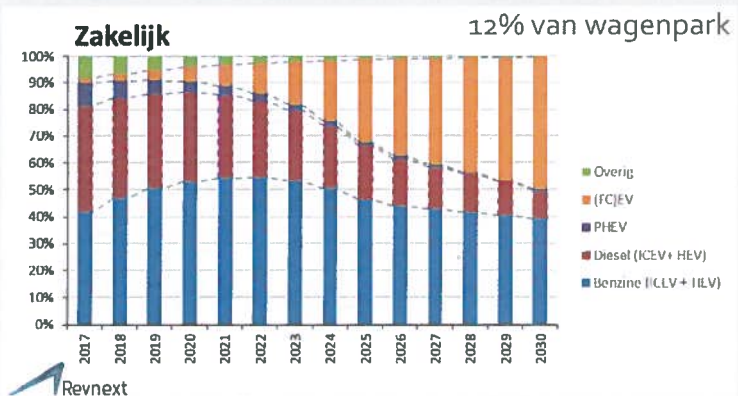
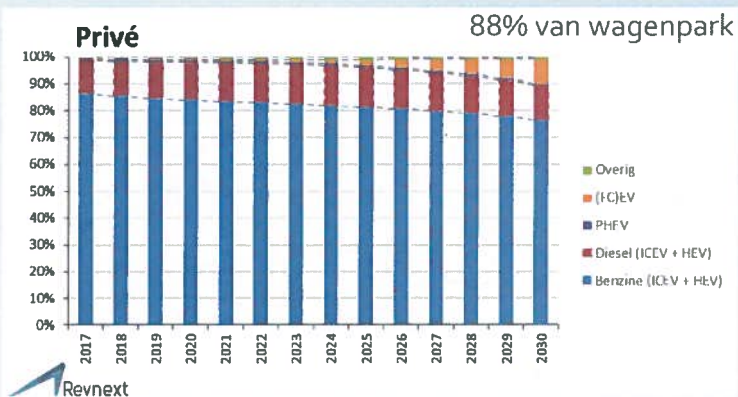
SCENARIO 15A: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN



Aandeel EV	2024	2030
Prive	10%	54%
Zakelijk	47%	63%
Totaal	29%	59%

Brandstof	2030
Benzine	38%
Diesel	3%
PHEV	0%
(FC)EV	59%
Totaal	100%

SCENARIO 15A: SAMENSTELLING WAGENPARK



Brandstof	2030
Benzine	72%
Diesel	13%
PHEV	1%
(FC)EV	14%
Overig	0%
Totaal	100%

Aandeel EV	2024	2030
Prive	2%	10%
Zakelijk	23%	50%
Totaal	4%	14%

SCENARIO 15A: BUDGETTAIRE EFFECTEN

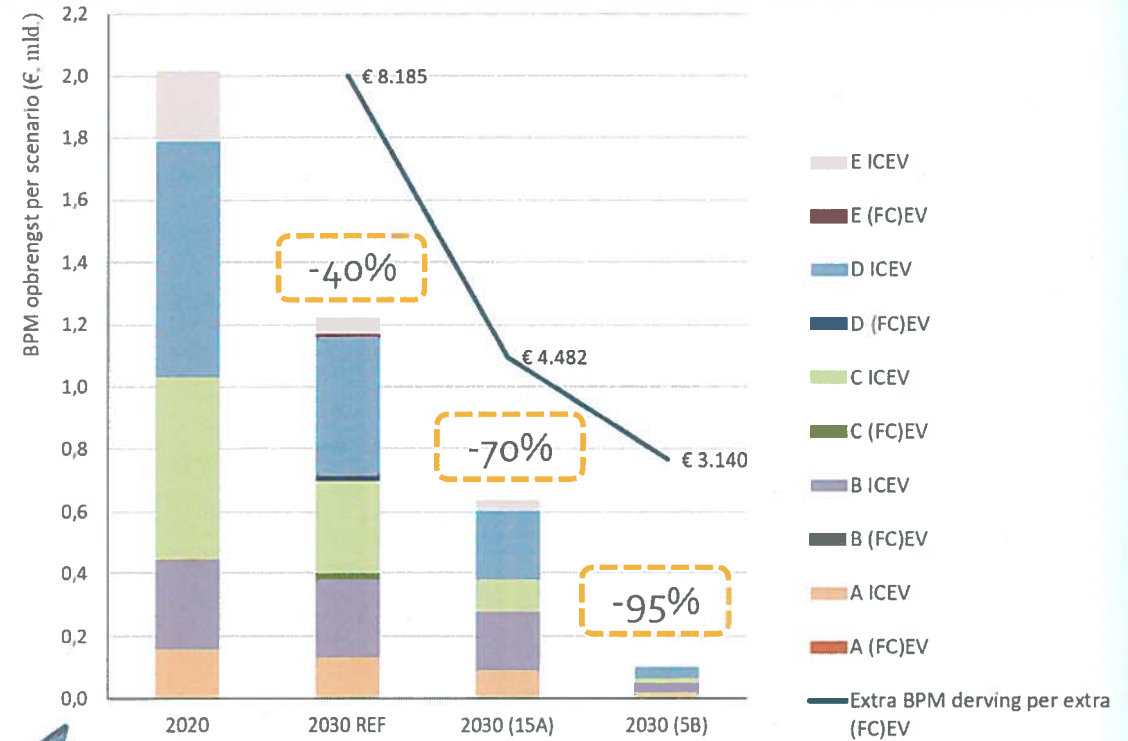
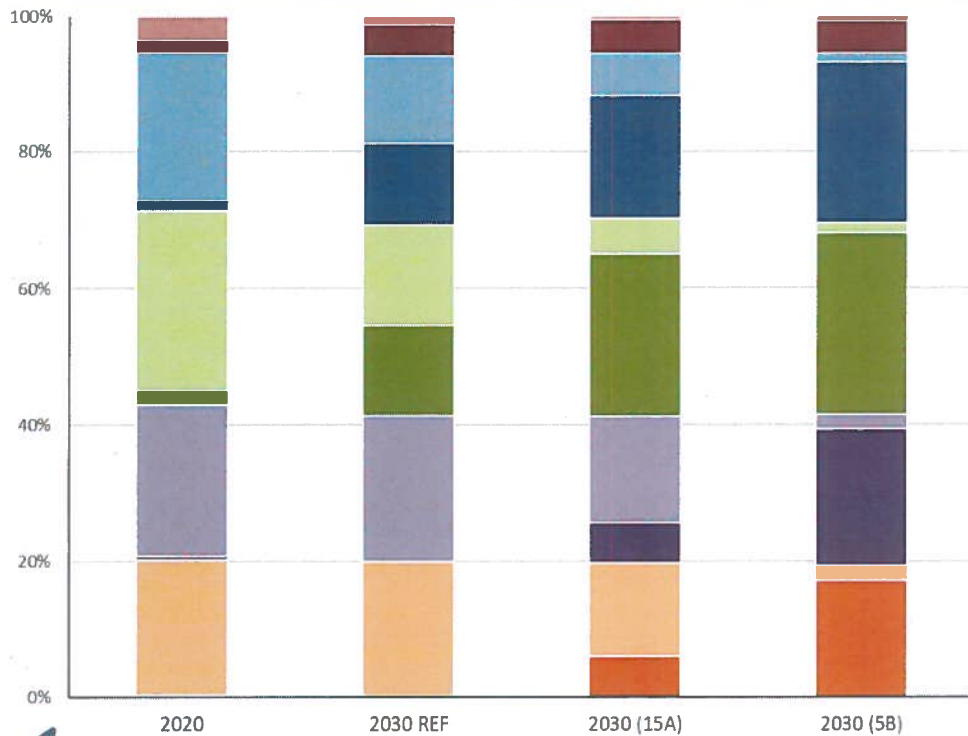
43% van de derving komt door BPM

Cumulatieve derving in mln	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	115	150	194	257	176	171	201	233	271	317	715	1.370	2.085
Innovatietoeslag	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM	248	375	458	614	767	730	680	638	584	530	1.695	3.930	5.625
Bijtelling	42	87	141	204	220	198	160	106	48	21	474	753	1.227
Accijns	36	84	147	233	336	414	478	531	572	602	502	2.933	3.435
Energie belasting	-12	-30	-52	-80	-117	-140	-152	-154	-149	-134	-174	-845	-1.019
MIA	61	81	95	114	96	92	46	47	-	-	351	281	632
Kosten Prive stimulering	20	33	52	84	93	109	134	166	207	258	189	967	1.156
Subtotaal	511	781	1.035	1.425	1.572	1.575	1.549	1.567	1.533	1.594	3.752	9.389	13.141
Vrijval overdekking autobrief II	-117	-132	-152	-182	-182	-182	-182	-182	-182	-182	-583	-1.092	-1.675
Totale netto kosten	394	649	883	1.243	1.390	1.393	1.367	1.385	1.351	1.412	3.169	8.297	11.466
Procentueel											28%	72%	100%

Alle auto's incl. EV en PHEV	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2021-2030
Netto resultaat per auto (15A)	73	108	141	191	197	195	194	198	197	208	108	148

- De jaarlijkse budgettaire derving is ongeveer 1,5 mld. tussen 2025-2030
- De totale derving in 10 jaar bedraagt € 13,1 mld. waarvan € 3,8 mld. in de eerste 4 jaar en € 9,4 mld. in de laatste 6 jaar
- De totale derving in 2021-2024 is omgerekend 108 euro per auto in het wagenpark per jaar

SCENARIO 15A: BUDGETTAIRE EFFECTEN BPM



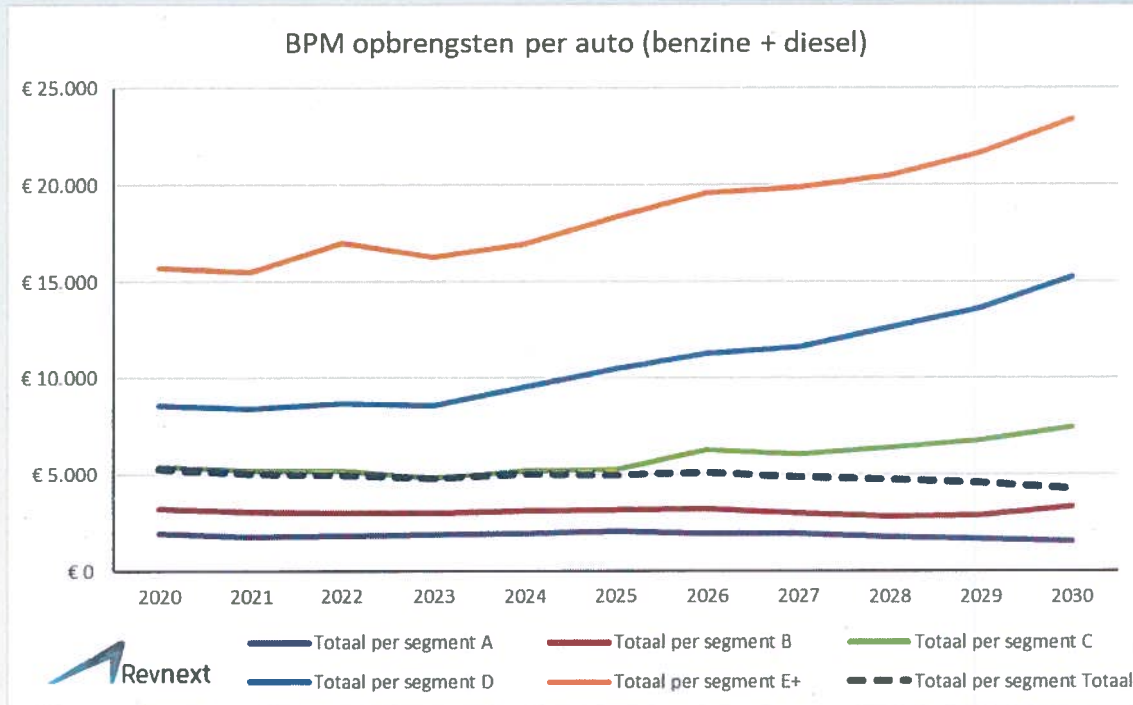
- De ingroei van (FC)EV gaat van de hogere naar de lagere segmenten
- Daardoor is de BPM-derving het grootst bij de eerste 30% van de transitie
- En steeds kleiner bij de stappen in de transitie van 30% naar 60% en van 60% naar 90% (FC)EV

RESULTATEN PER SCENARIO

SCENARIO 15B1: MIX (70%)

VARIANT B: 70% DEKKING

DEKKINGSOPTIE BPM VERHOOGING ICEV



- Aanpassing van de hoogste BPM schijven/tarieven om de belastingdruk op auto's in het D en E segment te verhogen
- Segmenten A en B worden ontzien
- In 2024 worden auto's in segmenten D en E € 1.600 en € 3.200 per auto duurder
- In 2030 worden auto's in segmenten D en E € 7.200 en € 8.900 per auto duurder

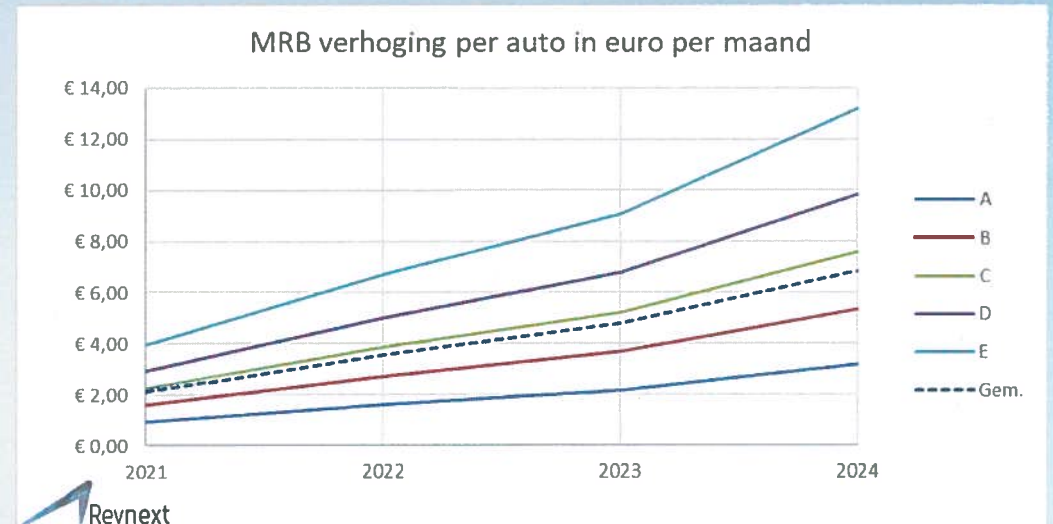
DEKKINGSOPTIE ACCIJS VERHOOGING

- Accijns verhoging bij diesel en benzine van 1 cent
- Een C segment benzine auto in 2024:
 - Zakelijk: 25.000 kilometer betaalt €20 extra brandstofkosten per jaar
 - Prive: 10.000 kilometer betaalt €8 extra brandstofkosten per jaar
- Een C segment diesel auto in 2024:
 - Zakelijk: 30.000 kilometer betaalt €18 extra brandstofkosten per jaar

DEKKINGSOPTIE MRB VERHOOGING

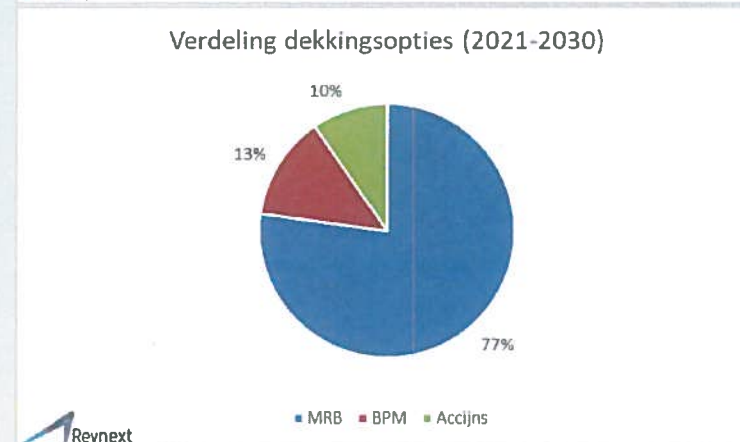
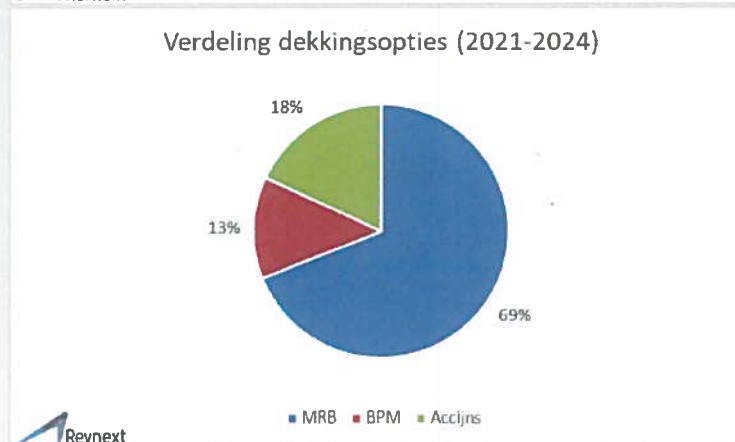
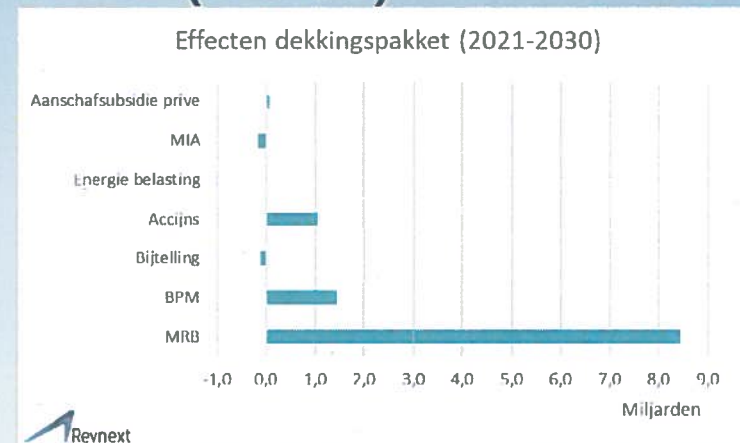
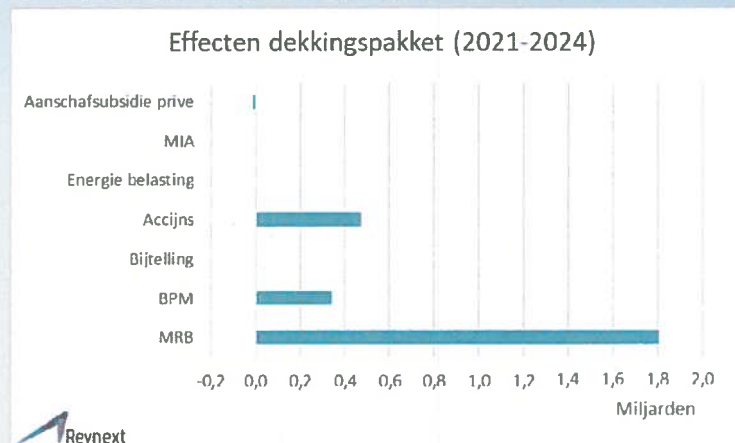
- MRB verhoging alleen over basistarief
- Gemiddelde auto betaalt € 7 euro extra MRB per maand in 2024

Jaar	Verhoging van de MRB
2021	8%
2022	13%
2023	17%
2024	25%
2025	34%
2026	34%
2027	35%
2028	35%
2029	37%
2030	40%



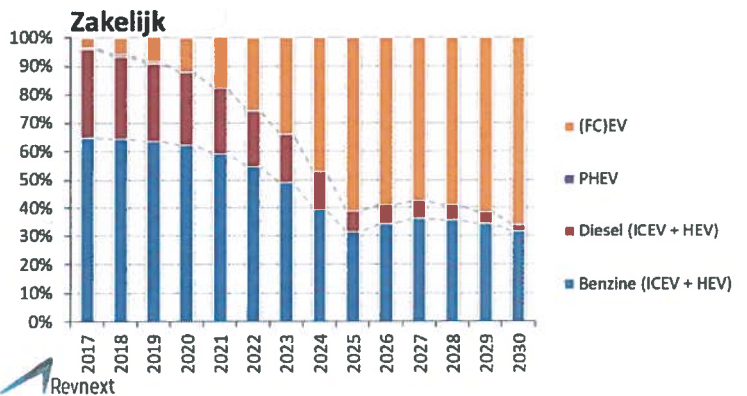
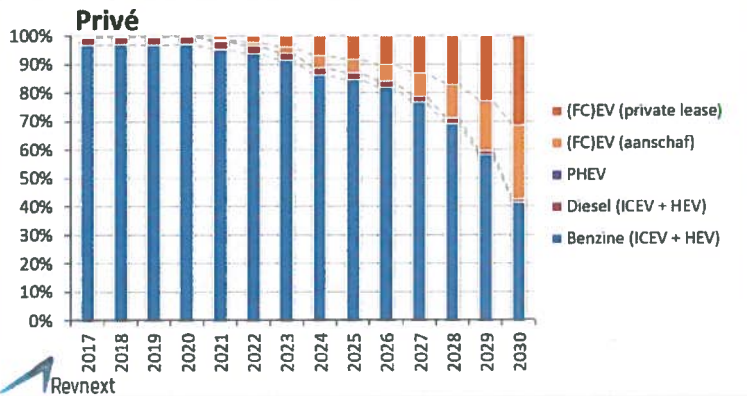
	2021	2022	2023	2024
A	€ 0,94	€ 1,60	€ 2,17	€ 3,15
B	€ 1,58	€ 2,70	€ 3,66	€ 5,32
C	€ 2,25	€ 3,85	€ 5,21	€ 7,58
D	€ 2,92	€ 4,99	€ 6,77	€ 9,84
E	€ 3,93	€ 6,71	€ 9,09	€ 13,22
Gem.	€ 2,11	€ 3,56	€ 4,77	€ 6,82

OVERZICHT DEKKINGSPAKKET 15B1 (70%)

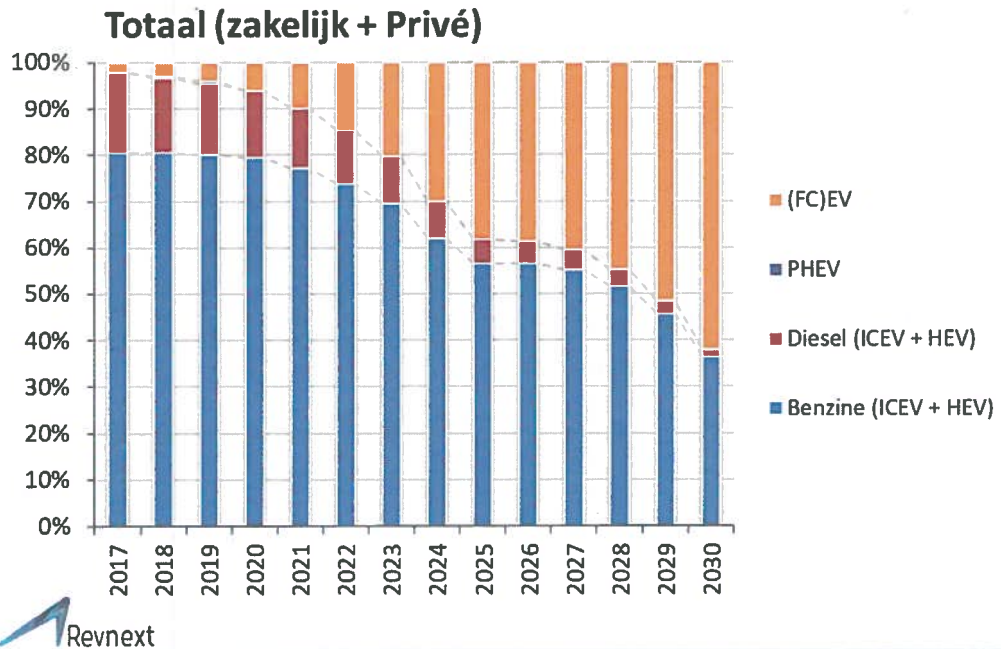


- In de BPM dekking zit zowel een vaste voet voor (FC)EV als de BPM verhoging in de hoogste segmenten
- Grofweg 1/3 2/3

SCENARIO 15B1 (70%): SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN

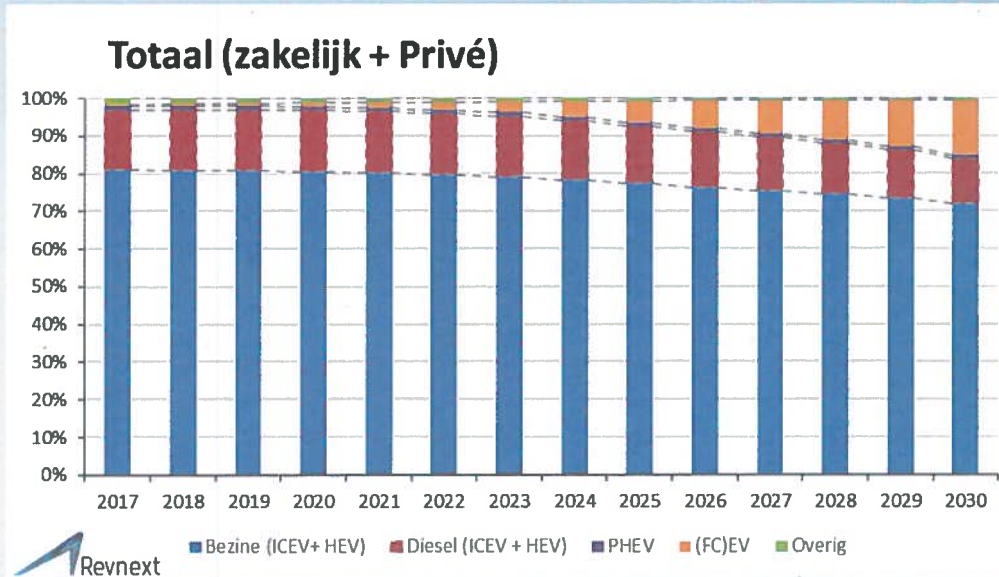
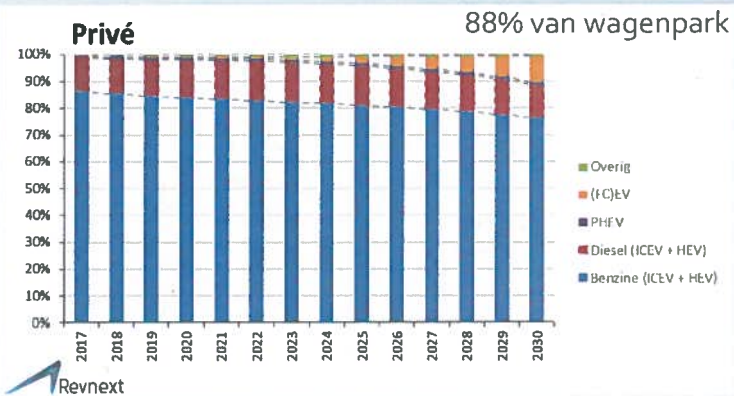


Aandeel EV	2024	2030
Prive	11%	57%
Zakelijk	47%	66%
Totaal	30%	62%

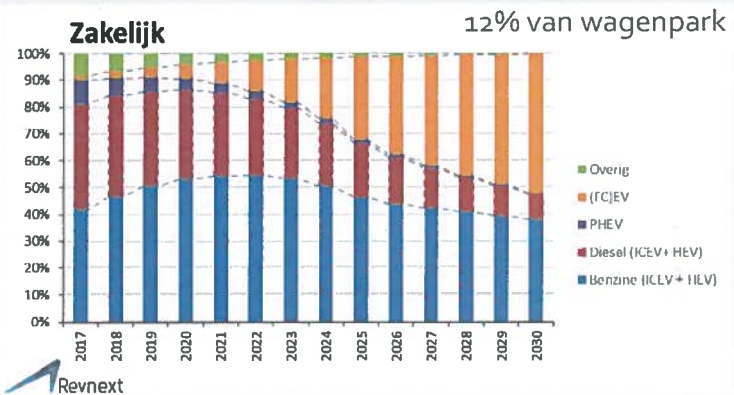


Brandstof	2030
Benzine	36%
Diesel	2%
PHEV	0%
(FC)EV	62%
Totaal	100%

SCENARIO 15B1 (70%): SAMENSTELLING WAGENPARK



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



Aandeel EV	2024	2030
Prive	2%	10%
Zakelijk	23%	52%
Totaal	4%	15%

CO2-UITSTOOT

Scenario	Mton in 2030	verschil
Referentie (oud)	16,31	
Referentie (nieuw)	15,95	
15A	13,96	1,99
15B1 mix (70%)	13,90	2,04

- CO2 reductie is in 15B 1,2 Mton minder dan in 5B en komt op een reductie van 2,0 Mton in 2030

AANTAL (FC)EV IN VLOOT

Aantal EV in vloot (x 1.000)	2024	2030
1. Referentie	79	357
15A. Compromisvr.	360	1.307
15B1 mix (70%)	363	1.336

- Het aantal (FC)EVs is in 15B circa 700.000 lager dan in 5B en komt op 1,3 mln. in 2030

FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

TEN BEHOEVE VAN DE THEMATAFEL ELEKTRISCH RIJDEN VOOR DE MOBILITEITSTAFEL VAN HET KLIMAATAKKOORD

STATUS: CONCEPT

19 november 2018

Robert Kok



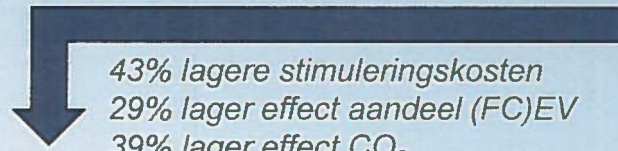
AGENDA

- Waarom fiscale stimulering?
- Drie scenario's:
 - Referentiescenario
 - Ambitiescenario 'Vroege ingroei FET'
 - Compromisvariant binnen financieel mandaat 1,5 mld. na 2024
- Stimulering en dekking: 70% / 100%
- Instrumentering stimulering 'Compromisvariant'
- Instrumentering dekkingspakket 'Compromisvariant'
- Effecten van 'Compromisvariant'
- Verdere discussie 'Motorblok' en FET

WAAROM FISCALE STIMULERING?

- Elektrisch rijden kan een grote bijdrage leveren aan de Klimaatdoelstellingen
 - Elektrisch autorijden kan een bijdrage leveren van maximaal 3,5 Mton CO₂-reductie binnen de opgave van 7,3 Mton in 2030
 - Versnelling van de energietransitie naar elektrisch rijden is relevant vanuit oogpunt cumulatieve CO₂-uitstoot en maximaal CO₂-budget tot 2050: hoe eerder begonnen wordt, hoe langer de cumulatieve effecten doorwerken
 - Verschoning van het Nederlandse wagenpark gaat traag en duurt lang: de Regeerakkoord-ambitie leidt tot maximaal 20% (FC)EVs in het Nederlandse wagenpark in 2030. Daarna duurt het nog tot 2050 voordat > 95% van het wagenpark emissievrij is
- Versnelling van de transitie naar elektrisch rijden
 - Het referentiescenario komt uit op 30% (FC)EV in de nieuwverkopen in 2030, het beleidsscenario komt uit op 30% (FC)EV in 2024, dit impliceert 6 jaar versnelling van de transitie
 - Wanneer zouden de nieuwverkopen in een referentiescenario na 2030 100% emissievrij worden? Waarschijnlijk niet vóór 2035. Het lijkt reëel om aan te nemen dat de Regeerakkoord-ambitie minimaal voor een versnelling van 6 jaar zorgt
- Wat kost het en is dit het waard?
 - Fiscale stimulering kan volledig budgettair neutraal worden vormgegeven, bij 100% dekking kost het de overheid niets
 - De nationale kosten zijn door PBL eerder ingeschat op € -60 per ton CO₂-reductie (maatschappelijk kosteneffectief) → nieuwe inschatting nog niet beschikbaar
 - Wie betaalt de 'rekening' of het 'versnellingsgeld'? Conventionele auto's gaan meer betalen ten gunste van elektrisch rijden. Dit is per definitie marktversturend en vraagt om zorgvuldige dekking en (politiek) draagvlak

DRIE SCENARIO'S:



In 2030:
• 65% (FC)EVs nieuwverkopen
• 1,41 mln. (FC)EVs in wagenpark
• 2,02 Mton t.o.v. referentiescenario

In 2030:
• 92% (FC)EVs nieuwverkopen
• 2,00 mln. (FC)EVs in wagenpark
• 3,29 Mton t.o.v. referentiescenario

In 2030:
• 30% (FC)EVs nieuwverkopen
• 370.000 (FC)EVs in wagenpark
• Ca. 0,3 Mton lager dan NEV



Stimuleringskosten
2021-2030: € 0

Referentiescenario
(alleen EU bronbeleid)



Stimuleringskosten 2021-2030:
€ 13,1 mld.
Dekking: € 13,1 mld.
Kosten overheid: € 0

Compromisvariant
(mandaat 1,5 mld. na 2024)



Stimuleringskosten 2021-2030:
€ 22,8 mld.
Dekking: € 9,3 mld.
Kosten overheid: € 13,5 mld.

Ambitiescenario 'Snelle ingroei FET'
(bij benadering 100% nulemissie
nieuwverkopen 2030)

STIMULERING EN DEKKING TOT 2030

2021

2024

2025

2030

Beleid conform 5A 'Snelle groei FET'

Budgettaire derving (stimuleringskosten) maximaal € 1,5 mld. per jaar

MRB vrijstelling tot en met 2030
Bijtelling oplopend van 4% naar 14% in 2030
Privésubsidie aflopend van 6k naar 4k in 2030
MIA voortzetten

MRB vanaf 2025 naar 25-45%
Bijtelling vanaf 2025 oplopend naar 20% in 2030
Privésubsidie aflopend naar 2,2k in 2030
MIA stopt per 2025

Stimulering:
Scenario 16A

Dekking:
Scenario's 16B2

BPM verhoging ICEVs / innovatietoeslag (aanschaf)
Accijnsverhoging ICEVs
MRB verhoging ICEVs + innovatietoeslag (bezit)

BPM verhoging ICEVs / innovatietoeslag (aanschaf) + vaste voet (FC)EV
Accijnsverhoging ICEVs
MRB verhoging ICEVs + innovatietoeslag (bezit)

Dekking minimaal 70% uit FET voorstel, 15%
'vrijval Autobrief II' en 15% nog in te vullen

Dekking zoeken ter grootte van € 1,5 mld. per jaar

Openstaande vragen:

- Welk dekkingspakket?
- Waar komt de laatste 15% dekking vandaan?

Openstaande vragen:

- Met welk dekkingspakket bereiken we 1,5 mld. per jaar?

OVERZICHT BELEID STIMULERING +DEKKING



Beleid STIMULERING (16A)	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
Privé subsidie	6.000	5.600	5.200	4.800	4.400	3.690	3.520	3.080	2.640	2.200
<i>Lineaire afbouw:</i>	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k
MIA grens per bedrijf	30	35	40	45	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
MIA percentage	36%	36%	36%	36%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
MIA alternatief: aanschafsubsidie zakelijk	3.000 tot 50k	2.800 tot 50k	2.600 tot 50k	2.400 tot 50k	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Beleid DEKKING (16B2)	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
MRB-verhoging p.j. per ICEV	6	23	41	73	90	103	106	110	115	126
MRB-verhoging p.j. per (FC)EV	0	0	0	0	150	179	206	231	225	248
Innovatietoeslag op aanschaf	87,5	175	262,5	350	350	350	350	350	350	350
Innovatietoeslag op bezit	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Accijns benzine	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1
Accijns diesel	+1	+1	+1	+1	+2	+2	+2	+2	+2	+2

OVERZICHT BUDGETTAIRE EFFECTEN

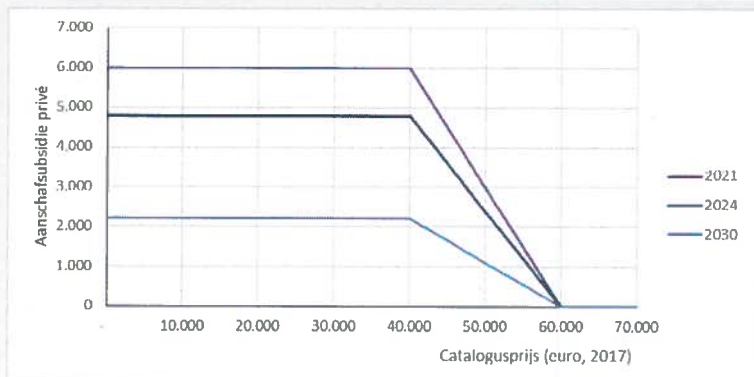


Stimuleringskant (16A, in mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
MRB	136	170	213	274	250	285	316	340	396	427
BPM	278	381	463	622	695	714	690	661	607	583
Bijtelling	47	93	146	209	202	184	129	85	32	14
Accijns	42	90	154	241	317	386	449	504	548	585
Energie belasting	-16	-37	-65	-105	-147	-182	-212	-238	-258	-274
MIA	80	98	111	127	-	-	-	-	-	-
Kosten Prive stimulering	26	35	55	89	120	143	164	188	226	255
Totaal	594	830	1.076	1.456	1.436	1.531	1.535	1.540	1.550	1.590
Dekkingskant (16B2, in mln.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
MRB	52	193	347	613	753	855	869	887	905	968
Innovatietoeslag	213	216	218	220	223	224	226	228	230	231
Innovatietoeslag op aanschaf	31	60	84	99	94	90	86	79	68	52
BPM vaste voet (FC)EV	-	-	-	-	21	29	43	48	52	57
Accijns	120	120	119	117	179	175	169	163	155	146
Vrijval Autobrief II	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182
Ongedekt	61	117	171	255						
Doorw. bijtelling, EB, MIA, subsidie	-2	-8	-15	-31	-16	-25	-40	-47	-42	-46
Totaal	594	830	1.076	1.456	1.436	1.531	1.535	1.540	1.550	1.590

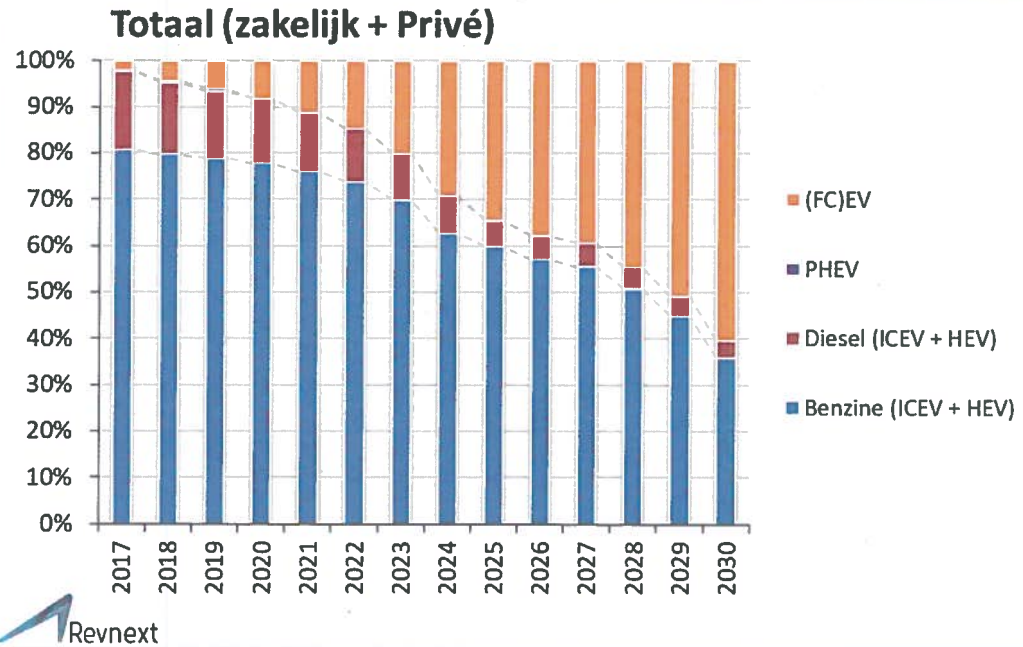
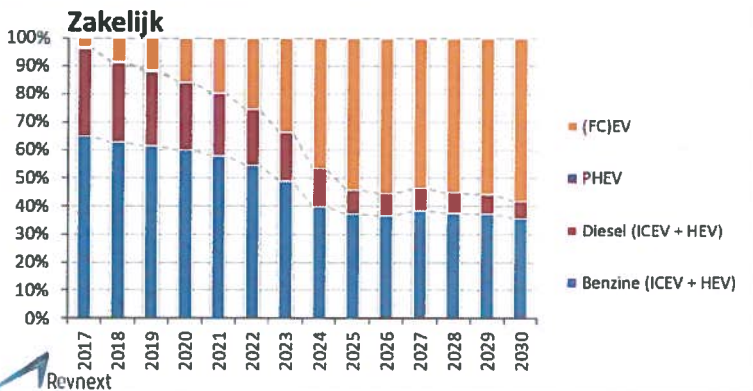
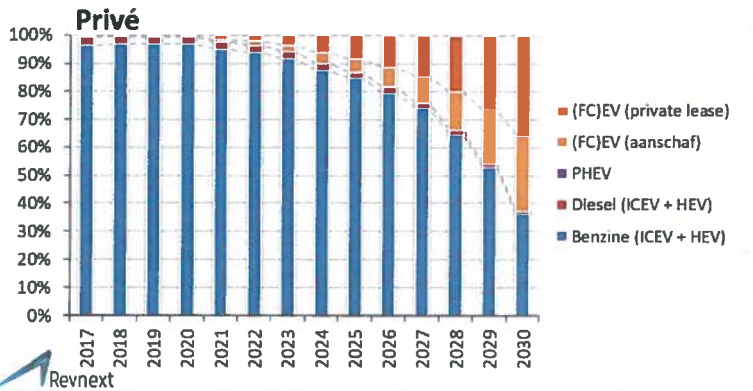
SCENARIO 16A: INSTRUMENTERING STIMULERINGSPAKKET

SCENARIO 16A: INSTRUMENTERING BELEID

Beleid STIMULERING (16A)	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
Privé subsidie	6.000	5.600	5.200	4.800	4.400	3.690	3.520	3.080	2.640	2.200
<i>Lineaire afbouw:</i>	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k
MIA grens per bedrijf	30	35	40	45	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
MIA percentage	36%	36%	36%	36%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
MIA alternatief: aanschafsubsidie zakelijk	3.000 tot 50k	2.800 tot 50k	2.600 tot 50k	2.400 tot 50k	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.



SCENARIO 16A: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN

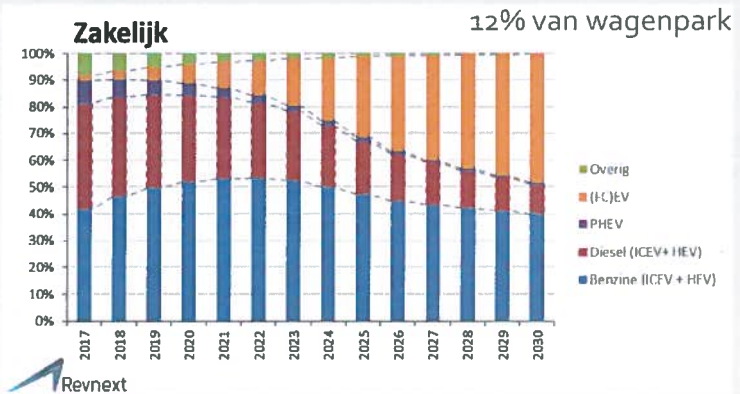
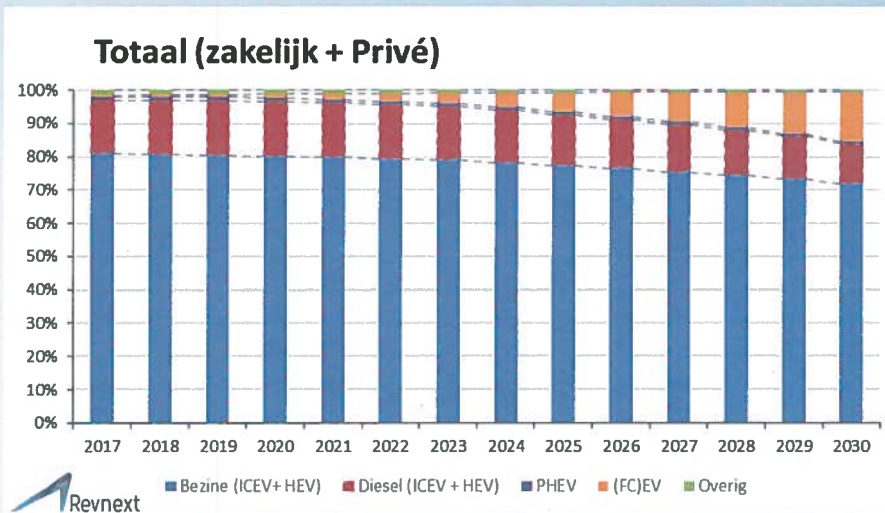


Brandstof	2024	2030
Benzine	62%	37%
Diesel	8%	3%
PHEV	0%	0%
(FC)EV	29%	60%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	10%	59%
Zakelijk	47%	62%
Totaal	29%	60%

In 2030 balans tussen privé en zakelijke stimulering (FC)EV

SCENARIO 16A: SAMENSTELLING WAGENPARK



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
Privé	2%	10%
Zakelijk	24%	47%
Totaal	4%	15%

SCENARIO 16A: BUDGETTAIRE EFFECTEN

40% van de derving
komt door BPM

Cumulatieve derving in mln	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	136	170	213	274	250	285	316	340	396	427	793	2.013	2.806
BPM	278	381	463	622	695	714	690	661	607	583	1.743	3.950	5.693
Bijtelling	47	93	146	209	202	184	129	85	32	14	495	645	1.141
Accijns	42	90	154	241	317	386	449	504	548	585	527	2.789	3.317
Energie belasting	-16	-37	-65	-105	-147	-182	-212	-238	-258	-274	-223	-1.312	-1.535
MIA	80	98	111	127	-	-	-	-	-	-	416	-	416
Kosten Prive stimulering	26	35	55	89	120	143	164	188	226	255	204	1.096	1.300
Subtotaal	594	830	1.076	1.456	1.436	1.531	1.535	1.540	1.550	1.590	3.955	9.182	13.137
Totale netto kosten	594	830	1.076	1.456	1.436	1.531	1.535	1.540	1.550	1.590	3.955	9.182	13.137
Procentueel											30%	70%	100%

- De totale derving (=kosten van stimulering (FC)EVs) in 2021-2024 bedraagt € 3,96 mld.
- De jaarlijkse derving loopt in 2021-2024 op tot € 1,5 mld. in 2024 en blijft daarna gemaximeerd op € 1,5 mld. per jaar
- De totale derving in 2021-2024 is omgerekend gemiddeld 114 euro per auto per jaar in het wagenpark

INSTRUMENTERING DEKKINGSPAKKET

DEKKINGSVARIANT 16B2: 70% DEKKING

'MIX':

BPM-VERHOOGING ICEV = INNOVATIETOESLAG OP AANSCHAF ICEV
BPM VASTE VOET (FC)EV
ACCIJNSVERHOOGING 1 CENT BENZINE
ACCIJNSVERHOOGING 1 CENT DIESEL EN 2 CENT 2025-2030
MRB-VERHOOGING ICEV
INNOVATIETOESLAG € 25 PER AUTO

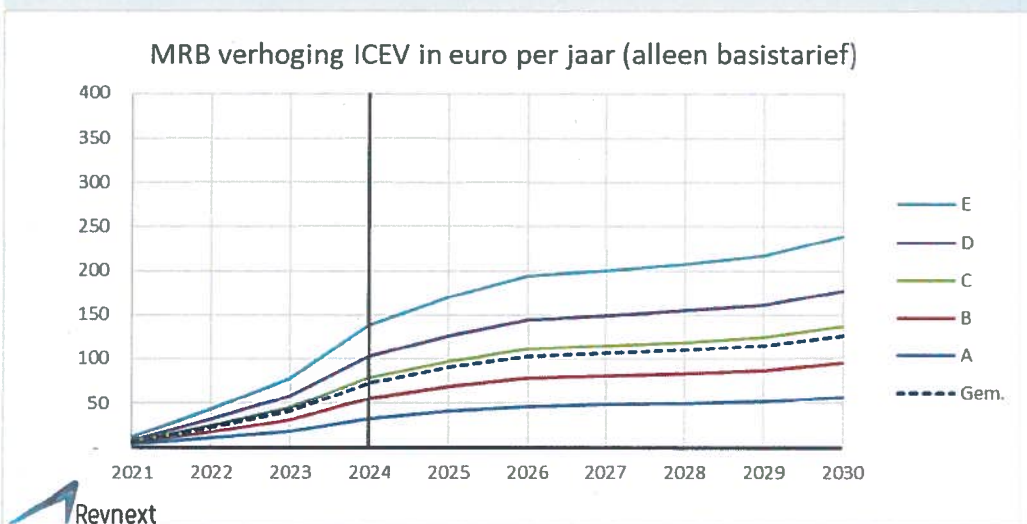
16B2: TOELICHTING BIJ NIEUWE AANVULLINGEN

Nieuwe aanpassingen:

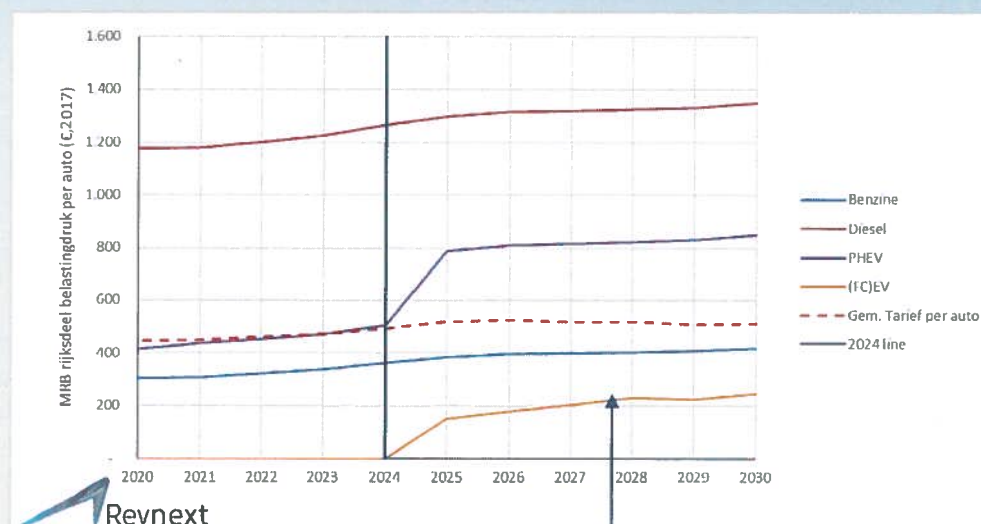
- BPM-verhoging niet in de hogere segmenten D/E, maar een **'innovatietoeslag op aanschaf'** voor alle ICEVs. Deze innovatietoeslag heeft een tijdelijk karakter en loopt af per 1-1-2031
- Dieselaccijns naar 2 cent vanaf 2025. Dit wordt gebruikt om na 2024 geen verdere verhoging van de **'innovatietoeslag op aanschaf'** op te nemen en om de MRB-verhoging na 2024 te verlagen t.o.v. 16B1. Invoering na 2025 'vergemakkelijkt' de discussie met de tafel logistiek omdat het FET hier de extra accijnsopbrengsten vanuit bestel en vracht meerekent in de dekking
- De **'innovatietoeslag op aanschaf'** is als volgt vormgegeven: €87,5 per ICEV in 2021, €175 per ICEV in 2022, €262,5 per ICEV in 2023, €350 per ICEV in 2024, geen verdere verhoging dus €350 per ICEV in 2025-2030
- Met bovenstaande invulling wordt 70% dekking 2021-2024 en 100% dekking 2025-2030 vormgegeven
- Extra dekkingsmaatregelen in 2021-2024 hebben een meer onzeker karakter en kunnen invulling vormen voor de resterende 15% 'ongedekt' of om de MRB-verhoging in 2021-2024 te verlagen, bijv.:
 - 1 cent extra dieselaccijns niet per 2025 maar per 2021 in te voeren
 - de 'innovatietoeslag op aanschaf' verbreden naar een 'innovatietoeslag op 1^e registratie (aanschaf en import)'
 - een MRB-verhoging voor bestelauto's

16B2: DEKKINGSOPTIE MRB-VERHOOGING

- MRB verhoging alleen over basistarief, niet over dieseltoeslag
- MRB verhoging alleen toegepast op ICEVs, (FC)EV betalen alleen het niet-verhoogde basistarief maal het MRB-percentage
- Gemiddelde auto betaalt € 73 euro extra MRB per jaar in 2024



	2021	2022	2023	2024	2030
A	€ 3	€ 10	€ 18	€ 33	€ 57
B	€ 5	€ 17	€ 31	€ 55	€ 96
C	€ 7	€ 25	€ 44	€ 79	€ 137
D	€ 9	€ 32	€ 57	€ 102	€ 178
E	€ 12	€ 43	€ 77	€ 138	€ 239
Gem.	€ 6	€ 23	€ 41	€ 73	€ 126



Jaar	Verhoging van de MRB
2021	2%
2022	7%
2023	12%
2024	22%
2025	27%
2026	31%
2027	32%
2028	33%
2029	35%
2030	38%

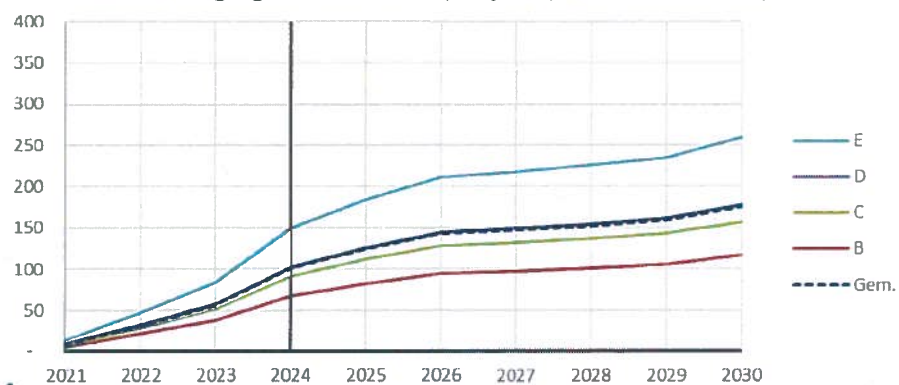
(FC)EV blijft goedkoper dan benzine ondanks 25-45% MRB en hoger gewicht

16B2: DEKKINGSOPTIE MRB-VERHOOGING

- MRB verhoging alleen over basistarief, niet over dieseltoeslag
- MRB verhoging alleen toegepast op ICEVs, (FC)EV betalen alleen het niet-verhoogde basistarief maal het MRB-percentage



MRB verhoging diesel in euro per jaar (alleen basistarief)

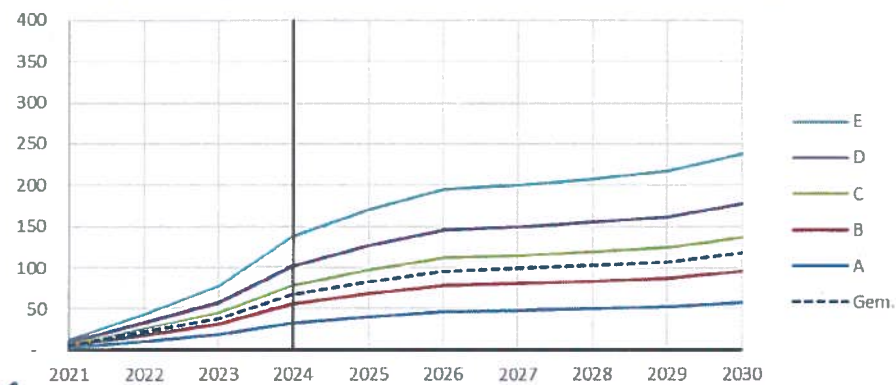


Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A					
B	€ 6	€ 21	€ 38	€ 67	€ 116
C	€ 8	€ 28	€ 51	€ 91	€ 157
D	€ 9	€ 32	€ 57	€ 102	€ 178
E	€ 13	€ 47	€ 84	€ 149	€ 259
Gem.	€ 8	€ 31	€ 57	€ 101	€ 175



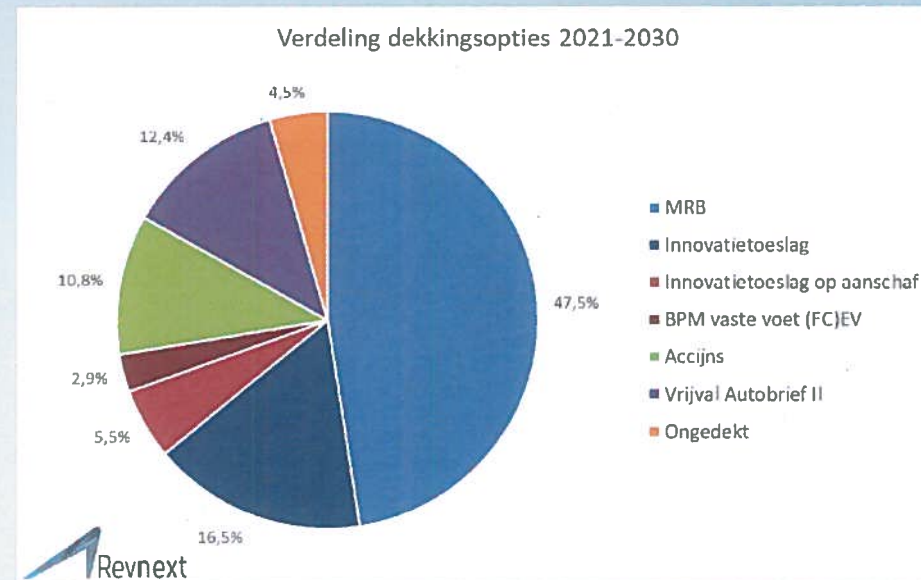
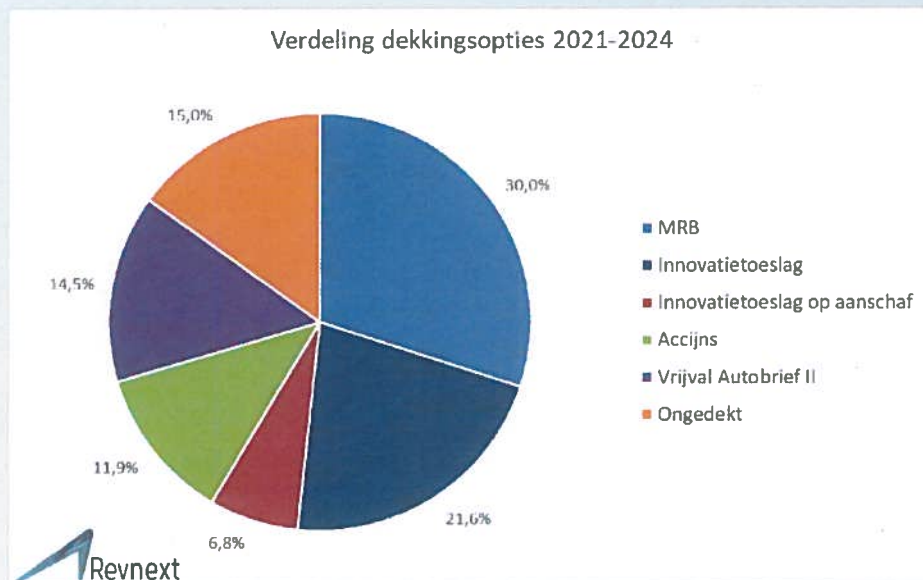
MRB verhoging benzine in euro per jaar (alleen basistarief)



Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A	€ 3	€ 10	€ 18	€ 33	€ 57
B	€ 5	€ 17	€ 31	€ 55	€ 96
C	€ 7	€ 25	€ 44	€ 79	€ 137
D	€ 9	€ 32	€ 57	€ 102	€ 178
E	€ 12	€ 43	€ 77	€ 138	€ 239
Gem.	€ 6	€ 21	€ 38	€ 67	€ 116

16B2(70%): OVERZICHT DEKKINGSPAKKET



- Totale dekking = € 3,96 mld., gelijk aan de stimuleringskosten uit 16A
- Dekking is 70% vanuit het auto domein
- Het saldo van de derving uit 16A en dekking uit 16B2 is ieder jaar 0 (zie volgende sheet)
- 15% ongedekt moet nog ingevuld worden

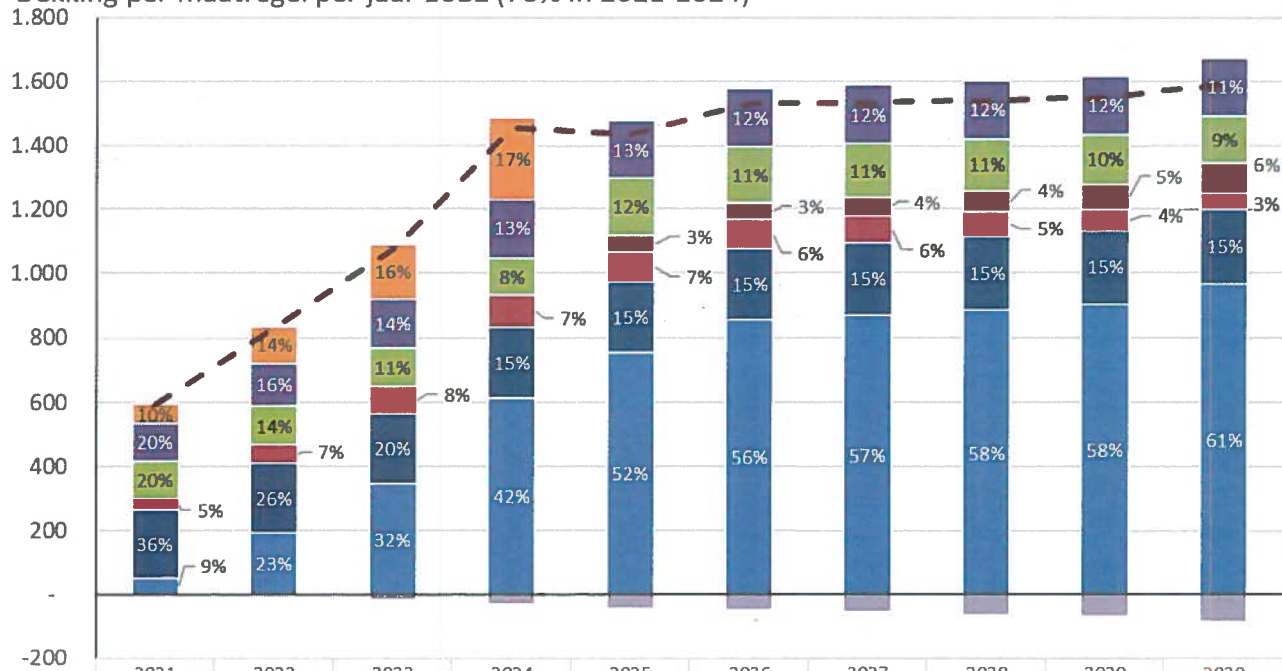
- Totale dekking = € 13,14 mld., gelijk aan de stimuleringskosten uit 16A
- Het saldo van de derving uit 16A en dekking uit 16B2 is ieder jaar 0 (zie volgende sheet)
- Met 100% dekking zijn de overheidskosten € 0 per ton CO₂-reductie

16B2 (70%): OVERZICHT DEKKINGSPAKKET 2021-2030



Opbrengst dekking per jaar (€, mln.)

Dekking per maatregel per jaar 16B2 (70% in 2021-2024)

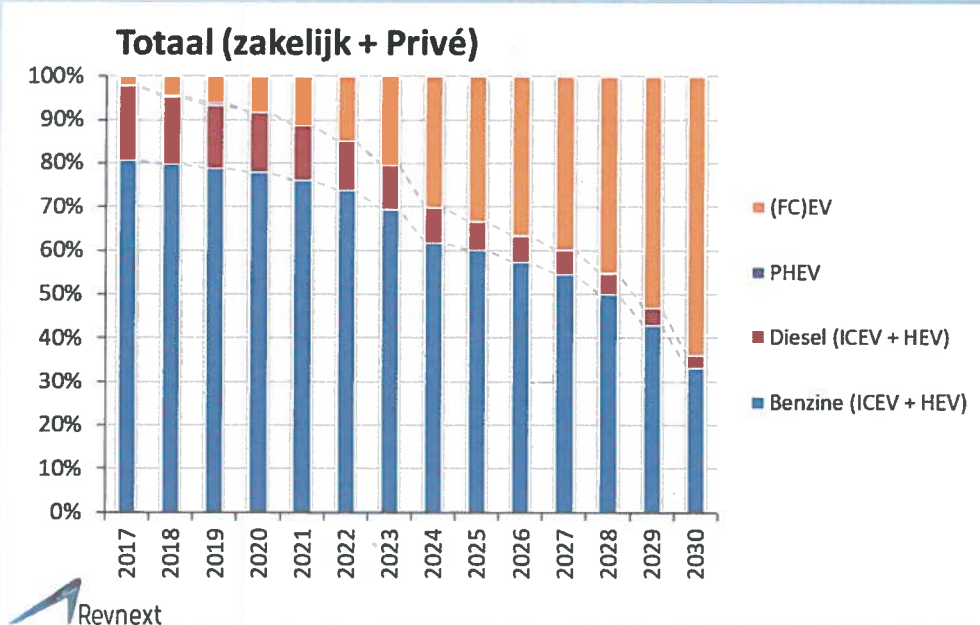
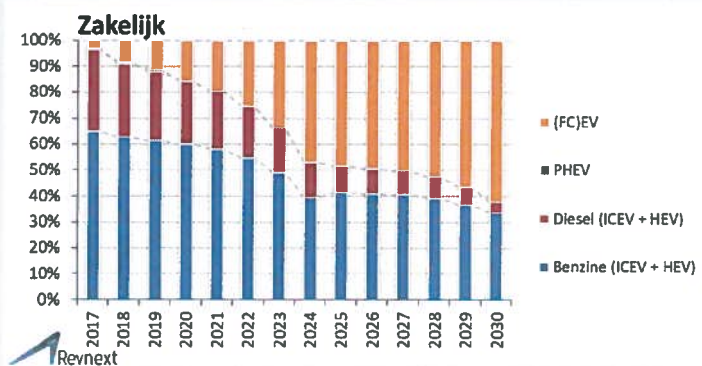
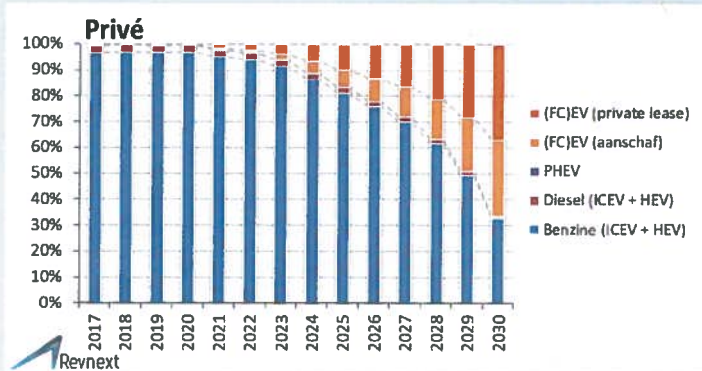


	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Doorw. bijtelling, EB, MIA, subsidie en BPM ICEV en subsidie	-2	-8	-15	-31	-44	-48	-54	-63	-68	-85
Ongedekt	61	117	171	255						
Vrijval Autobrief II	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182
Accijns	120	120	119	117	179	175	169	163	155	146
BPM vaste voet (FC)EV	-	-	-	-	48	52	57	65	78	96
Innovatietoeslag op aanschaf	31	60	84	99	94	90	86	79	68	52
Innovatietoeslag	213	216	218	220	223	224	226	228	230	231
MRB	52	193	347	613	753	855	869	887	905	968
Netto effect is gelijk aan derving 16A	594	830	1.076	1.456	1.436	1.531	1.535	1.540	1.550	1.590

Extra opbrengst registratietoeslag op import (mln.) 16 33 48 63

* De registratietoeslag op import levert 4%-punt van de 15% ongedekt op. De 2 cent dieselaccijns vanaf 2021 levert 6%-punt op.

SCENARIO 16B2 (70%): SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN

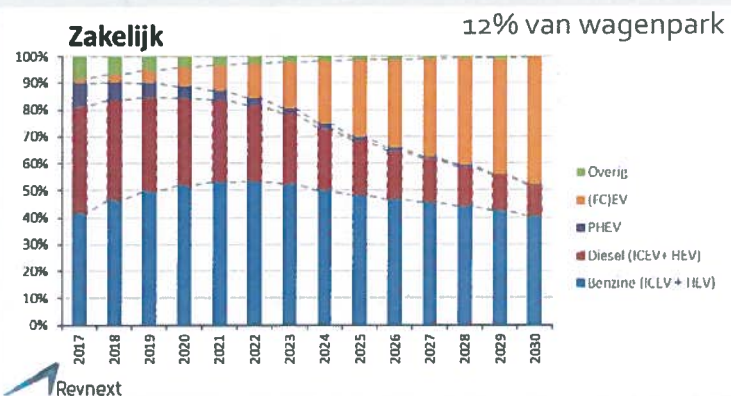
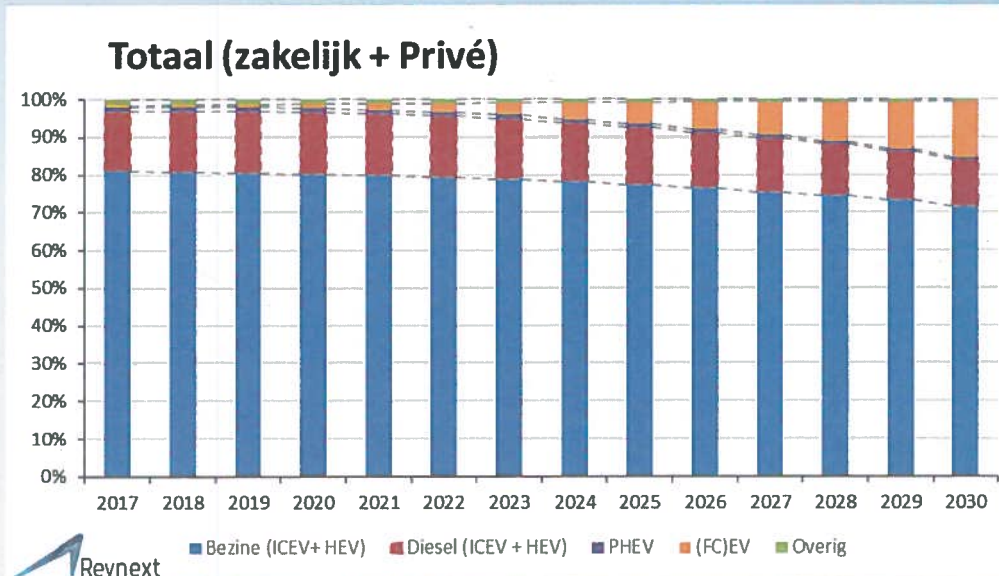
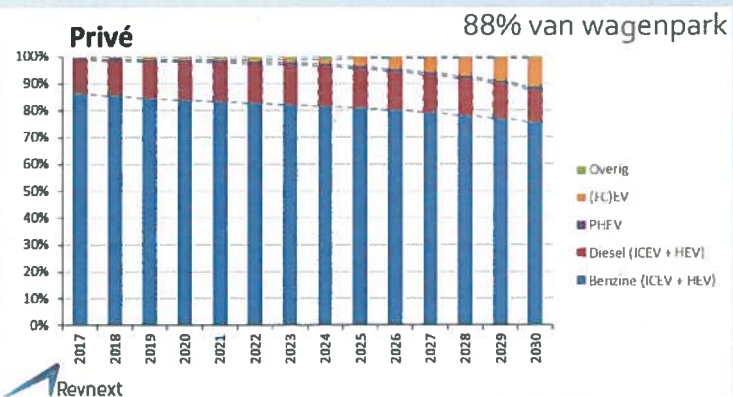


Brandstof	2024	2030
Benzine	62%	33%
Diesel	8%	3%
PHEV	0%	0%
(FC)EV	30%	65%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	11%	67%
Zakelijk	47%	62%
Totaal	30%	65%

Door de extra belastingdruk van € 13,1 mld. voor ICEVs in het dekkingspakket 16B2 stijgt het aandeel (FC)EV van 60% in 16A naar 65% in 16B2. Zonder een BPM-verhoging is het extra gedragseffect beperkt

SCENARIO 16B2 (70%): SAMENSTELLING WAGENPARK



Brandstof	2024	2030
Benzine	78%	71%
Diesel	16%	12%
PHEV	1%	1%
(FC)EV	4%	15%
Overig	1%	0%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Prive	2%	11%
Zakelijk	24%	48%
Totaal	4%	15%

Aandeel (FC)EV is gelijk aan 16A

16B2: CONCLUSIES BIJ NIEUWE AANVULLINGEN

Veranderingen tussen 16B1 en 16B2:

- De BPM verhoging gaat niet naar +7.000 per auto in D/E, maar naar +350 per auto in A t/m E
- Deze +350 per auto kan een eenmalige innovatietoeslag bij aanschaf genoemd worden
- De verhoging naar 2 cent dieselaccijns per 2025 zet de tafel logistiek minder onder druk
- Mocht het Rijk de innovatietoeslag verbreden naar import en de verhoging naar 2 cent dieselaccijns per 2021 invoeren, dan is circa 10%-punt van de '15% ongedekt' in gevuld, met een zeer geringe MRB verhoging voor bestelauto's zou 15% gehaald kunnen worden
- De totale extra gedragsreactie van het dekkingspakket zakt van +9% naar +5%. Het aandeel (FC)EV in de nieuwverkopen in 2030 komt op 65% in plaats van 69%
- Het aantal (FC)EVs in het wagenpark daalt naar 1,4 mln. en de CO₂ reductie daalt naar 2,0 Mton t.o.v. het referentiescenario in 2030

BIJLAGEN

INSTRUMENTERING DEKKINGSPAKKET

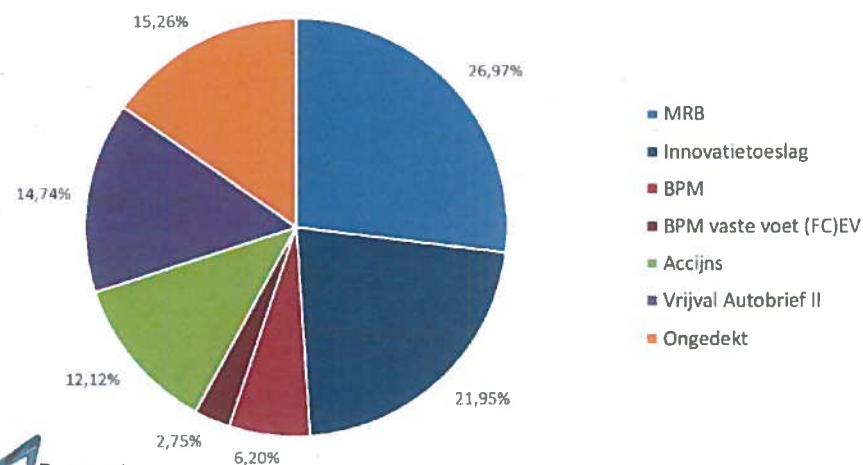
DEKKINGSVARIANT 16B1: 70% DEKKING

'MIX':

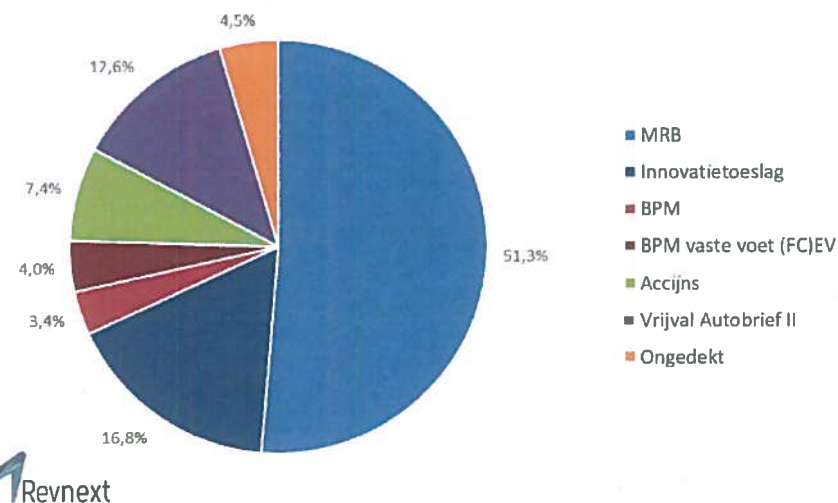
BPM-VERHOOGING ICEV + 350 VASTE VOET (FC)EV
ACCIJNSVERHOOGING 1 CENT ICEV
MRB-VERHOOGING ICEV
INNOVATIETOESLAG € 25 PER AUTO

16B1(70%): OVERZICHT DEKKINGSPAKKET

Verdeling dekkingsopties 2021-2024



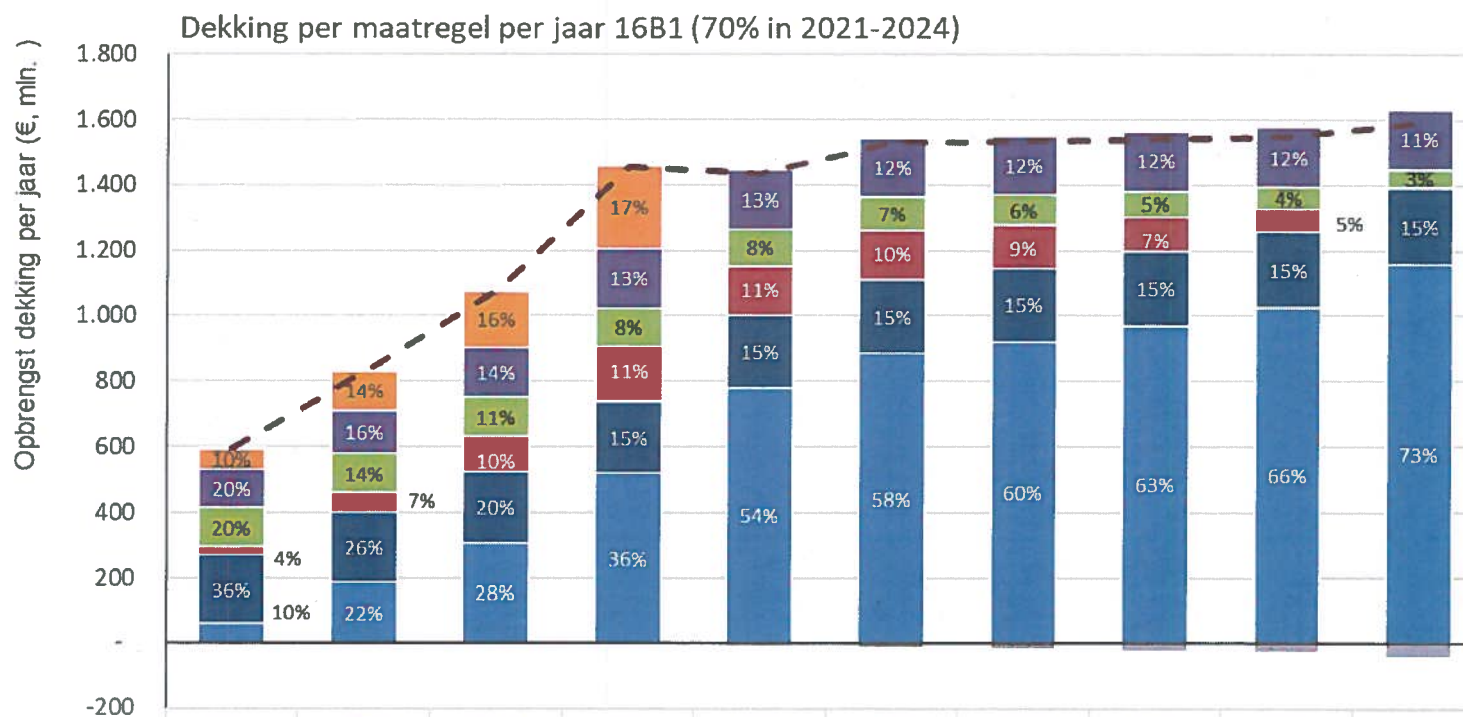
Verdeling dekkingsopties 2021-2030



- Totale dekking = € 3,96 mld., gelijk aan de stimuleringskosten uit 16A
- Dekking is 70% vanuit het auto domein
- Het saldo van de derving uit 16A en dekking uit 16B1 is ieder jaar 0 (zie volgende sheet)
- 15% ongedekt moet nog ingevuld worden

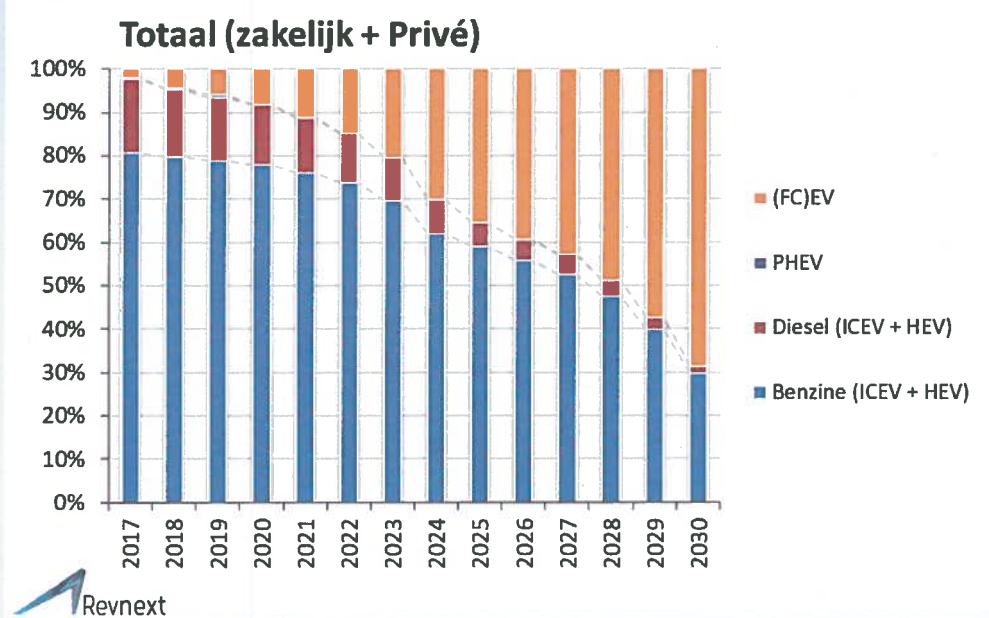
- Totale dekking = € 13,14 mld., gelijk aan de stimuleringskosten uit 16A
- Het saldo van de derving uit 16A en dekking uit 16B1 is ieder jaar 0 (zie volgende sheet)
- Met 100% dekking zijn de overheidskosten € 0 per ton CO₂-reductie

16B1(70%): OVERZICHT DEKKINGSPAKKET 2021-2030



Maatregel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Doorwerking in bijtelling, EB, MIA en subsidie	2	2	2	-5	-11	-14	-17	-24	-30	-42
Ongedekt	61	117	171	255						
Vrijval Autobrief II	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182
Accijns	120	120	120	119	111	101	89	77	65	53
BPM	22	58	108	166	152	153	134	107	73	6
Innovatietoeslag	213	216	218	220	223	225	226	228	230	231
MRB	57	185	306	518	780	884	920	970	1.027	1.159
Totaal	594	830	1.076	1.456	1.436	1.530	1.534	1.540	1.548	1.589

SCENARIO 16B1 (70%): SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN

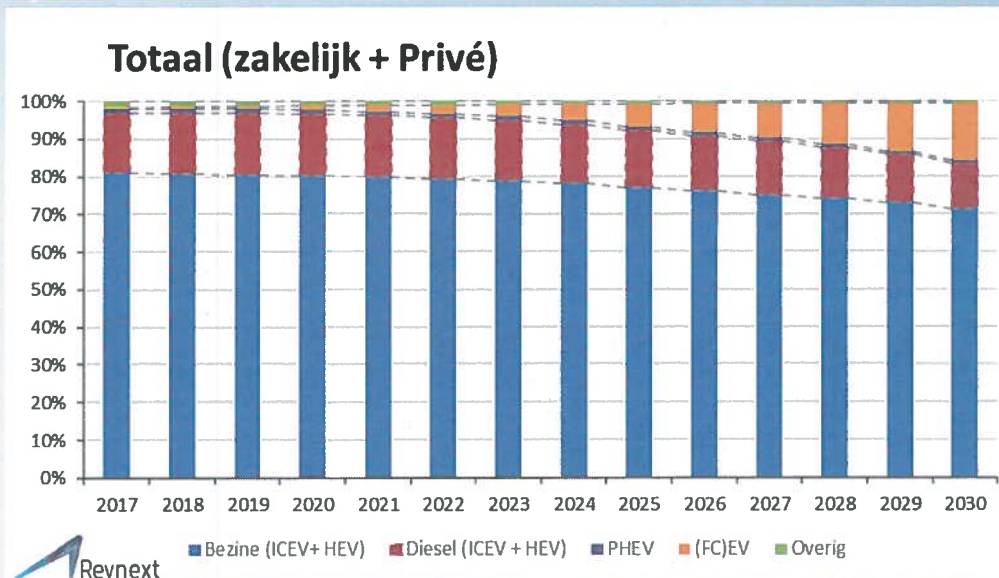
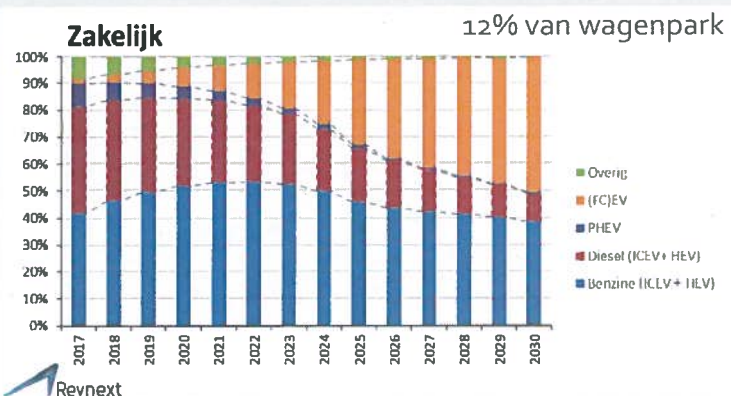
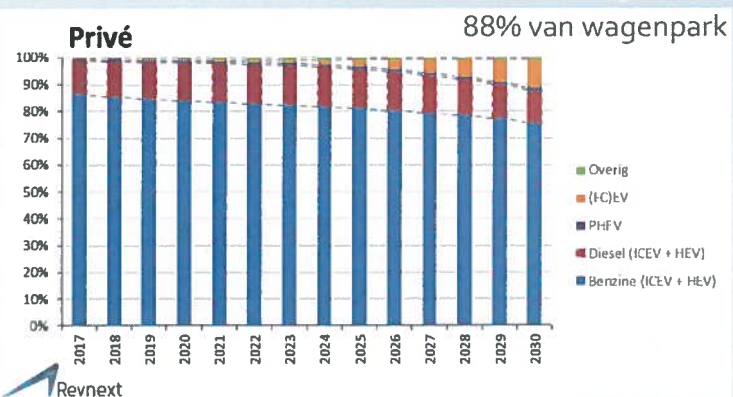


Brandstof	2024	2030
Benzine	62%	30%
Diesel	8%	2%
PHEV	0%	0%
(FC)EV	30%	69%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	11%	73%
Zakelijk	47%	65%
Totaal	30%	69%

Door de extra belastingdruk van € 13,1 mld. voor ICEVs in het dekkingspakket B1 stijgt het aandeel (FC)EV van 60% in 16A naar 69% in 16B1. Zonder een BPM-verhoging is het extra gedragseffect beperkt

SCENARIO 16B1 (70%): SAMENSTELLING WAGENPARK



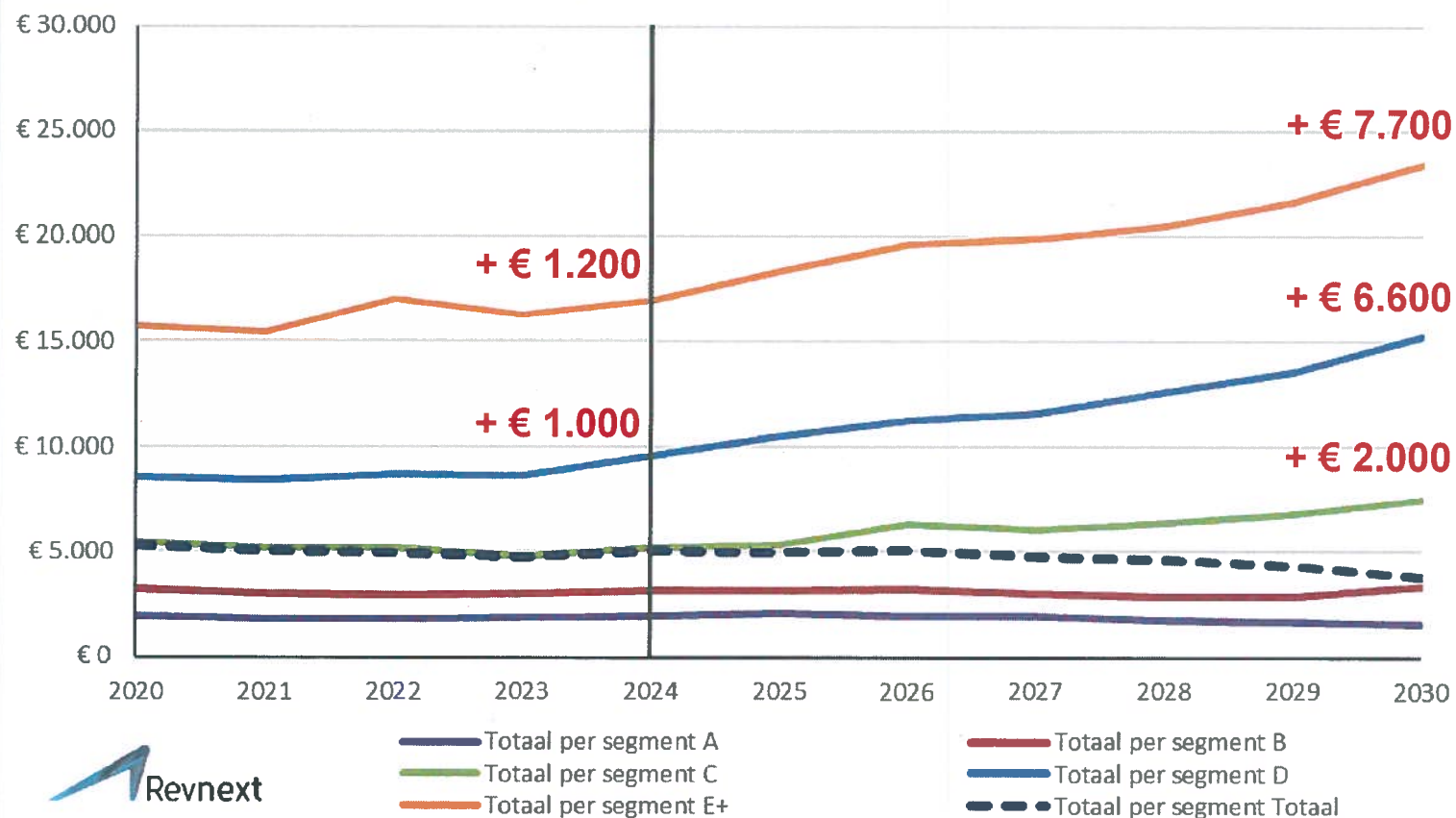
Brandstof	2024	2030
Benzine	78%	71%
Diesel	16%	12%
PHEV	1%	1%
(FC)EV	4%	16%
Overig	1%	0%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	2%	12%
Zakelijk	24%	50%
Totaal	4%	16%

Aandeel (FC)EV is 1% hoger dan in 16A

16B1: DEKKINGSOPTIE BPM-VERHOOGING ICEV

BPM opbrengsten per auto (benzine + diesel)



- Aanpassing van de hoogste BPM schijven/tarieven om de belastingdruk op auto's in de hogere segmenten circa 40-80% te verhogen (de segmenten A en B worden ontzien)
- Vaste voet van € 350 voor (FC)EV
- Gedragsreactie op deze maatregel: minder D en E nieuwverkopen ICEV, meer D en E nieuwverkopen (FC)EV met als gevolg lagere dekking uit extra BPM opbrengsten en extra derving door meer (FC)EV
- De BPM is met de huidige CO₂-grondslag beperkt geschikt als dekkingsoptie, maar is zeer effectief om een extra gedragsreactie en hoger aandeel (FC)EV te creëren, zie volgende slides

16B1: DEKKINGSOPTIE ACCIJSVERHOOGING ICEV

Maatregel:

- Accijns verhoging bij diesel en benzine van 1 cent

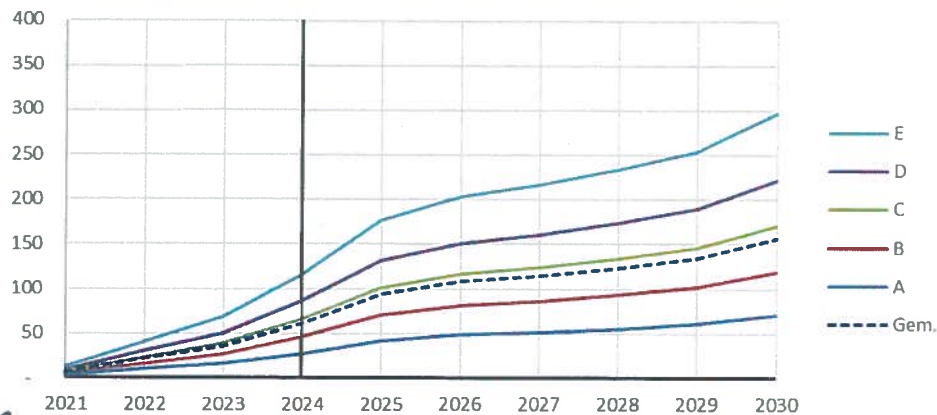
Effecten:

- Een C segment benzine auto in 2024:
 - Zakelijk: 25.000 kilometer betaalt €20 extra brandstofkosten per jaar
 - Privé: 10.000 kilometer betaalt €8 extra brandstofkosten per jaar
- Een C segment diesel auto in 2024:
 - Zakelijk: 30.000 kilometer betaalt €16 extra brandstofkosten per jaar
- Mogelijke tweede-orde effecten niet berekend
 - Grenseffecten tanken
 - Minder rijden door hogere brandstofprijs

16B1: DEKKINGSOPTIE MRB-VERHOOGING

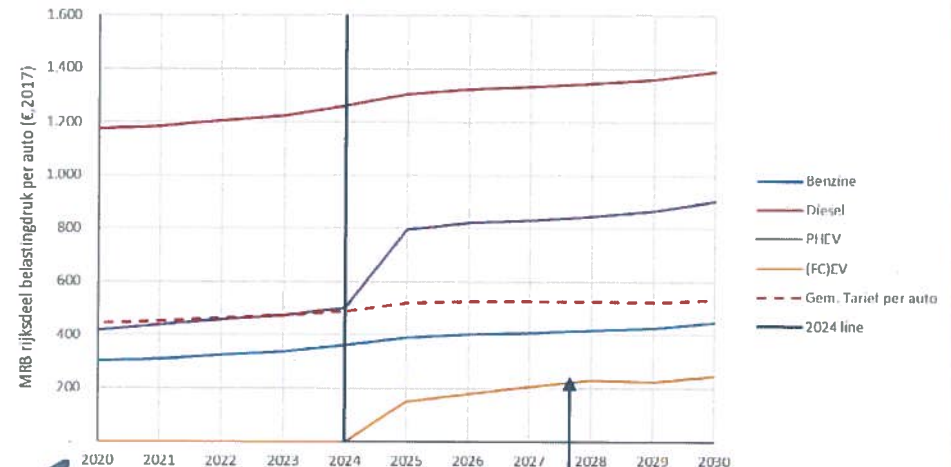
- MRB verhoging alleen over basistarief, niet over dieseltoeslag
- MRB verhoging alleen toegepast op ICEVs, (FC)EV betalen alleen het niet-verhoogde basistarief maal het MRB-percentag
- Gemiddelde auto betaalt € 62 euro extra MRB per jaar in 2024

MRB verhoging ICEV in euro per jaar (alleen basistarief)



Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A	€ 3	€ 10	€ 16	€ 28	€ 71
B	€ 5	€ 17	€ 27	€ 47	€ 120
C	€ 7	€ 24	€ 39	€ 67	€ 170
D	€ 9	€ 31	€ 51	€ 87	€ 221
E	€ 13	€ 41	€ 68	€ 116	€ 297
Gem.	€ 7	€ 22	€ 36	€ 62	€ 157



Revnext

Jaar	Verhoging van de MRB
2021	2%
2022	7%
2023	11%
2024	19%
2025	28%
2026	33%
2027	35%
2028	37%
2029	41%
2030	48%

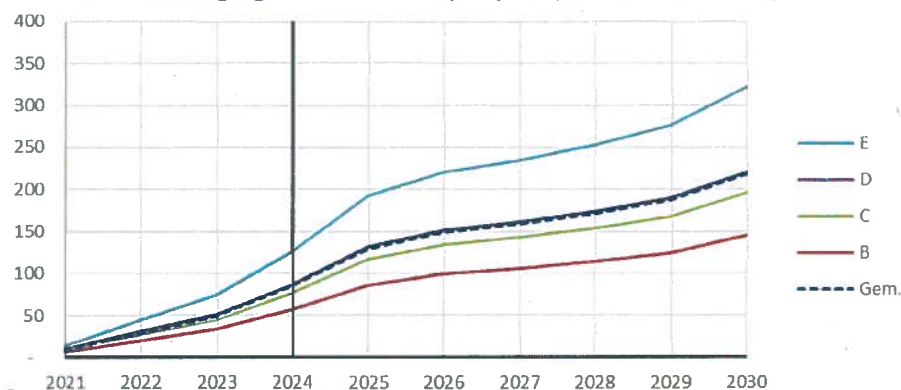
(FC)EV blijft goedkoper dan benzine ondanks 25-45% MRB en hoger gewicht

16B1: DEKKINGSOPTIE MRB-VERHOOGING

- MRB verhoging alleen over basistarief, niet over dieseltoeslag
- MRB verhoging alleen toegepast op ICEVs, (FC)EV betalen alleen het niet-verhoogde basistarief maal het MRB-percentage



MRB verhoging diesel in euro per jaar (alleen basistarief)

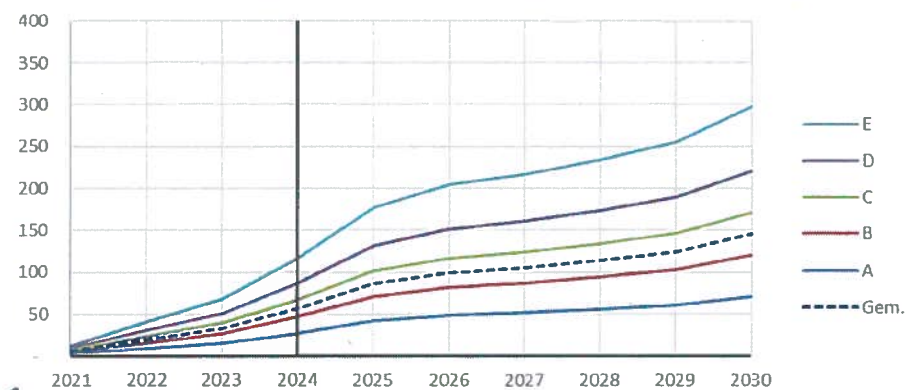


Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A					
B	€ 6	€ 20	€ 33	€ 57	€ 145
C	€ 8	€ 27	€ 45	€ 77	€ 196
D	€ 9	€ 31	€ 51	€ 87	€ 221
E	€ 14	€ 45	€ 74	€ 126	€ 322
Gem.	€ 9	€ 30	€ 50	€ 85	€ 218



MRB verhoging benzine in euro per jaar (alleen basistarief)

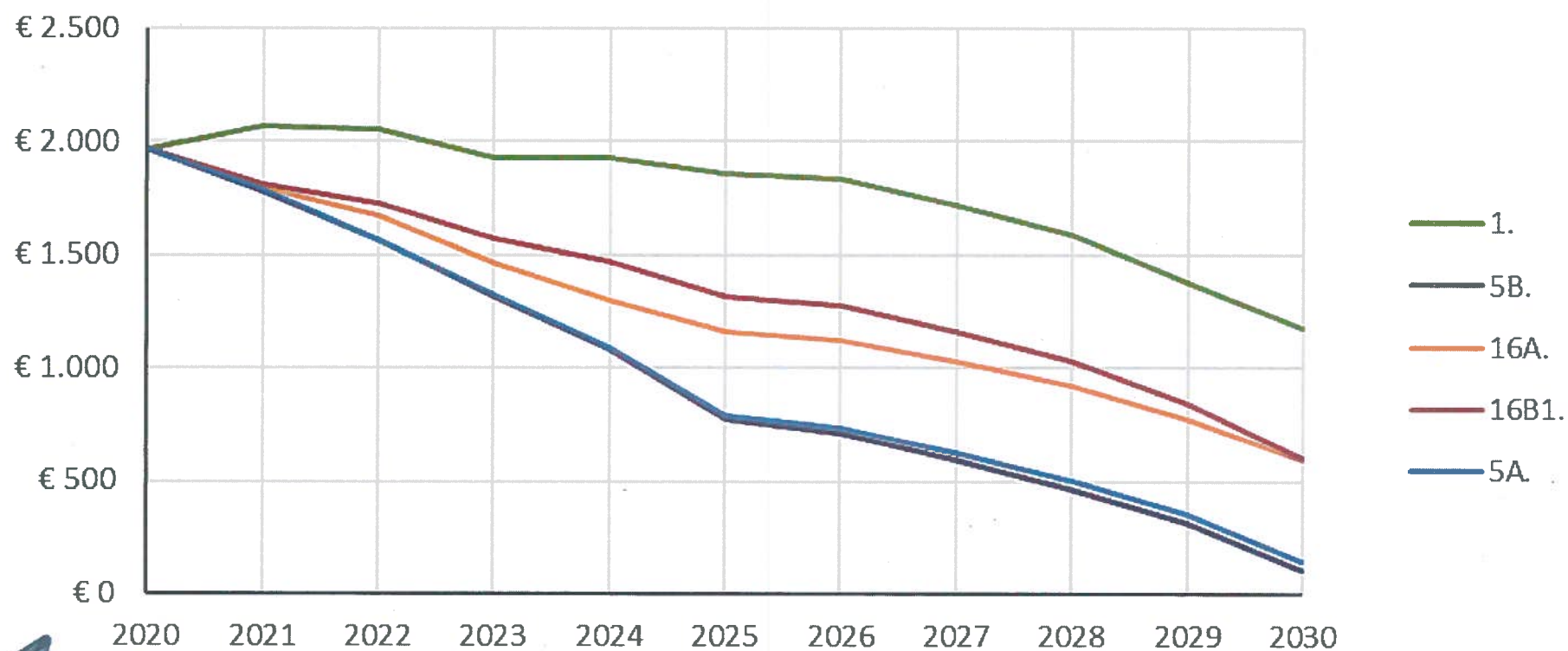


Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A	€ 3	€ 10	€ 16	€ 28	€ 71
B	€ 5	€ 17	€ 27	€ 47	€ 120
C	€ 7	€ 24	€ 39	€ 67	€ 170
D	€ 9	€ 31	€ 51	€ 87	€ 221
E	€ 13	€ 41	€ 68	€ 116	€ 297
Gem.	€ 6	€ 20	€ 33	€ 57	€ 145

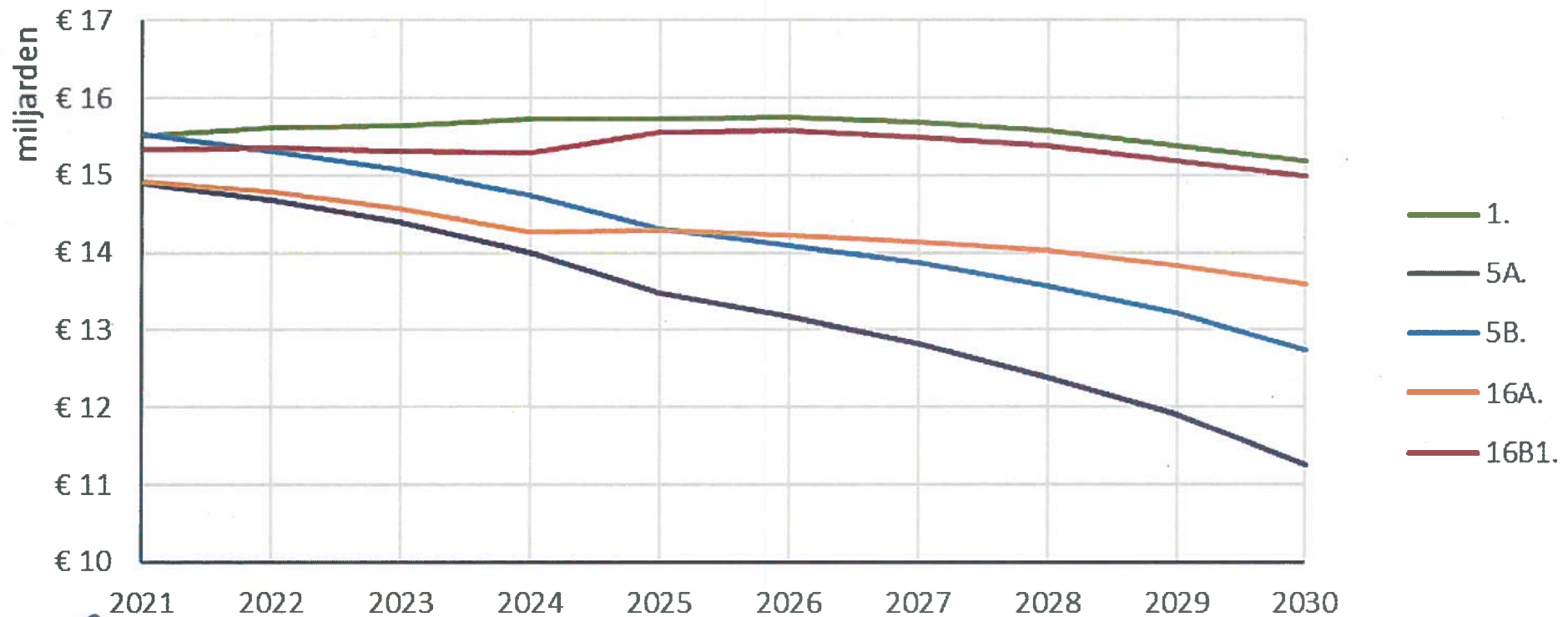
BPM-OPBRENGSTEN PER SCENARIO

BPM opbrengsten per scenario (mln, 2017)



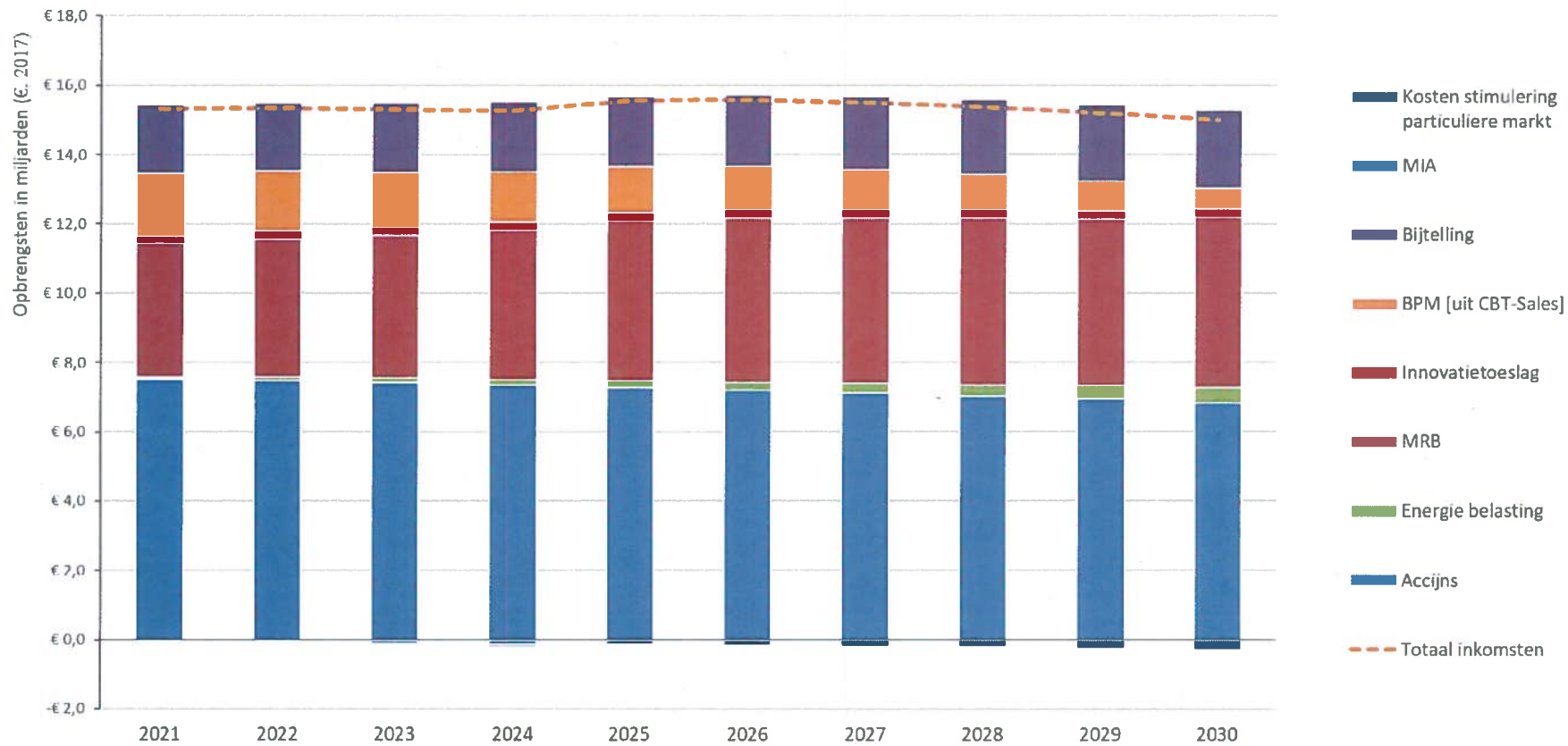
TOTALE BELASTINGOPBRENGSTEN PER SCENARIO

Totale belastingopbrengsten per scenario (mln, 2017)



TOTALE BELASTINGOPBRENGSTEN IN 16B1

Totale belastingopbrengsten scenario 16B1



CO₂-UITSTOOT

Scenario	Mton in 2030	verschil
Referentie (oud)	16,31	
Referentie (nieuw)	15,91	
15A.	13,90	2,02
15B1. Mix (100%)	13,65	2,27
15B2. Veelrijder (100%)	13,54	2,38
15B3. Bezit (100%)	13,78	2,14
15B1. Mix (70%)	13,65	2,27
16A.	13,98	1,94
16B1. Mix (70%)	13,77	2,15
16B2. Mix (70%)	13,89	2,03

- CO₂ reductie in 16A is 1,2 Mton lager dan in 5B en komt op een reductie van 2,0 Mton in 2030
- In de dekkingsvarianten van scenario 16B neemt de reductie verder toe naar 2,02 tot 2,15 Mton in 2030
- Het effect van het nieuwe referentiescenario zou hierbij opgeteld moeten worden: 0,35 Mton in 2030
- De totale CO₂ reductie komt uit op ongeveer 2,3 Mton tot 2,5 Mton

AANTAL (FC)EV IN VLOOT

Aantal EV in vloot (x 1.000)	2024	2030
1. Referentie	95	370
15A. Compromisvr.	385	1.348
15B1 Mix (100%)	394	1.503
15B2 Veelrijder (100%)	393	1.555
15B3 Bezit (100%)	391	1.430
15B1 Mix (70%)	391	1.501
16A.	389	1.339
16B1. Mix (70%)	391	1.461
16B2. Mix (70%)	394	1.407

- Het aantal (FC)EVs is in 16A is circa 700.000 lager dan in 5B en komt op 1,3 mln. in 2030
- In de dekkingsvarianten van scenario 16B stijgt het wagenpark (FC)EV naar circa 1,4 mln. in 2030

FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

TEN BEHOEVE VAN DE THEMATAFEL ELEKTRISCH RIJDEN VOOR DE MOBILITEITSTAFEL VAN HET KLIMAATAKKOORD

STATUS: CONCEPT

23 november 2018

Robert Kok



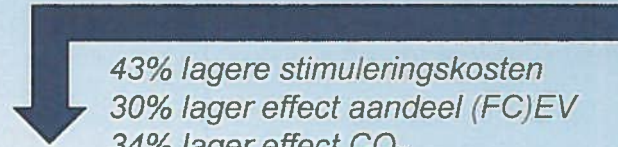
AGENDA

- Waarom fiscale stimulering?
- Drie scenario's:
 - Referentiescenario
 - Ambitiescenario 'Vroege ingroei FET'
 - Compromisvariant binnen financieel mandaat 1,5 mld. na 2024
- Kosteneffectiviteit
- Stimulering en dekking: 70% / 100%
- Instrumentering stimulering 'Compromisvariant'
- Instrumentering dekkingspakket 'Compromisvariant'
- Effecten van 'Compromisvariant'

WAAROM FISCALE STIMULERING?

- Elektrisch rijden kan een grote bijdrage leveren aan de Klimaatdoelstellingen
 - Elektrisch autorijden kan een bijdrage leveren van maximaal 3,5 Mton CO₂-reductie binnen de opgave van 7,3 Mton in 2030
 - Versnelling van de energietransitie naar elektrisch rijden is relevant vanuit oogpunt cumulatieve CO₂-uitstoot en maximaal CO₂-budget tot 2050: hoe eerder begonnen wordt, hoe langer de cumulatieve effecten doorwerken
 - Verschoning van het Nederlandse wagenpark gaat traag en duurt lang: de Regeerakkoord-ambitie leidt tot maximaal 20% (FC)EVs in het Nederlandse wagenpark in 2030. Daarna duurt het nog tot 2050 voordat > 95% van het wagenpark emissievrij is
- Versnelling van de transitie naar elektrisch rijden
 - Het referentiescenario komt uit op 30% (FC)EV in de nieuwverkopen in 2030, het beleidsscenario komt uit op 30% (FC)EV in 2024, dit impliceert 6 jaar versnelling van de transitie
 - Wanneer zouden de nieuwverkopen in een referentiescenario na 2030 100% emissievrij worden? Waarschijnlijk niet vóór 2035. Het lijkt reëel om aan te nemen dat de Regeerakkoord-ambitie minimaal voor een versnelling van 6 jaar zorgt
- Wat kost het en is dit het waard?
 - Fiscale stimulering kan volledig budgettair neutraal worden vormgegeven, bij 100% dekking kost het de overheid niets
 - De nationale kosten zijn door Revnex ingeschat op € -60 tot € +60 per ton CO₂-reductie en gemiddeld € 0 (maatschappelijk neutraal). De bredere welvaartseffecten zorgen voor een maatschappelijk positief beeld.
 - Wie betaalt de 'rekening' of het 'versnellingsgeld'? Fossiele auto's gaan meer betalen ten gunste van nulmissie auto's. Dit is per definitie marktverstoring en vraagt om zorgvuldige dekking en (politiek) draagvlak

DRIE SCENARIO'S:



43% lagere stimuleringskosten
30% lager effect aandeel (FC)EV
34% lager effect CO₂

In 2030:

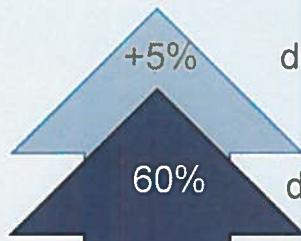
- 93% (FC)EVs nieuwverkopen
- 2,0 mln. (FC)EVs in wagenpark
- 3,2 Mton t.o.v. referentiescenario
- 3,5 Mton t.o.v. NEV (schatting)

In 2030:

- 65% (FC)EVs nieuwverkopen
- 1,4 mln. (FC)EVs in wagenpark
- 2,0 Mton t.o.v. referentiescenario
- 2,3 Mton t.o.v. NEV (schatting)

In 2030:

- 30% (FC)EVs nieuwverkopen
- 0,37 mln. (FC)EVs in wagenpark
- Ca. 0,3 Mton lager dan NEV



door dekkingspakket

door stimuleringspakket

Stimuleringskosten
2021-2030: € 13,1 mld.
Dekking: € 13,1 mld.
Kosten overheid: € 0



Stimuleringskosten 2021-
2030: € 22,8 mld.
Dekking: € 9,3 mld.
Kosten overheid: € 13,5 mld.



Stimuleringskosten
2021-2030: € 0

Referentiescenario
(alleen EU bronbeleid +
autonome marktontwikkelingen)



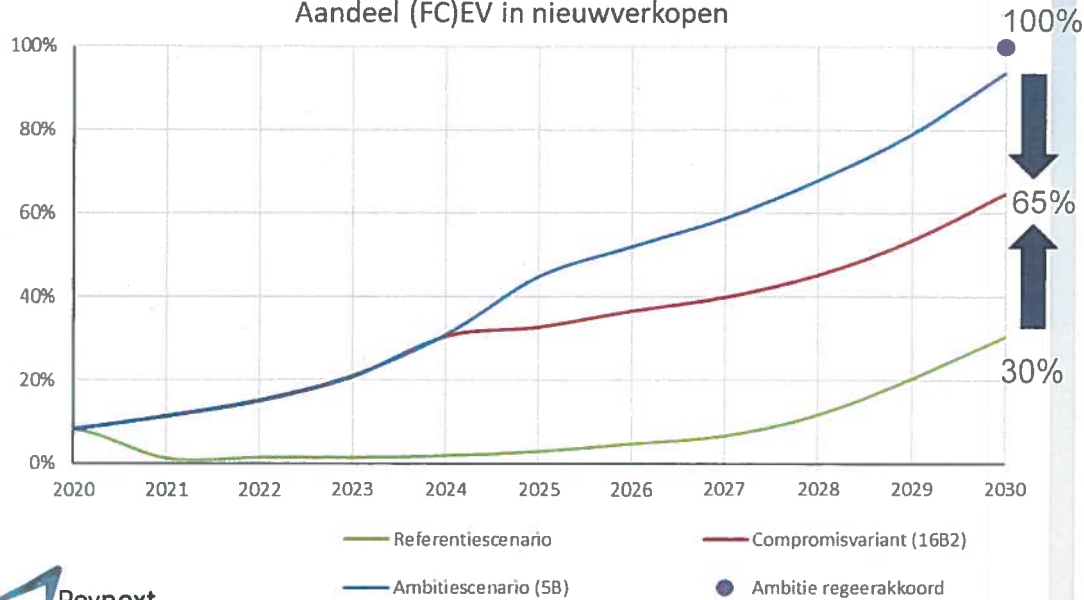
Compromisvariant
(mandaat 1,5 mld. na 2024)



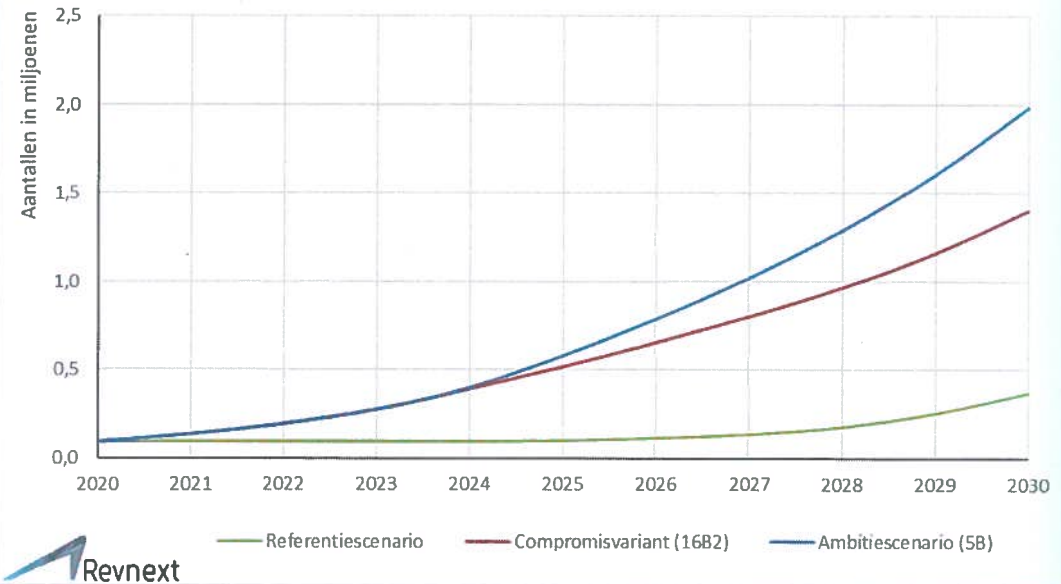
Ambitiescenario
(100% nulemissie nieuwverkopen 2030)

(FC)EV IN NIEUWVERKOPEN EN WAGENPARK

Aandeel (FC)EV in nieuwverkopen



Aantal (FC)EV in wagenpark



KOSTENEFFECTIVITEIT

- Het is belangrijk om het verschil te duiden tussen vier kostenperspectieven:
 - Gebruiker: total cost of ownership (TCO) voor de consument
 - Overheid: budgettaire opbrengsten (belastingen, heffingen) en uitgaven (subsidies)
 - Nationale kosten: de directe kosten exclusief belastingen en subsidies
 - Maatschappelijke kosten: de nationale kosten + bredere welvaartseffecten (MKBA)

De nationale kosten zijn ingeschat op **€ -60 tot € +60 per ton CO₂-reductie en gemiddeld € 0 (maatschappelijk neutraal)**. De bredere welvaartseffecten zorgen voor een maatschappelijk positief beeld.

De TCO kan op termijn positief zijn terwijl mensen toch nog een drempel zien om over te stappen

- BPM
- MRB
- Bijtelling
- Accijnzen
- Energiebelasting
- Subsidies (MIA, aanschafsubsidie)

Overheid



Kale voertuigkosten

- Kale voertuigprijzen
- Kale brandstofkosten
- Kale onderhoudskosten



Nationale kosten

Burgers



- Kosten voor:
- Aanschaf
 - Bezit
 - Gebruik

Fiscale stimulering kan gedrag van burgers beïnvloeden (overstapdrempel naar EV)

Overdrachten binnen Nederland: geldstromen tussen de overheid en de betrokken doelgroepen

Als de kale TCO positief is, kan stimuleringsbeleid tot lagere nationale kosten leiden en vloeit de derving weer terug de economie in en via andere belastingen (buiten het autodomein) terug naar de schatkist

STIMULERING EN DEKKING TOT 2030

2021

2024

2025

2030

Beleid conform Ambitiescenario (5A)

Budgettaire derving (stimuleringskosten) maximaal € 1,5 mld. per jaar

MRB vrijstelling tot en met 2030
Bijtelling oplopend van 4% naar 14% in 2030
Privésubsidie aflopend van 6k naar 4k in 2030
MIA / zakelijke aanschafsubsidie

MRB vanaf 2025 naar 25-45%
Bijtelling vanaf 2025 oplopend naar 20% in 2030
Privésubsidie aflopend naar 2,2k in 2030
MIA / zakelijke aanschafsubsidie stopt per 2025

Stimulering:
Compromis (16A)

Dekking:
Compromis

(16B2) BPM verhoging ICEVs / innovatietoelage (aanschaf)
Accijnsverhoging ICEVs
MRB verhoging ICEVs + innovatietoelage (bezit)

BPM verhoging ICEVs / innovatietoelage (aanschaf) + vaste voet (FC)EV
Accijnsverhoging ICEVs
MRB verhoging ICEVs + innovatietoelage (bezit)

Dekking minimaal 70% uit FET voorstel, 15% 'vrijval Autobrief II' en 15% nog in te vullen

Dekking zoeken ter grootte van € 1,5 mld. per jaar

Openstaande vragen:

- Waar komt de laatste 15% dekking vandaan?

OVERZICHT BELEID STIMULERING +DEKKING



Beleid STIMULERING (16A) ¹	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
Privé subsidie	6.000	5.600	5.200	4.800	4.400	3.690	3.520	3.080	2.640	2.200
<i>Lineaire afbouw:</i>	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k
Zakelijke subsidie	3.430	3.275	2.475	1.830	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
<i>Lineaire afbouw:</i>	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k
Beleid DEKKING (16B2) ¹	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
MRB-verhoging p.j. per ICEV	6	23	41	73	90	103	106	110	115	126
MRB-verhoging p.j. per (FC)EV	0	0	0	0	150	179	206	231	225	248
Innovatietoeslag op aanschaf	87,5	175	262,5	350	350	350	350	350	350	350
Innovatietoeslag op bezit	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
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. Er vindt nog een analyse plaats naar de stimulering van innovatieve nul-emissie auto's (H₂ en zonnecel) en de extra derving en dekking die daarmee samenhangt

OVERZICHT BUDGETTAIRE EFFECTEN



Stimuleringskant (16A, in mln.) ¹	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	136	170	213	275	248	283	314	338	394	425	794	2.001	2.794
BPM	278	381	464	623	673	702	689	661	607	584	1.745	3.916	5.661
Bijtelling	47	93	146	208	202	184	128	84	33	16	495	647	1.142
Accijns	42	91	155	242	314	381	445	500	544	582	530	2.765	3.295
Energie belasting	-15	-36	-64	-103	-143	-176	-206	-231	-251	-267	-219	-1.272	-1.491
Kosten Zakelijke stimulering	80	98	111	127	-	-	-	-	-	-	415	-	415
Kosten Prive stimulering	26	35	55	89	120	143	164	188	226	255	204	1.096	1.300
Totaal	594	831	1.079	1.460	1.414	1.517	1.533	1.540	1.552	1.595	3.964	9.151	13.116
Dekkingskant (16B2, in mln.) ¹	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	53	193	280	547	729	850	867	889	909	974	1.073	5.218	6.291
Innovatietoeslag	213	216	218	220	223	224	226	228	230	231	868	1.362	2.230
Innovatietoeslag op aanschaf	31	60	84	99	96	90	86	78	68	52	274	470	744
BPM vaste voet (FC)EV	-	-	-	-	47	52	57	65	78	96	-	394	394
Accijns	120	120	187	185	181	175	169	163	155	146	612	989	1.600
Vrijval Autobrief II	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
Ongedekt	61	117	172	256	-	-	-	-	-	-	606	-	606
Doorw. bijtelling, EB, subsidies en BPM ICEV	-2	-7	-14	-29	-42	-56	-55	-65	-69	-86	-52	-373	-425
Totaal	594	831	1.079	1.460	1.414	1.517	1.533	1.540	1.552	1.595	3.964	9.151	13.116

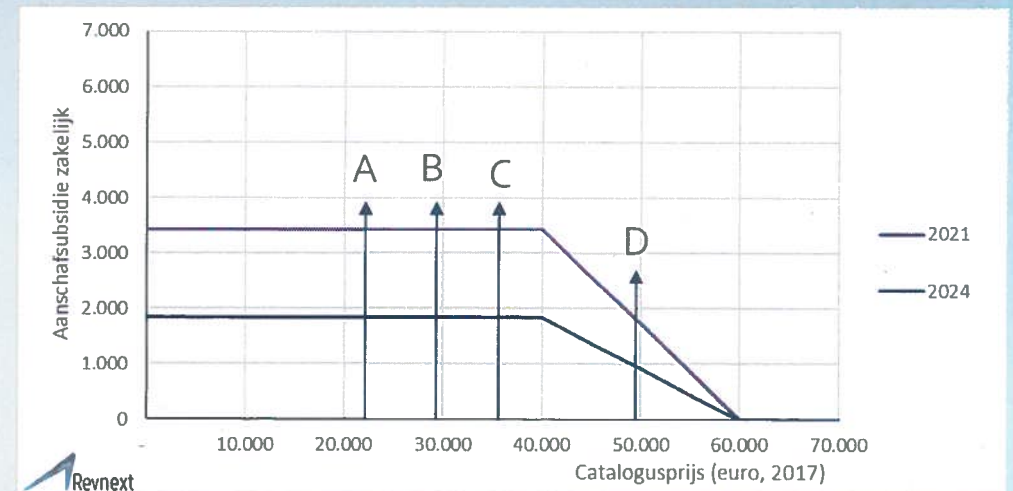
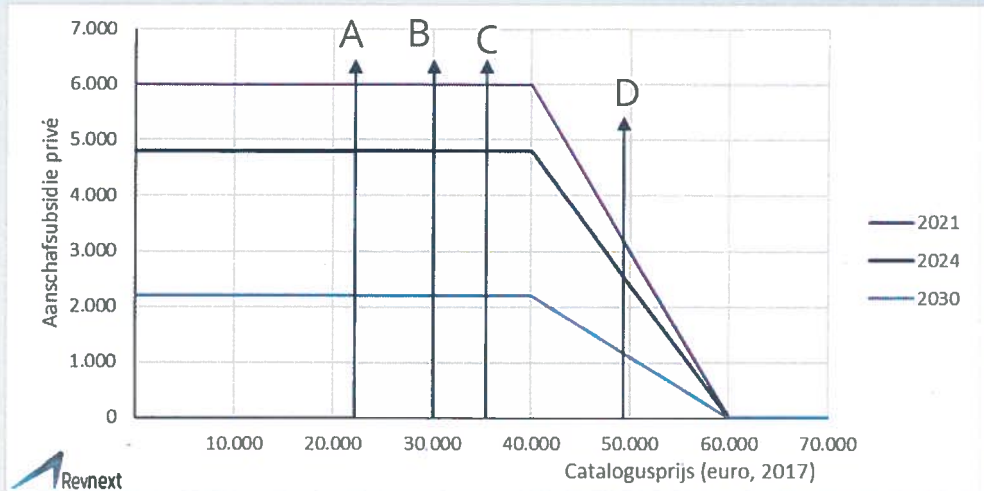
1. Er vindt nog een analyse plaats naar de stimulering van innovatieve nul-emissie auto's (H₂ en zonnecel) en de extra derving en dekking die daarmee samenhangt

**SCENARIO 16A:
INSTRUMENTERING STIMULERINGSPAKKET**

SCENARIO 16A: INSTRUMENTERING BELEID

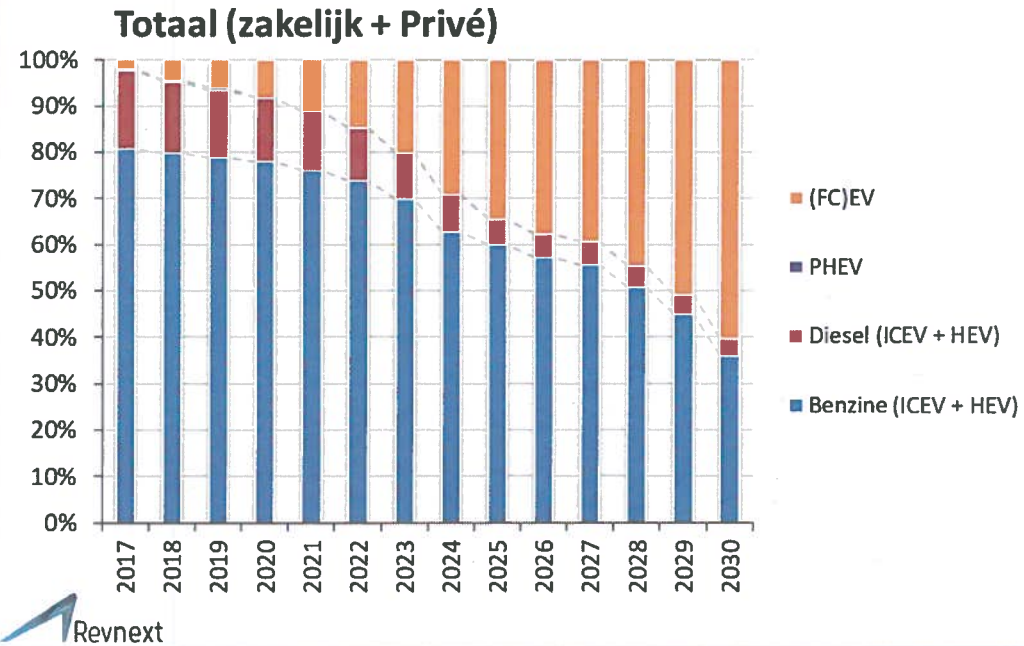
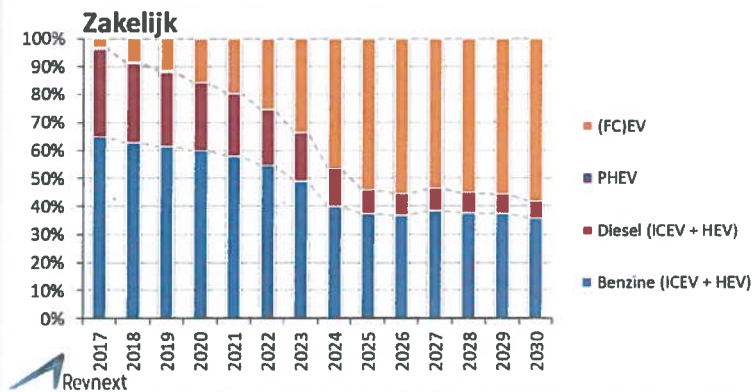
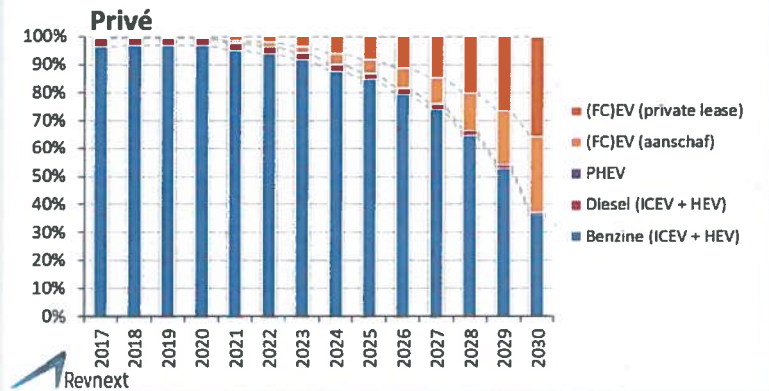
Beleid STIMULERING (16A)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
BPM vaste voet (FC)EV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BPM PHEV	Een aparte tarieftabel voor PHEVs. Gemiddeld ca. 3.000 euro BPM per PHEV.									
MRB (FC)EV	0	0	0	0	25%	30%	35%	40%	40%	45%
MRB PHEV	50%	50%	50%	50%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
Bijtelling	8% <50k	8% <50k	10% <50k	10% <50k	16% <50k	17% <50k	18% <50k	19% <50k	20% <50k	20% <50k
Privé subsidie	6.000	5.600	5.200	4.800	4.400	3.690	3.520	3.080	2.640	2.200
<i>Lineaire afbouw:</i>	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k
Zakelijke subsidie	3.430	3.275	2.475	1.830	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
<i>Lineaire afbouw:</i>	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k

SCENARIO 16A: INSTRUMENTERING BELEID



Pijlen gem catalogusprijs incl. BTW in 2024

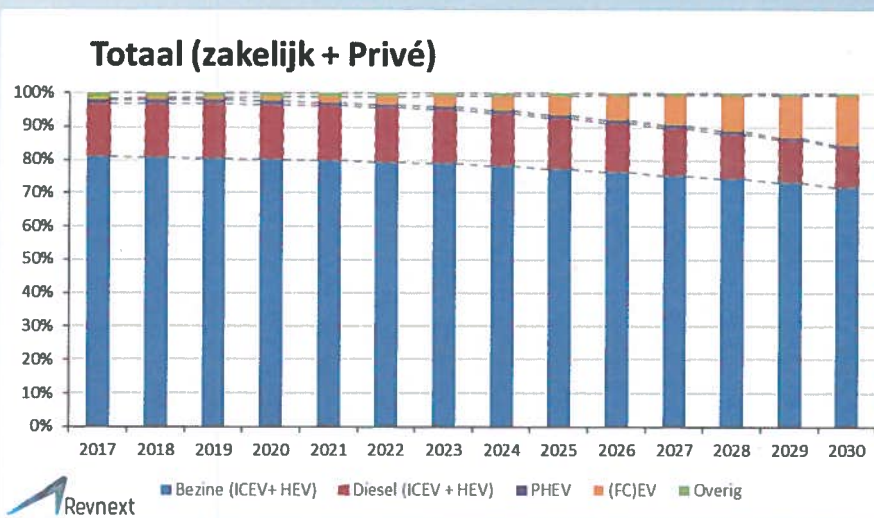
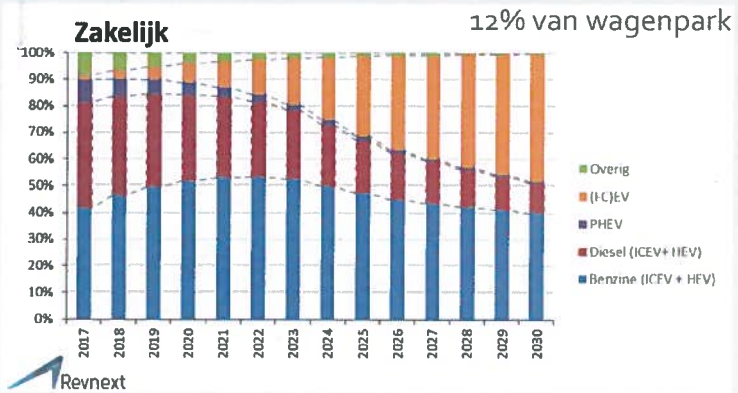
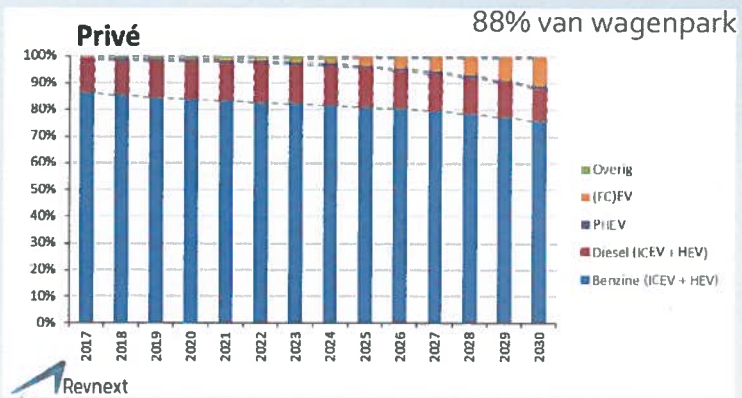
SCENARIO 16A: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN



Brandstof	2024	2030
Benzine	62%	37%
Diesel	8%	3%
PHEV	0%	0%
(FC)EV	30%	60%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	10%	59%
Zakelijk	47%	62%
Totaal	30%	60%

SCENARIO 16A: SAMENSTELLING WAGENPARK



Brandstof	2024	2030
Benzine	78%	72%
Diesel	16%	12%
PHEV	1%	1%
(FC)EV	4%	14%
Overig	1%	0%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	2%	10%
Zakelijk	24%	47%
Totaal	4%	14%

SCENARIO 16A: BUDGETTAIRE EFFECTEN

43% van de derving
komt door BPM

Cumulatieve derving in mln	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	136	170	213	275	248	283	314	338	394	425	794	2.001	2.794
BPM	278	381	464	623	673	702	689	661	607	584	1.745	3.916	5.661
Bijtelling	47	93	146	208	202	184	128	84	33	16	495	647	1.142
Accijns	42	91	155	242	314	381	445	500	544	582	530	2.765	3.295
Energie belasting	-15	-36	-64	-103	-143	-176	-206	-231	-251	-267	-219	-1.272	-1.491
Kosten zakelijke stimulering	80	98	111	127	-	-	-	-	-	-	415	-	415
Kosten Prive stimulering	26	35	55	89	120	143	164	188	226	255	204	1.096	1.300
Totale netto kosten	594	831	1.079	1.460	1.414	1.517	1.533	1.540	1.552	1.595	3.964	9.151	13.116
Procentueel											30%	70%	100%

- De totale derving (=kosten van stimulering (FC)EVs) in 2021-2024 bedraagt € 3,96 mld.
- De jaarlijkse derving loopt in 2021-2024 op tot € 1,5 mld. in 2024 en blijft daarna gemaximeerd op € 1,5 mld. per jaar

INSTRUMENTERING DEKKINGSPAKKET

DEKKINGSVARIANT 16B2: 70% DEKKING

'MIX':

BPM-VERHOOGING ICEV = INNOVATIETOESLAG OP AANSCHAF ICEV
BPM VASTE VOET (FC)EV
ACCIJNSVERHOOGING 1 CENT BENZINE
ACCIJNSVERHOOGING 1 CENT DIESEL EN 2 CENT 2025-2030
MRB-VERHOOGING ICEV
INNOVATIETOESLAG € 25 PER AUTO

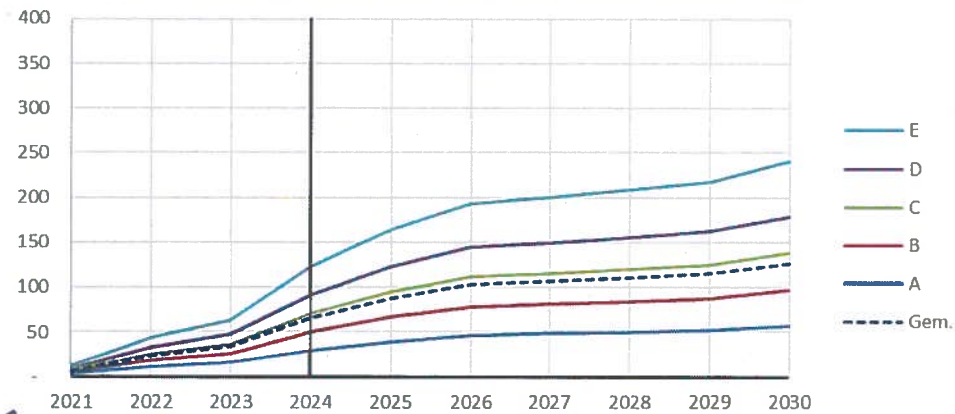
16B2: TOELICHTING BIJ DEKKINGSPAKKET

- Een **'innovatietoeslag op aanschaf'** voor alle ICEVs. Deze innovatietoeslag heeft een tijdelijk karakter en loopt af per 1-1-2031.
- Dieselaccijns naar 2 cent vanaf 2023. Dit wordt gebruikt om na 2024 geen verdere verhoging van de **'innovatietoeslag op aanschaf'** op te nemen en om de MRB-verhoging vanaf 2023 te beperken.
- De **'innovatietoeslag op aanschaf'** is als volgt vormgegeven: €87,5 per ICEV in 2021, €175 per ICEV in 2022, €262,5 per ICEV in 2023, €350 per ICEV in 2024, geen verdere verhoging dus €350 per ICEV in 2025-2030
- Met bovenstaande invulling wordt 70% dekking 2021-2024 en 100% dekking 2025-2030 vormgegeven
- Extra dekkingsmaatregelen in 2021-2024 kunnen invulling vormen voor de resterende 15% 'ongedekt', bijv.:
 - 1 cent extra dieselaccijns niet per 2023 maar per 2021 in te voeren
 - de 'innovatietoeslag op aanschaf' verbreden naar een 'innovatietoeslag op 1^e registratie (aanschaf en import)'
 - een MRB-verhoging voor bestelauto's
 - Etc.
 - Etc.

16B2: DEKKINGSOPTIE MRB-VERHOOGING

- MRB verhoging alleen over basistarief, niet over dieseltoeslag
- MRB verhoging alleen toegepast op ICEVs, (FC)EV betalen alleen het niet-verhoogde basistarief maal het MRB-percentage
- Gemiddelde auto betaalt € 65 euro extra MRB per jaar in 2024

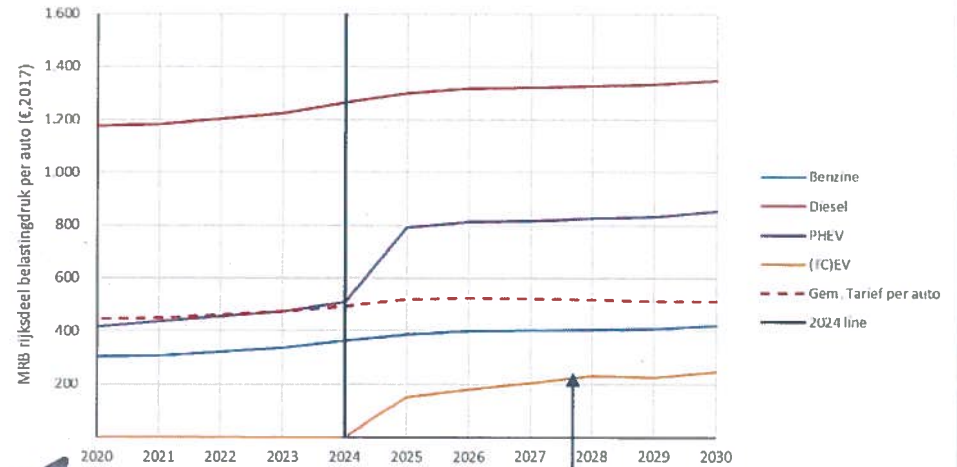
MRB verhoging ICEV in euro per jaar (alleen basistarief)



Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A	€ 3	€ 10	€ 15	€ 29	€ 57
B	€ 5	€ 17	€ 25	€ 49	€ 97
C	€ 7	€ 25	€ 36	€ 70	€ 138
D	€ 9	€ 32	€ 46	€ 91	€ 179
E	€ 12	€ 43	€ 62	€ 123	€ 240
Gem.	€ 6	€ 23	€ 33	€ 65	€ 127

	2021	2022	2023	2024	2030
A	€ 3	€ 10	€ 15	€ 29	€ 57
B	€ 5	€ 17	€ 25	€ 49	€ 97
C	€ 7	€ 25	€ 36	€ 70	€ 138
D	€ 9	€ 32	€ 46	€ 91	€ 179
E	€ 12	€ 43	€ 62	€ 123	€ 240
Gem.	€ 6	€ 23	€ 33	€ 65	€ 127



Revnext

Jaar	Verhoging van de MRB
2021	2%
2022	7%
2023	10%
2024	20%
2025	26%
2026	31%
2027	32%
2028	33%
2029	35%
2030	38%

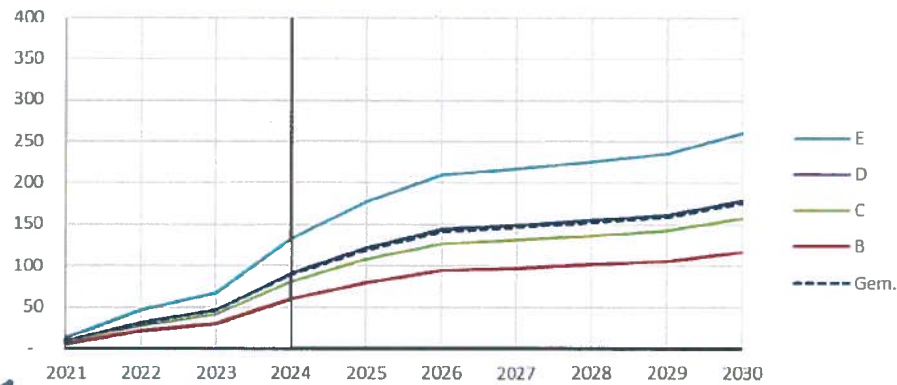
(FC)EV blijft goedkoper dan benzine ondanks 25-45% MRB en hoger gewicht

16B2: DEKKINGSOPTIE MRB-VERHOOGING

- MRB verhoging alleen over basistarief, niet over dieseltoeslag
- MRB verhoging alleen toegepast op ICEVs, (FC)EV betalen alleen het niet-verhoogde basistarief maal het MRB-percentage



MRB verhoging diesel in euro per jaar (alleen basistarief)

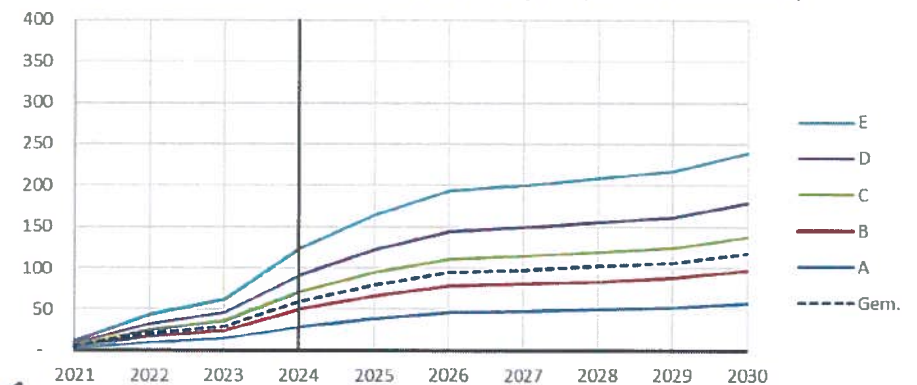


Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A					
B	€ 6	€ 21	€ 30	€ 60	€ 117
C	€ 8	€ 28	€ 41	€ 81	€ 158
D	€ 9	€ 32	€ 46	€ 91	€ 179
E	€ 13	€ 47	€ 68	€ 133	€ 260
Gem.	€ 9	€ 32	€ 46	€ 90	€ 176



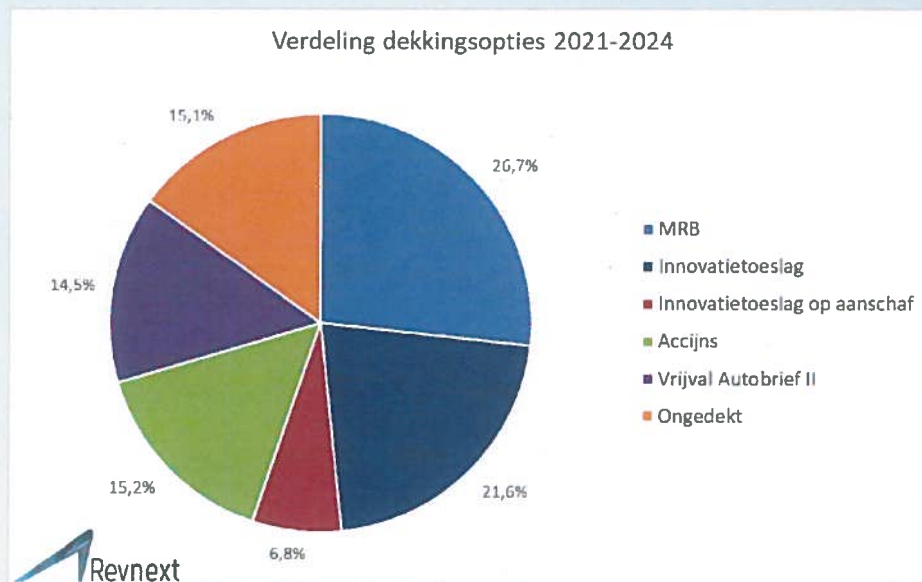
MRB verhoging benzine in euro per jaar (alleen basistarief)



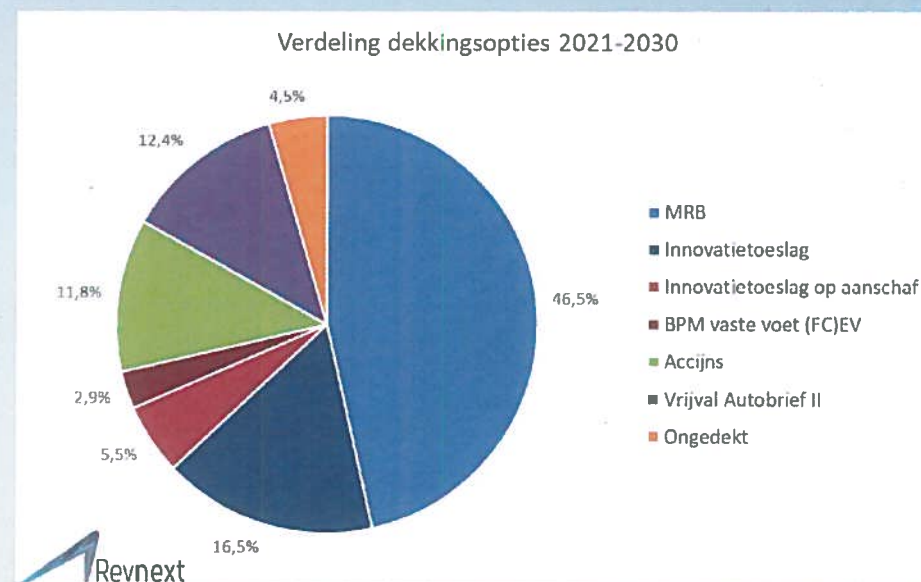
Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A	€ 3	€ 10	€ 15	€ 29	€ 57
B	€ 5	€ 17	€ 25	€ 49	€ 97
C	€ 7	€ 25	€ 36	€ 70	€ 138
D	€ 9	€ 32	€ 46	€ 91	€ 179
E	€ 12	€ 43	€ 62	€ 123	€ 240
Gem.	€ 6	€ 21	€ 30	€ 60	€ 117

16B2(70%): OVERZICHT DEKKINGSPAKKET



- Totale dekking = € 3,96 mld., gelijk aan de stimuleringskosten uit 16A
- Dekking is 70% vanuit het auto domein
- Het saldo van de derving uit 16A en dekking uit 16B2 is ieder jaar 0 (zie volgende sheet)
- 15% ongedekt moet nog ingevuld worden

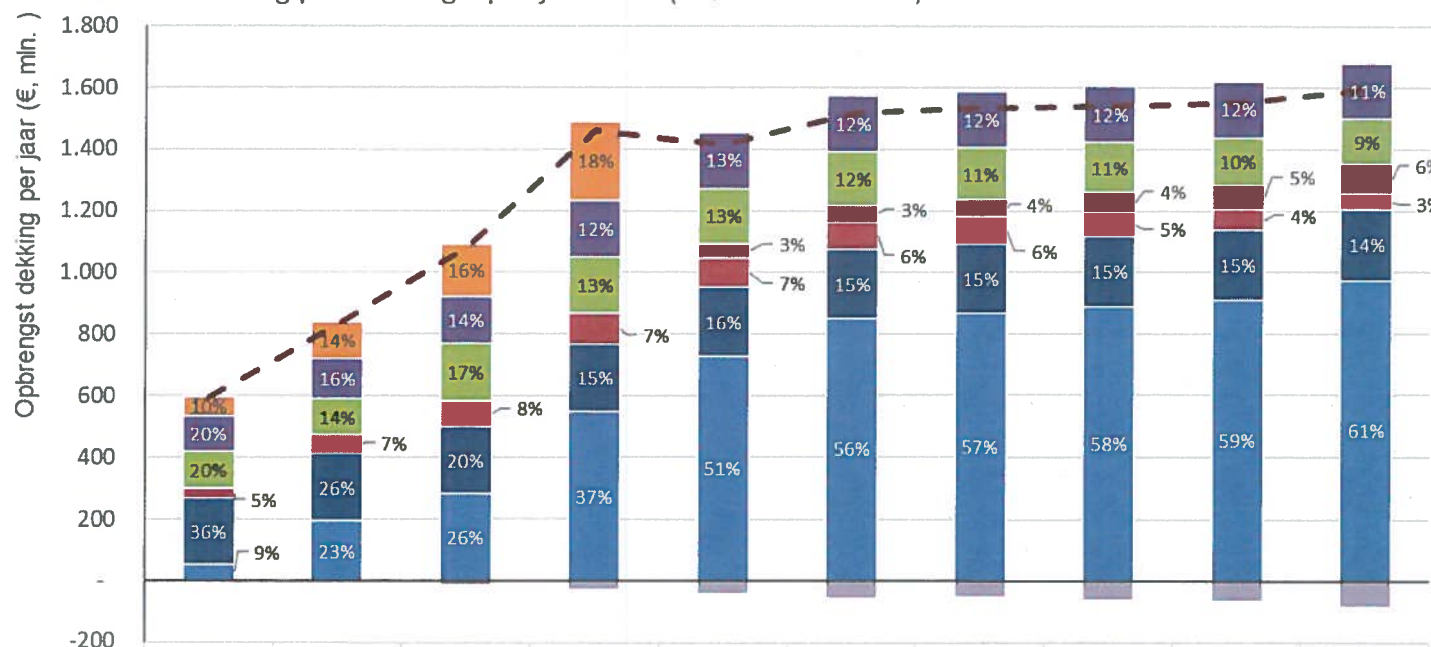


- Totale dekking = € 13,11 mld., gelijk aan de stimuleringskosten uit 16A
- Het saldo van de derving uit 16A en dekking uit 16B2 is ieder jaar 0 (zie volgende sheet)
- Met 100% dekking zijn de overheidskosten € 0 per ton CO₂-reductie

16B2 (70%): OVERZICHT DEKKINGSPAKKET 2021-2030



Dekking per maatregel per jaar 16B2 (70% in 2021-2024)

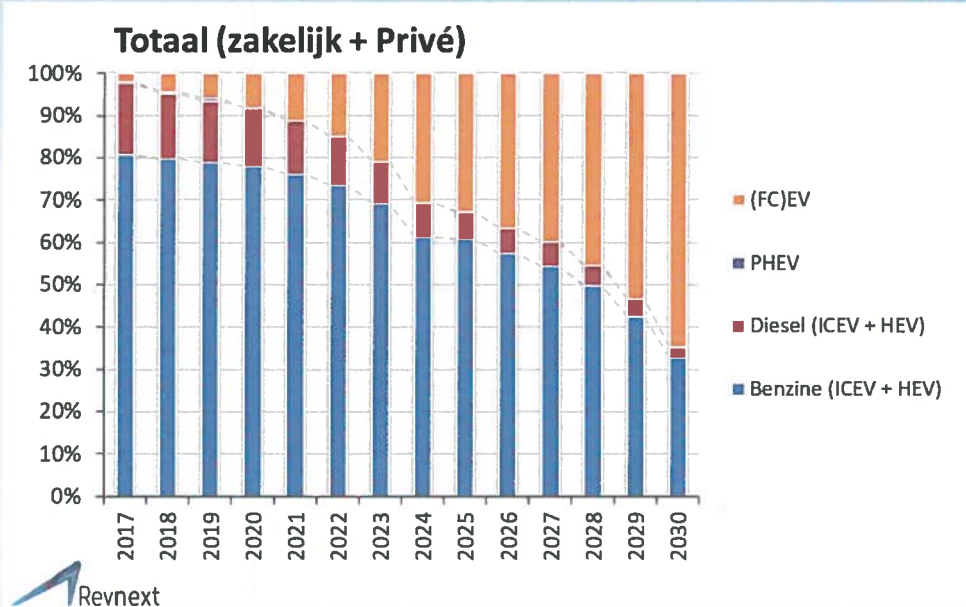
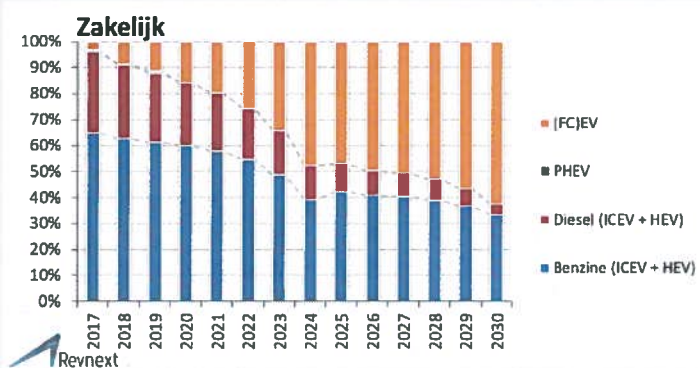
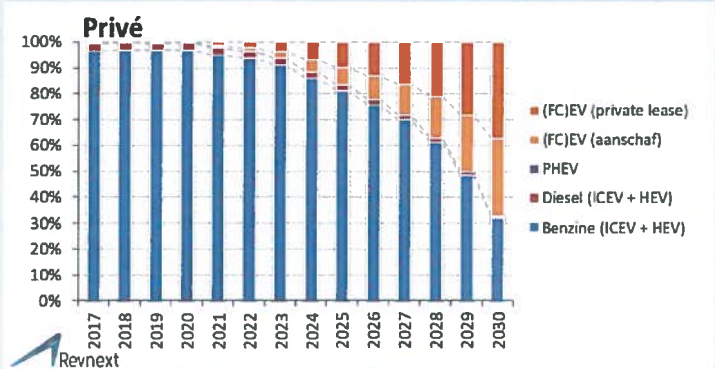


	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Doorw. bijtelling, EB, subsidies en BPM ICEV	-2	-7	-14	-29	-42	-56	-55	-65	-69	-86
Ongedekt	61	117	172	256						
Vrijval Autobrief II	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182
Accijns	120	120	187	185	181	175	169	163	155	146
BPM vaste voet (FC)EV	-	-	-	-	47	52	57	65	78	96
Innovatietoeslag op aanschaf	31	60	84	99	96	90	86	78	68	52
Innovatietoeslag	213	216	218	220	223	224	226	228	230	231
MRB	53	193	280	547	729	850	867	889	909	974
Netto effect is gelijk aan derving 16A	594	831	1.079	1.460	1.414	1.517	1.533	1.540	1.552	1.595

Extra opbrengst registratietoeslag op import (mln.) 16 33 48 64

* De registratietoeslag op import levert 4%-punt van de 15% ongedekt op. De 2 cent dieselaccijns vanaf 2021 levert 3%-punt op.

SCENARIO 16B2 (70%): SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN

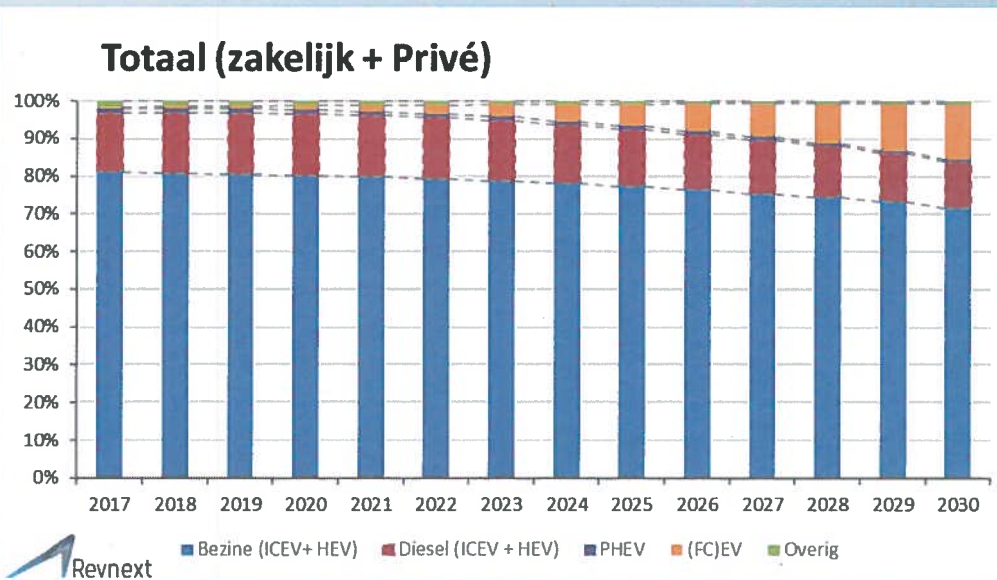
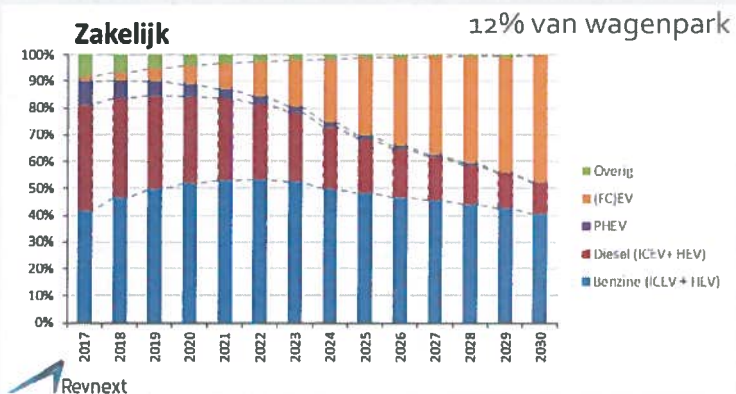
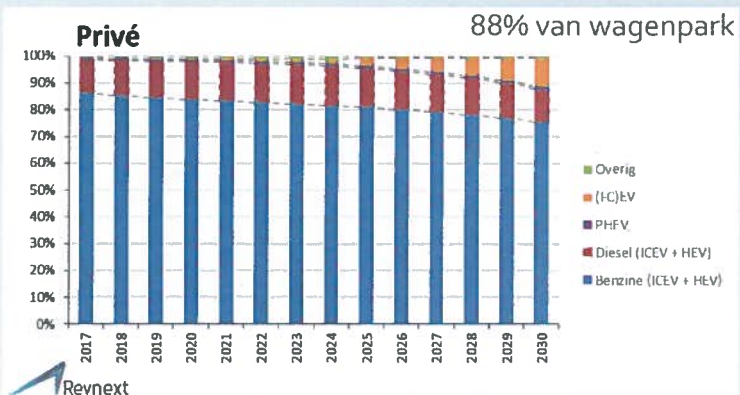


Brandstof	2024	2030
Benzine	61%	33%
Diesel	8%	3%
PHEV	0%	0%
(FC)EV	31%	65%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	12%	67%
Zakelijk	48%	62%
Totaal	31%	65%

Door de extra belastingdruk van € 13,1 mld. voor ICEVs in het dekingspakket 16B2 stijgt het aandeel (FC)EV van 60% in 16A naar 65% in 16B2. Zonder een innovatietoeslag op aanschaf is het extra gedragseffect beperkt

SCENARIO 16B2 (70%): SAMENSTELLING WAGENPARK



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

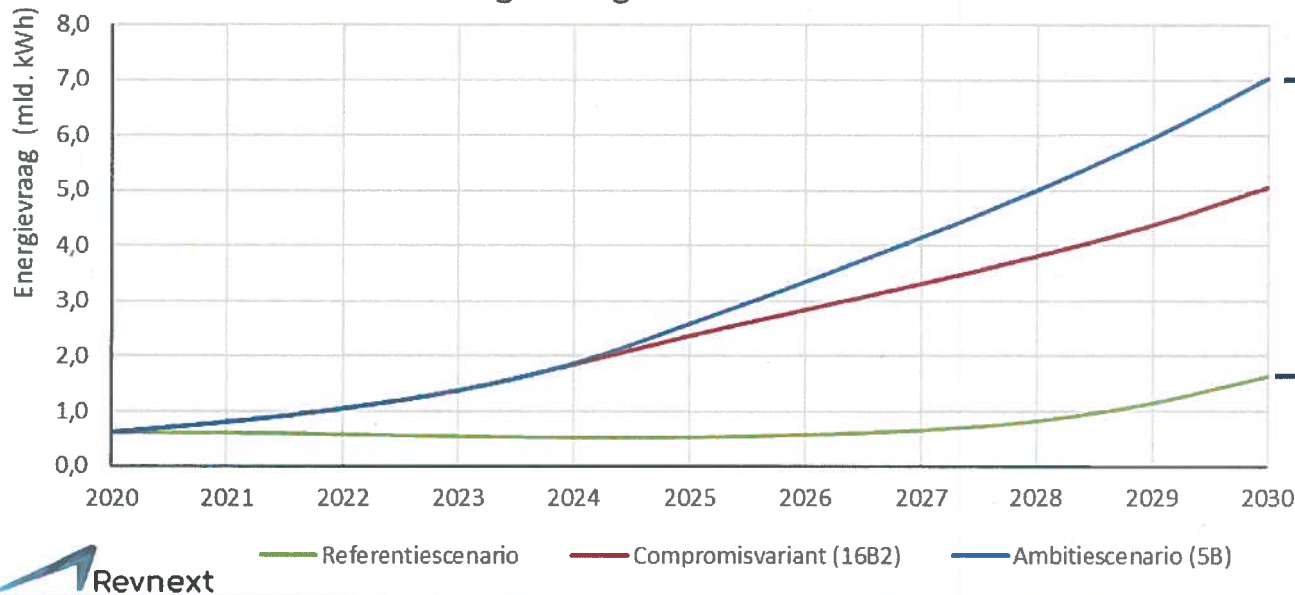
Aandeel EV	2024	2030
Privé	2%	11%
Zakelijk	24%	48%
Totaal	4%	15%

Aandeel (FC)EV is afgerond 1% hoger dan in 16A

BIJLAGEN

ENERGIEVRAAG NULEMISSIE AUTO'S

Energievraag incl. laadverlies



De extra energievraag in de Ambitiescenario is 5,4 mld. kWh t.o.v. het referentiescenario

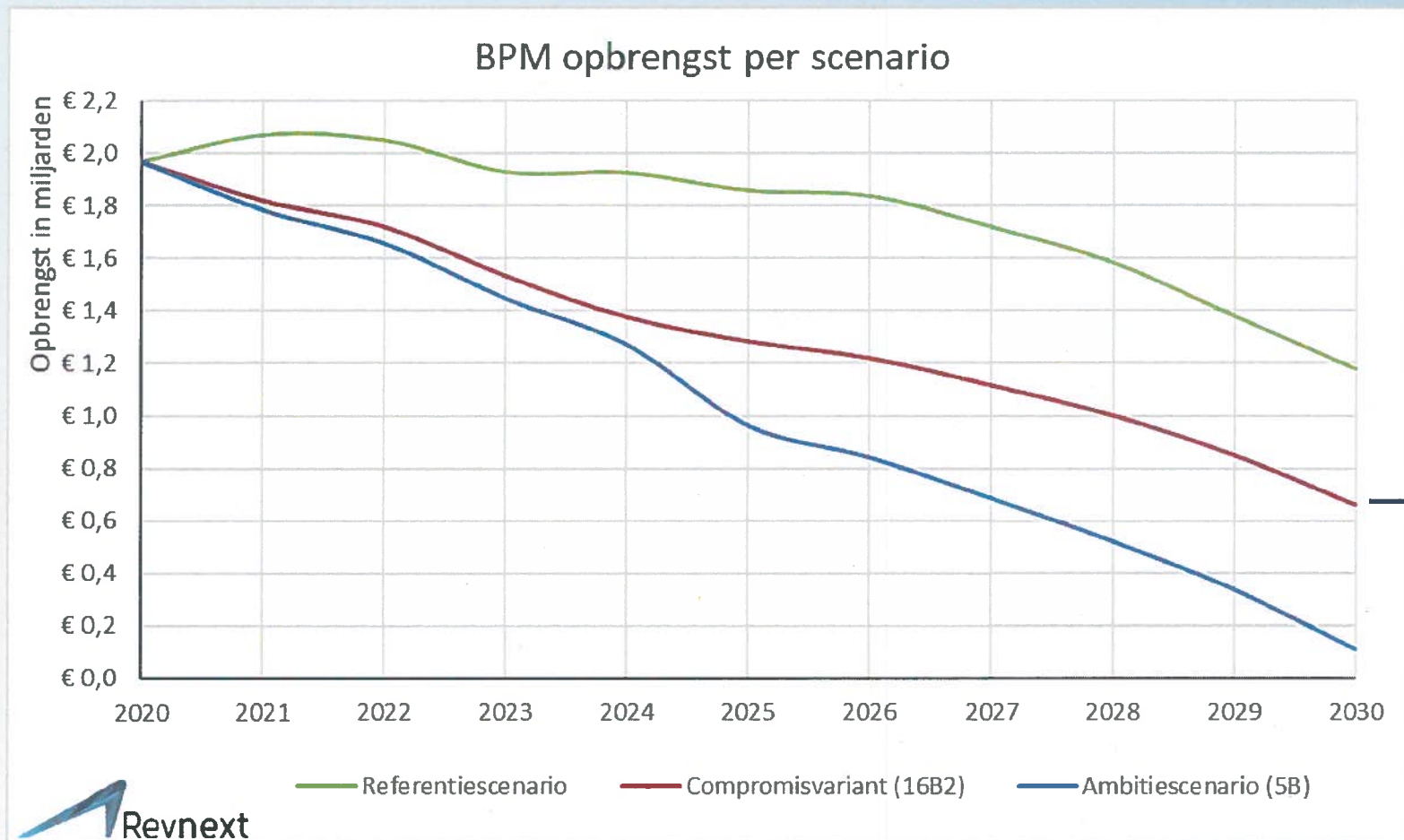
De energievraag in het referentiescenario wijkt af van de NEV, omdat in dit nieuwe referentiescenario een hoger aandeel elektrische kilometers is aangenomen

Energievraag (mld. kWh, excl. laadverlies)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	1,0	1,4
16B2.	0,7	0,9	1,2	1,6	2,1	2,5	3,0	3,4	3,9	4,5
5B. Snelle ingroei FET	0,7	0,9	1,2	1,7	2,3	3,0	3,7	4,5	5,3	6,3

Energievraag (GWh, incl. laadverlies)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,8	1,1	1,6
16B2.	0,8	1,0	1,4	1,9	2,4	2,8	3,3	3,8	4,4	5,1
5B. Snelle ingroei FET	0,8	1,1	1,4	1,9	2,6	3,4	4,2	5,0	6,0	7,0

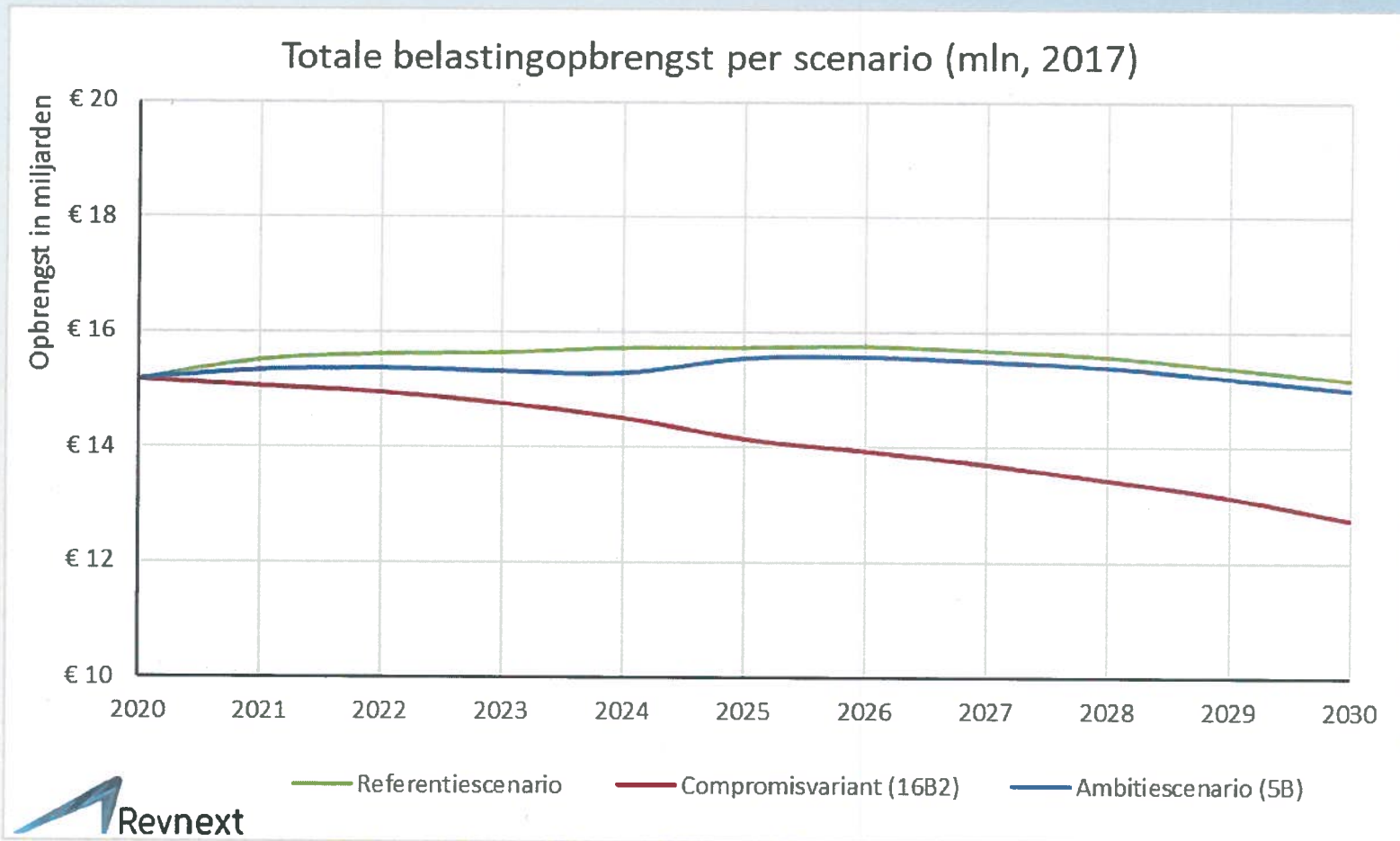
* De energievraag is incl. de elektrische kilometers van PHEVs.

BPM-OPBRENGSTEN PER SCENARIO



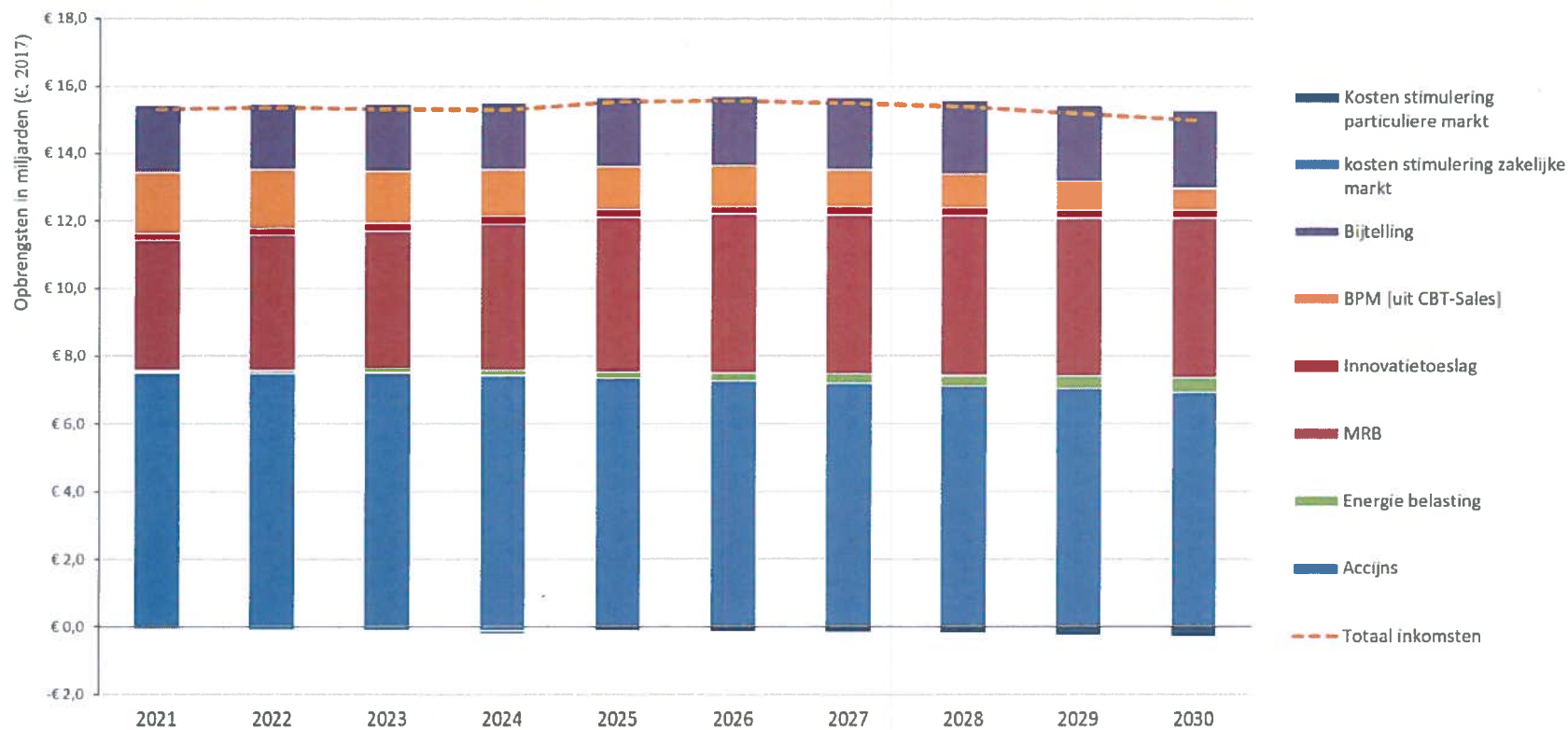
Op totaalniveau dalen de BPM-opbrengsten door ingroei van nulmissieauto's. Op segmentniveau blijft de belastingdruk per auto gelijk.

TOTALE BELASTINGOPBRENGSTEN PER SCENARIO



TOTALE BELASTINGOPBRENGSTEN IN 16B2

Totale belastingopbrengsten scenario 16B2



CO2-UITSTOOT

Scenario	Mton in 2030	verschil
Referentiescenario (nieuw)	15,91	
Compromisvariant (16B2)	13,90	2,01
Ambitiescenario (5B)	12,68	3,23

AANTAL (FC)EV IN VLOOT

Aantal EV in vloot (mln.)	2024	2030
Referentie	0,10	0,37
Compromisvariant (16B2)	0,40	1,40
Ambitiescenario (5B)	0,40	1,99

- Het aantal (FC)EVs in het de vloot in Compromisvariant (16B2) is circa 600.000 lager dan in het Ambitiescenario (5B) en komt op 1,4 mln. in 2030

FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

TEN BEHOEVE VAN DE THEMATAFEL ELEKTRISCH RIJDEN VOOR DE MOBILITEITSTAFEL VAN HET KLIMAATAKKOORD

28 november 2018

Robert Kok



OPCENTEN – ACHTERGROND EN AANNAMES

- Opcenten gelden voor personen- en bestelauto's die in een provincie geregistreerd staan
- De vaste grondslag is het basistarief uit 1995
- Het basistarief is naar gewicht gedifferentieerd
- Iedere provincie heeft een eigen percentage opcenten dat toegepast wordt op het basistarief uit 1995
- Een MRB-vrijstelling voor emissievrije auto's of een halftarief voor PHEVs werkt door in de opcenten, een MRB verhoging voor benzine/diesel werkt niet door in de grondslag van de opcenten

Belangrijke aannames:

- Aantal voertuigen in de vloot per provincie, onderscheid naar personen- en bestelauto's
- Samenstelling vloot (benzine, diesel, PHEV, EV) en gemiddeld gewicht per voertuig per provincie
- Percentage opcenten per provincie, ontwikkeling richting 2030
- Ingroei van (FC)EV richting 2030 totaal Nederland en per provincie, MRB tarief voor (FC)EV, gemiddeld gewicht (FC)EV

OPCENTEN – ACHTERGROND EN AANNAMES

Gemaakt aannames t.b.v. nauwkeurige inschatting totaal Nederland, grove inschatting per provincie:

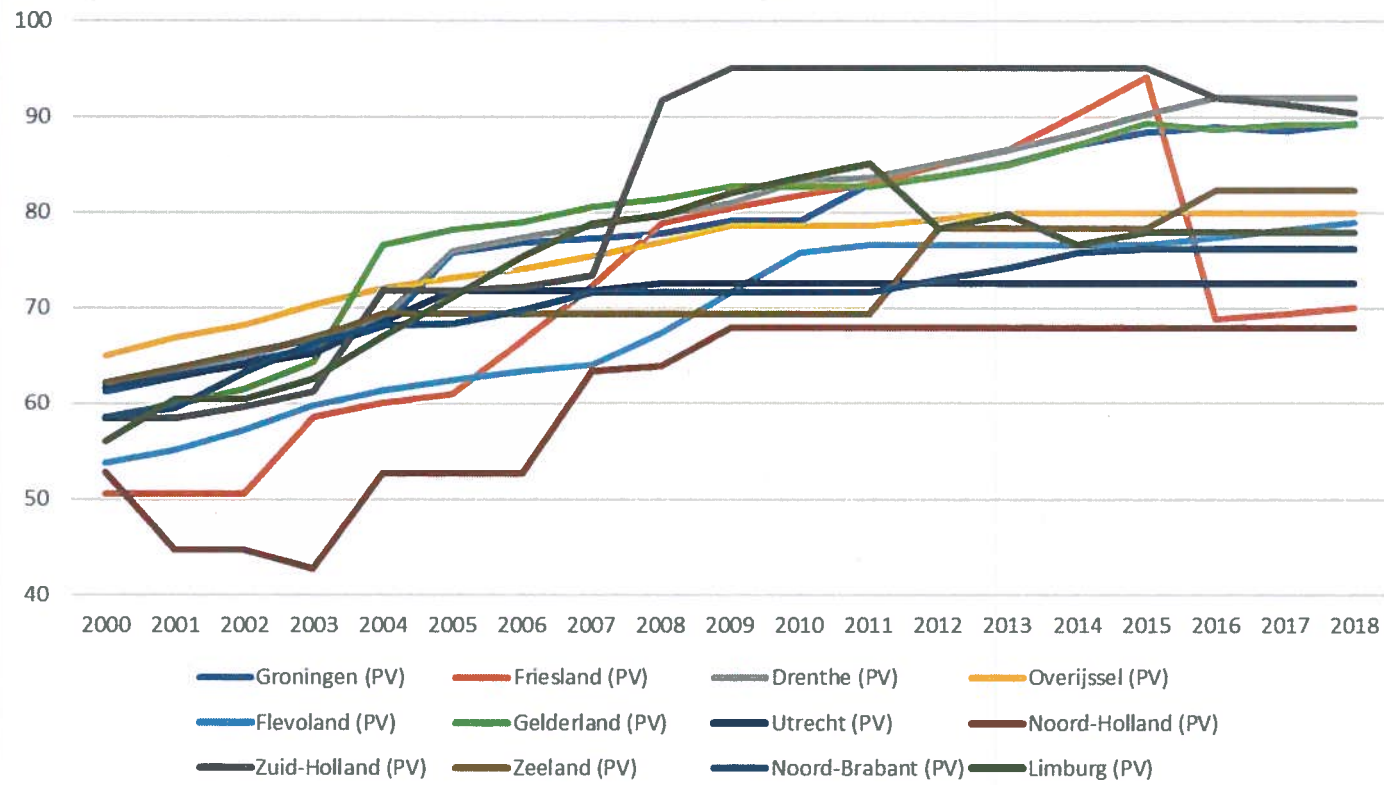
- De ontwikkeling van het wagenpark tot 2030 verschilt per beleidsscenario en komt uit het Carbontax-model van Revnext
 - Referentiescenario met ingroei naar 30% EV in 2030 (Revnext scenario 1)
 - Snelle ingroei variant van FET naar ca. 93% EV in 2030 (Revnext scenario 5B)
 - Dekkingsvariant Rijk, tot 2025 gelijk aan 'snelle ingroei FET' en vanaf 2025 binnen financieel mandaat, naar ca. 65% EV in 2030 (Revnext scenario 16B2)
- De totale vloot wordt verdeeld over de provincies o.b.v. aandelen in 2018
- De landelijke vlootsamenstelling wordt op iedere provincie toegepast
 - Het gemiddelde gewicht van fossiele auto's is in iedere provincie gelijk
 - De ingroei van EV en PHEV is in iedere provincie naar rato van de vlootomvang per provincie
- De percentages opcenten worden voor alle jaren gelijk gesteld aan 2018 (geen verhogingen)
- Er wordt geen rekening gehouden met de ingroei van EVs bij bestelauto en MRB-vrijstellingen voor EV bij bestelauto's

Extra mogelijke onderzoeksstappen t.b.v. nauwkeurige inschatting per provincie:

- Revnext kan per provincie de huidige vlootsamenstelling en gemiddeld gewicht van auto's nader onderscheiden
- Revnext kan de huidige vloot PHEV en EV per provincie onderscheiden en per provincie een specifieke prognose maken van de ingroei van EV en PHEV (o.a. effect van grote leasemij. in Almere, Houten, Breda, etc. meenemen)
- Revnext zou specifieke scenario's kunnen bekijken waarin een ander toekomstig percentage opcenten aangenomen kan worden
- Revnext zou een prognose voor de ingroei van EVs bij bestelauto's per provincie kunnen meenemen in de analyse

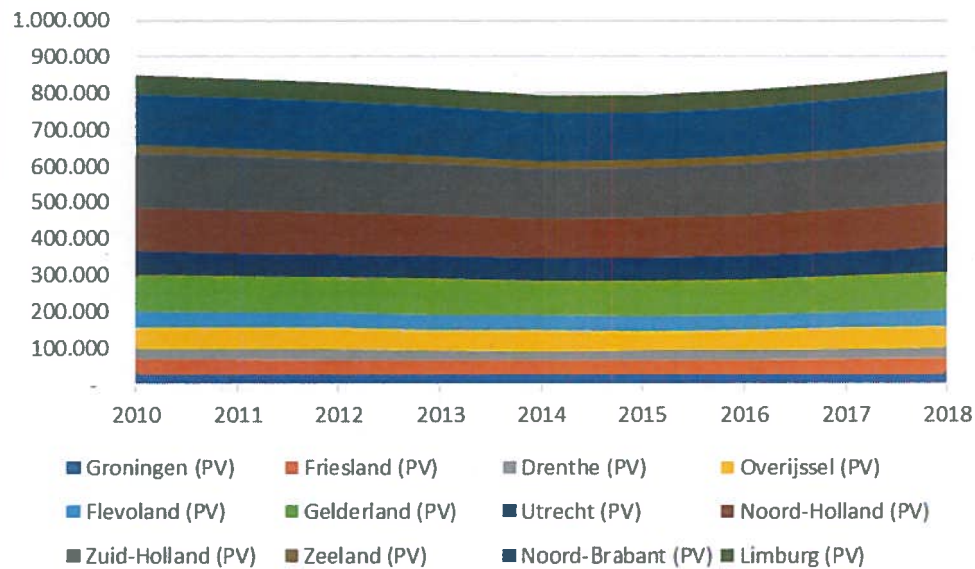
OPCENTEN PERCENTAGES

Percentage opcenten per provincie

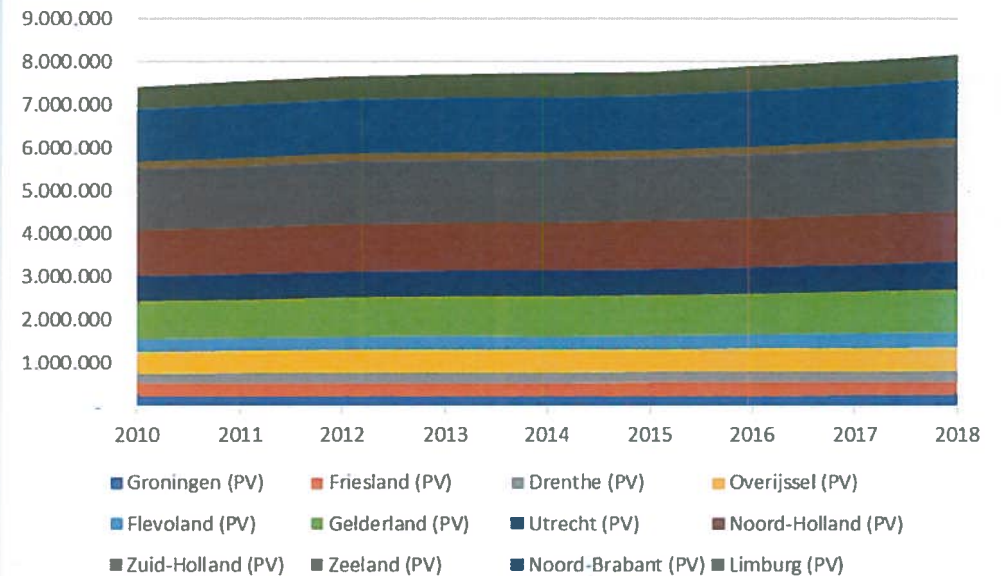


WAGENPARK PER PROVINCIE

Wagenpark bestelauto's

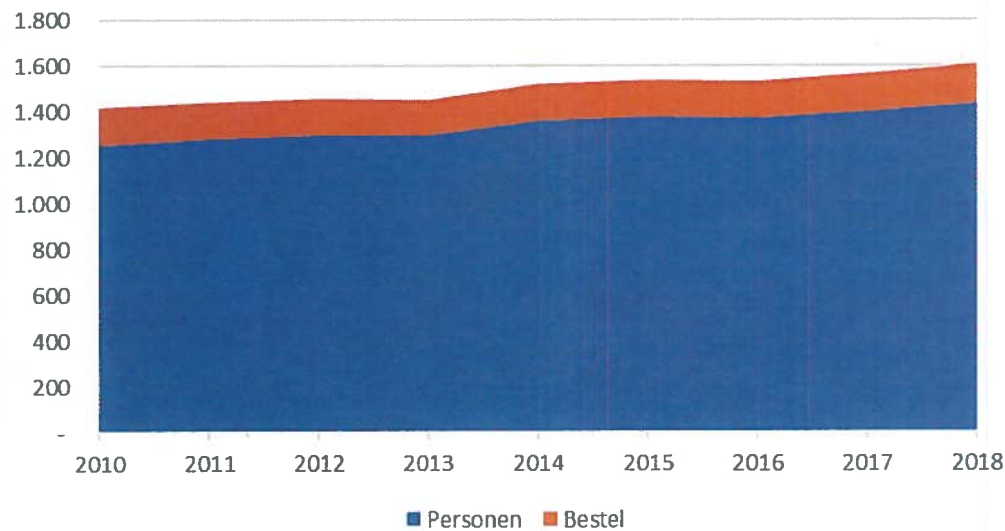


Wagenpark personenauto's

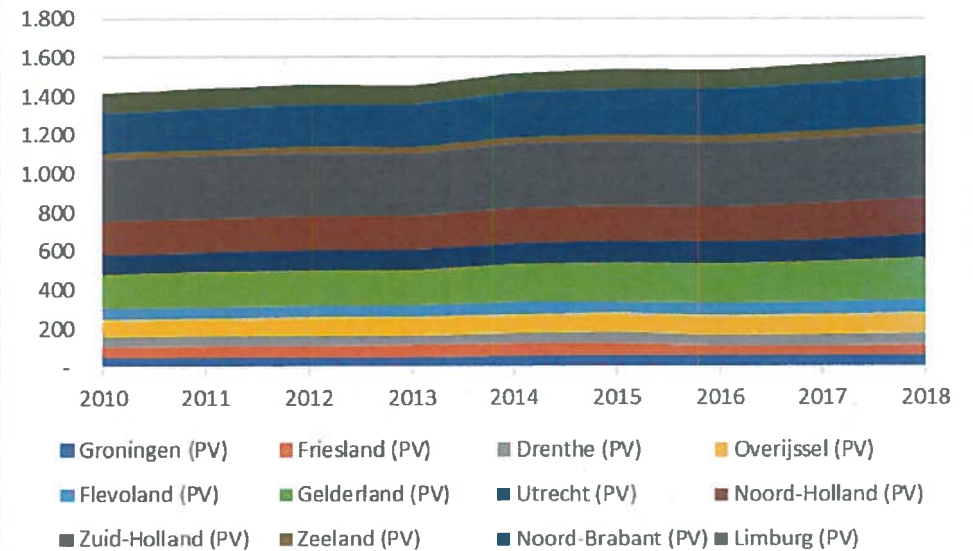


OPCENTEN PER PROVINCIE

Opbrengsten opcenten in Nederland

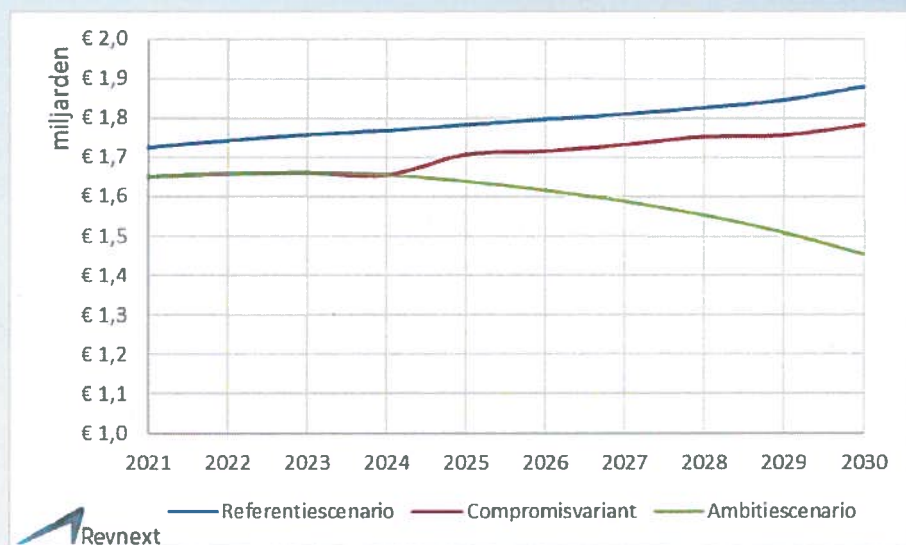


Opcenten per provincie



- Circa 11% bestel en 89% personenauto
- In 2018 1,6 miljard opbrengsten uit opcenten

SCENARIO ANALYSES REVNEXT



Derving per provincie in mln.	2021	2022	2023	2024
Groningen	3	3	4	4
Friesland	3	3	3	4
Drenthe	3	3	3	4
Overijssel	5	6	7	8
Flevoland	3	3	4	5
Gelderland	10	11	13	15
Utrecht	5	6	7	8
Noord-Holland	9	10	12	14
Zuid-Holland	16	18	21	24
Zeeland	2	2	2	3
Noord-Brabant	12	13	15	18
Limburg	5	6	7	8
Totaal	76	85	97	113

Verschiltabel t.o.v. REF	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ambitiescenario	76	85	98	114	146	182	224	274	337	425
Compromisvariant	76	85	97	113	76	81	78	73	88	95
Procentueel										
Ambitiescenario	-4,1%	-4,6%	-5,3%	-6,2%	-7,8%	-9,7%	-11,9%	-14,5%	-17,6%	-21,9%
Compromisvariant	-4,4%	-4,9%	-5,5%	-6,4%	-4,3%	-4,5%	-4,3%	-4,0%	-4,8%	-5,1%

- In het referentiescenario stijgen de opbrengsten uit opcenten door een groeiend wagenpark en 'slechts' 373.000 (FC)EVs in 2030
- In de beleidsscenario's loopt de derving in de opcenten op tot ruim 6% in 2024, dat is 113 mln. op bijna 1,9 mld.
- Na 2024 hangt de derving af van de mate waarin (FC)EVs toenemen in het wagenpark en welk MRB tarief daarvoor geldt
- In het Ambitiescenario blijven (FC)EVs t/m 2030 vrijgesteld van MRB en zorgen voor een derving van 22% (0,4 mld.)
- In de Compromisvariant gaat het MRB tarief voor (FC)EV na 2024 naar 25% in 2025 en stijgt verder naar 45% in 2030 en zorgen (FC)EVs door hun hogere gewicht voor veel beperktere derving dan in het Ambitiescenario (5% i.p.v. 22% in 2030)

FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S

EEN VERKENNING VAN FISCALE BELEIDSSCENARIO'S EN EFFECTEN TOT 2030

TEN BEHOEVE VAN DE WERKGROEP STIMULERING ELEKTRISCH VERVOER (SEV) VOOR DE MOBILITEITSTAFEL VAN HET KLIMAATAKKOORD

december 2018

Robert Kok



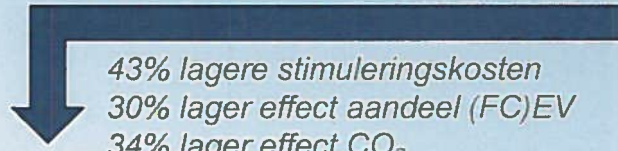
AGENDA

- Waarom fiscale stimulering?
- Drie scenario's en effecten op hoofdlijnen:
 - Referentiescenario
 - Ambitiescenario 'ambitie 100% emissievrije nieuwverkopen 2030'
 - Scenario 'Ontwerp Klimaatakkoord' (OKA) binnen financieel mandaat 1,5 mld. na 2024
- Kosteneffectiviteit
- Stimulering en dekking
 - Instrumentering stimulering 'Ontwerp Klimaatakkoord'
 - Instrumentering dekkingspakket 'Ontwerp Klimaatakkoord'
- Effecten van 'Ontwerp Klimaatakkoord'

WAAROM FISCALE STIMULERING?

- Elektrisch rijden kan een grote bijdrage leveren aan de Klimaatdoelstellingen
 - Elektrisch autorijden kan een bijdrage leveren tot 3,5 Mton CO₂-reductie binnen de opgave van 7,3 Mton in 2030
 - Versnelling van de energietransitie naar elektrisch rijden is relevant vanuit oogpunt cumulatieve CO₂-uitstoot en maximaal CO₂-budget tot 2050: hoe eerder begonnen wordt, hoe langer de cumulatieve effecten doorwerken
 - Verschoning van het Nederlandse wagenpark gaat traag en duurt lang: de Regeerakkoord-ambitie leidt tot maximaal 20% (FC)EVs in het Nederlandse wagenpark in 2030. Daarna zou het nog tot 2050 kunnen duren voordat het wagenpark emissievrij is
- Versnelling van de transitie naar elektrisch rijden
 - Het referentiescenario komt uit op 30% (FC)EV in de nieuwverkopen in 2030, het beleidsscenario komt uit op 30% (FC)EV in 2024, dit impliceert 6 jaar versnelling van de transitie
 - Wanneer zouden de nieuwverkopen in een referentiescenario na 2030 100% emissievrij worden? Waarschijnlijk niet vóór 2035. Het lijkt reëel om aan te nemen dat de Regeerakkoord-ambitie minimaal voor een versnelling van 6 jaar zorgt
- Wat kost het en is dit het waard?
 - Fiscale stimulering kan volledig budgettair neutraal worden vormgegeven, bij 100% dekking kost het de overheid niets
 - De nationale kosten zijn door Revnext ingeschat op € -60 tot € +60 per ton CO₂-reductie en gemiddeld € 0 (maatschappelijk neutraal). De bredere welvaartseffecten zorgen voor een maatschappelijk positief beeld.
 - Wie betaalt de 'rekening' of het 'versnellingsgeld'? Fossiele auto's gaan meer betalen ten gunste van nulmissie auto's. Dit is per definitie marktversturend en vraagt om zorgvuldige dekking en (politiek) draagvlak

DRIE SCENARIO'S:



43% lagere stimuleringskosten
30% lager effect aandeel (FC)EV
34% lager effect CO₂

In 2030:

- 93% (FC)EVs nieuwverkopen
- 2,0 mln. (FC)EVs in wagenpark
- 3,2 Mton t.o.v. referentiescenario
- 3,5 Mton t.o.v. NEV (schatting)

In 2030:

- 65% (FC)EVs nieuwverkopen
- 1,4 mln. (FC)EVs in wagenpark
- 2,0 Mton t.o.v. referentiescenario
- 2,3 Mton t.o.v. NEV (schatting)

In 2030:

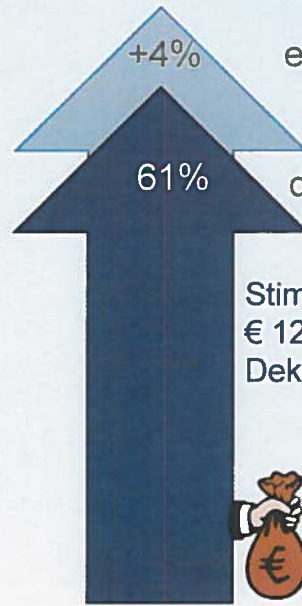
- 30% (FC)EVs nieuwverkopen
- 0,4 mln. (FC)EVs in wagenpark
- Ca. 0,3 Mton lager dan NEV



Stimuleringskosten
2021-2030: € 0

Referentiescenario

(alleen EU bronbeleid +
autonome marktontwikkelingen)



extra door dekkingspakket

door stimuleringspakket

Stimuleringskosten 2021-2030:
€ 12,7 mld.
Dekking: 100%

Ontwerp Klimaatakkoord (OKA)

(mandaat 1,5 mld. na 2024)



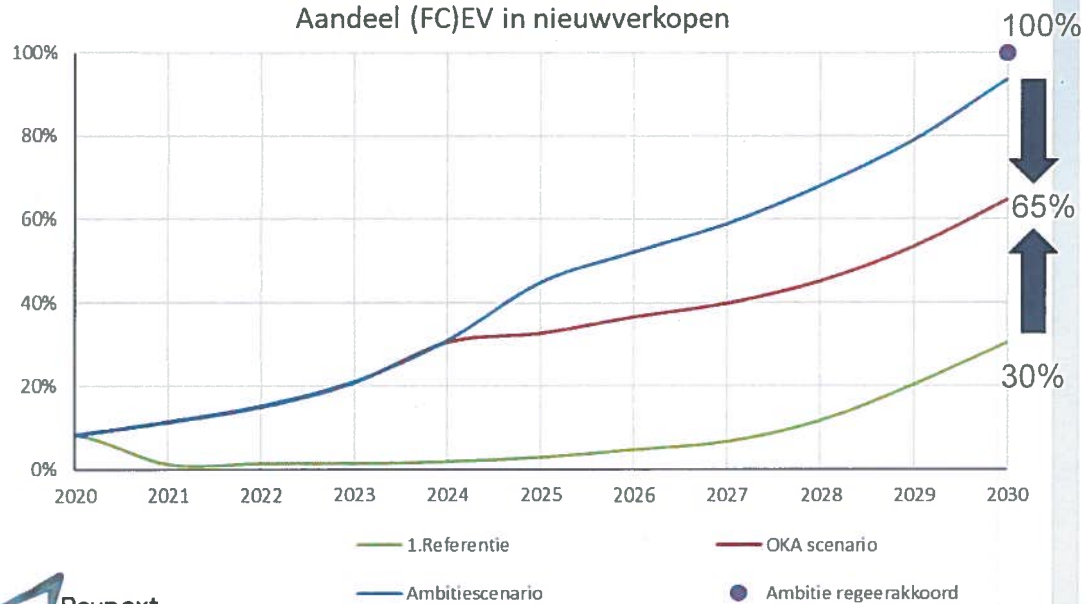
Stimuleringskosten 2021-2030:
€ 22,8 mld.
Dekking: € 9,3 mld.
Kosten overheid: € 13,5 mld.

Ambitiescenario

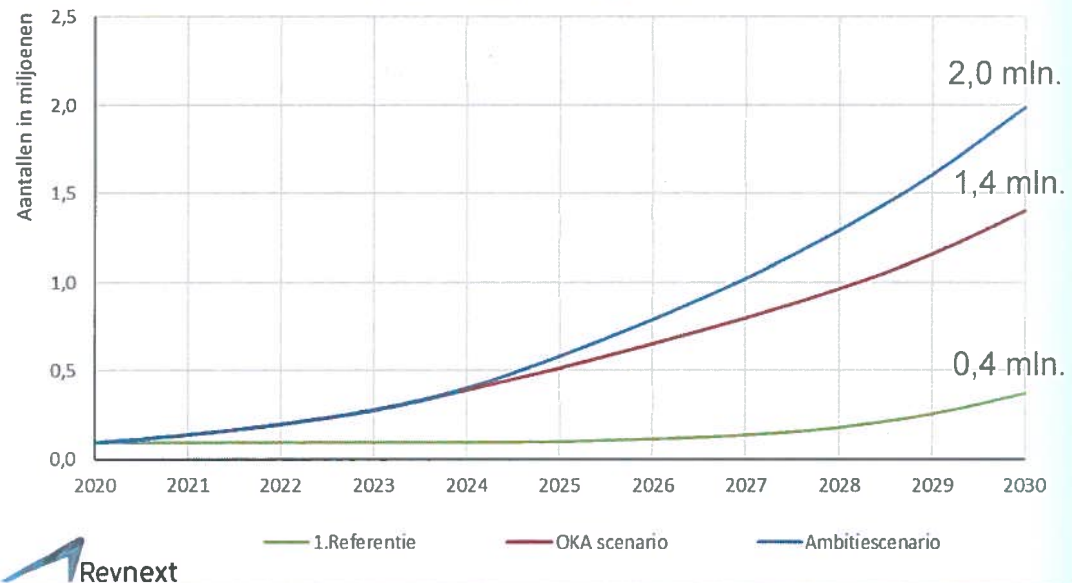
(100% nulemissie nieuwverkopen 2030)

(FC)EV IN NIEUWVERKOPEN EN WAGENPARK

Aandeel (FC)EV in nieuwverkopen



Aantal (FC)EV in wagenpark



KOSTENEFFECTIVITEIT OKA-SCENARIO

- Het is belangrijk om het verschil te duiden tussen vier kostenperspectieven:
 - Gebruiker: total cost of ownership (TCO) zijn de totale gebruikerskosten voor de consument
 - Overheid: budgettaire opbrengsten (belastingen, heffingen) en uitgaven (subsidies)
 - Nationale kosten: de directe kosten exclusief belastingen en subsidies
 - Maatschappelijke kosten: de nationale kosten + bredere welvaartseffecten (MKBA)

De nationale kosten zijn ingeschat op **€ -60 tot € +60 per ton CO₂-reductie en gemiddeld € 0 (maatschappelijk neutraal)**. De bredere welvaartseffecten zorgen voor een maatschappelijk positief beeld.

De TCO kan op termijn positief zijn terwijl mensen toch nog een drempel zien om over te stappen



Fiscale stimulering kan gedrag van burgers beïnvloeden (overstapdrempel naar EV)

Overdrachten binnen Nederland: geldstromen tussen de overheid en de betrokken doelgroepen

Als de kale TCO positief is, kan stimuleringsbeleid tot lagere nationale kosten leiden en vloeit de derving weer terug de economie in en via andere belastingen (buiten het autodomein) terug naar de schatkist

STIMULERING EN DEKKING OKA-SCENARIO

2021

2024

2025

2030

Beleid gelijk aan Ambitiescenario

Budgettaire derving (stimuleringskosten) maximaal € 1,5 mld. per jaar

MRB vrijstelling tot en met 2024
Bijtelling oplopend van 4% naar 10% in 2024
Privésubsidie aflopend van 6k naar 4,8k in 2024

MRB van 25% in 2025 naar 45% in 2030
Bijtelling naar 16% in 2025 oplopend naar 20% in 2030
Privésubsidie aflopend naar 2,2k in 2030

Stimulering:
OKA-scenario

Dekking:
OKA-scenario

Innovatietoeslag (aanschaf) ICEVs
Accijnsverhoging ICEVs
MRB verhoging ICEVs + innovatietoeslag (bezit)

Innovatietoeslag (aanschaf) ICEVs + vaste voet (FC)EV
Accijnsverhoging ICEVs
MRB verhoging ICEVs + innovatietoeslag (bezit)

Volledige dekking (budgettair neutraal)

Dekking ter grootte van € 1,5 mld. per jaar

Openstaande vragen:

- Het kabinet heeft aan PBL gevraagd enkele alternatieve modules door te rekenen. Mogelijk worden naar aanleiding van de uitkomsten bepaalde dekkingsinstrumenten gewijzigd

OKA: BELEIDSINVULLING STIMULERING +DEKKING



Beleid STIMULERING ¹	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	6.000	5.600	5.200	4.800	4.400	3.690	3.520	3.080	2.640	2.200
<i>Lineaire afbouw²:</i>	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k

Beleid DEKKING ¹	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
MRB-verhoging p.j. per ICEV	6	23	41	73	90	103	106	110	115	126
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
Innovatietoeslag op bezit	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
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. Er vindt nog een analyse plaats naar de stimulering van innovatieve nul-emissie auto's (H₂ en zonnecel) en de extra derving en dekking die daarmee samenhangt
2. Tot 40k catalogusprijs geldt de volledige subsidie, tussen 40k en 60k loopt de subsidiehoogte lineair af, boven 60k is er geen subsidie.

OKA-SCENARIO: BUDGETTAIRE EFFECTEN



Stimuleringskant (in mln.) ¹	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	136	170	212	273	247	282	313	338	394	426	792	2.000	2.792
BPM	278	380	462	620	673	703	690	663	609	589	1.739	3.927	5.667
Bijtelling	47	93	146	209	202	185	129	85	34	17	495	653	1.148
Accijns	42	90	153	239	312	379	443	499	543	583	525	2.758	3.283
Energie belasting	-15	-36	-64	-102	-142	-175	-205	-231	-250	-267	-218	-1.269	-1.486
Kosten Prive stimulering	26	35	55	89	121	144	165	191	228	260	204	1.109	1.313
Totaal	514	732	964	1.328	1.414	1.518	1.535	1.545	1.559	1.608	3.538	9.178	12.716
Dekkingskant (in mln.) ¹	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	52	193	281	548	728	850	869	892	913	983	1.075	5.236	6.311
Innovatietoelage op bezit	213	216	218	220	223	224	226	228	230	231	868	1.362	2.230
BPM	-3	-8	-15	-25	4	-4	0	1	10	15	-51	26	-25
Innovatietoelage op aanschaf	31	60	84	99	96	90	86	78	67	52	275	469	744
Bijtelling	1	2	3	3	5	7	8	7	8	8	9	44	53
Accijns	120	120	186	184	180	174	169	163	156	146	611	988	1.599
Energie belasting	0	0	1	1	3	5	8	10	13	16	3	55	57
Kosten stimulering particuliere markt	-0	-2	-3	-9	-7	-11	-12	-17	-20	-26	-14	-93	-107
Subtotaal	416	581	756	1.023	1.232	1.336	1.353	1.363	1.377	1.426	2.776	8.086	10.862
Vrijval Autobrief II	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
Dekking door MRB bestelauto's ²	-19	19	57	123	-0	-0	-0	-0	-0	0	179	-0	179
Totaal	514	732	964	1.328	1.414	1.518	1.535	1.545	1.559	1.608	3.538	9.178	12.716

1. Er vindt nog een analyse plaats naar de stimulering van innovatieve nul-emissie auto's (H₂ en zonnecel) en de extra derving en dekking die daarmee samenhangt

2. In het OKA wordt 191 mln. uit de MRB bestelauto's genoemd. In de tabel hierboven is dat bijgesteld naar 179 mln. De benodigde dekking komt niet overeen met de extra MRB opbrengsten, daardoor is er een kasschuif tussen jaren nodig.

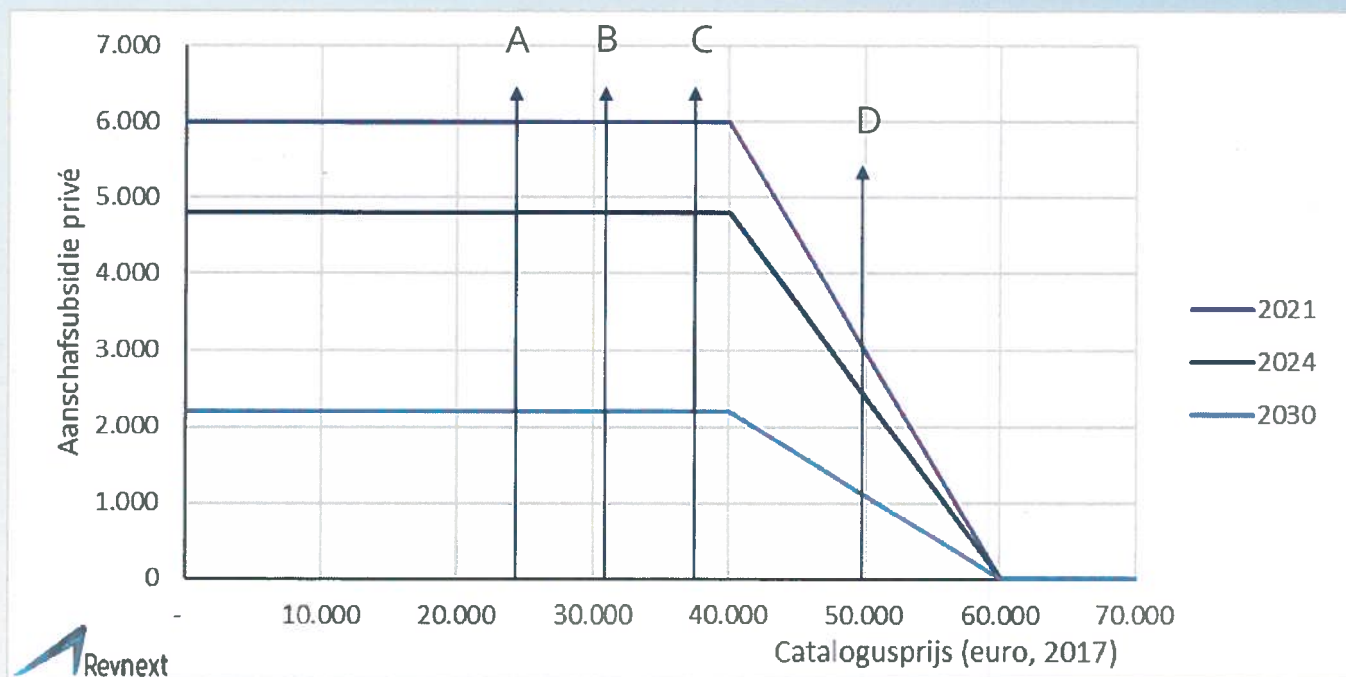
KLIMAAT AKKOORD: INSTRUMENTERING STIMULERINGS- SPAKKET

OKA-SCENARIO: INSTRUMENTERING BELEID



Beleid STIMULERING	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 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
Privé subsidie	6.000	5.600	5.200	4.800	4.400	3.690	3.520	3.080	2.640	2.200
<i>Lineaire afbouw:</i>	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k

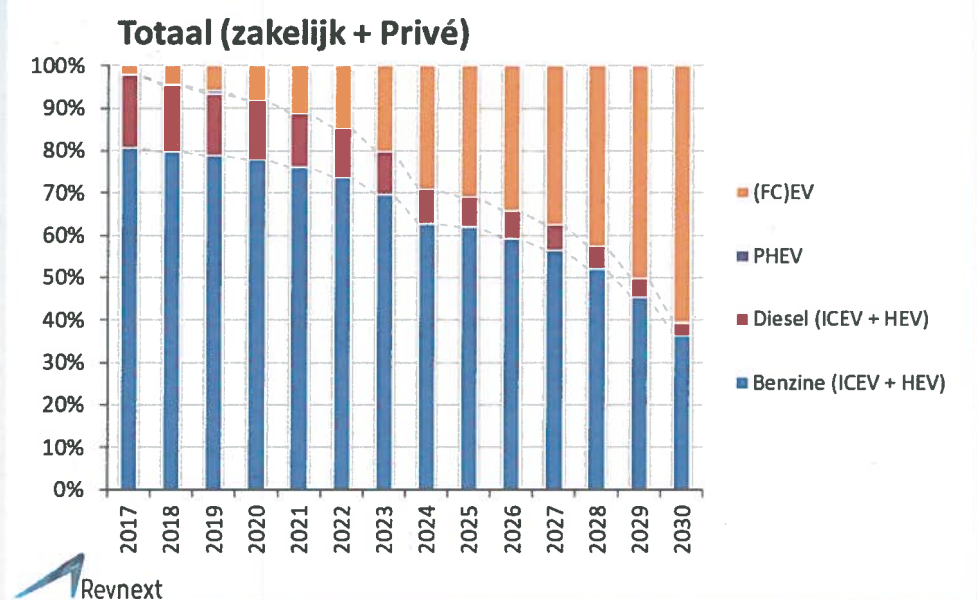
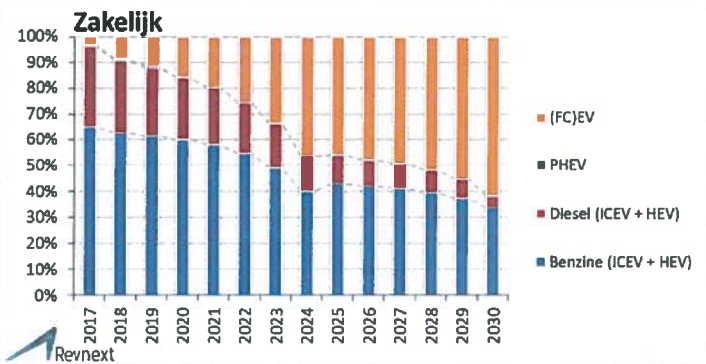
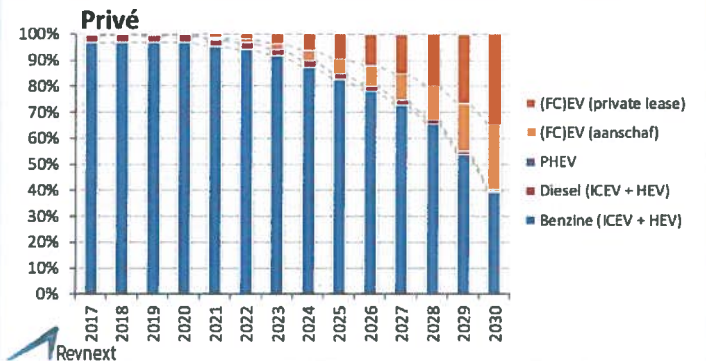
OKA-SCENARIO: INSTRUMENTERING BELEID



Pijlen gemiddelde catalogusprijs incl. BTW in 2021

OKA-SCENARIO: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN

Effecten stimuleringsbeleid OKA-scenario (zonder effecten dekkingspakket):

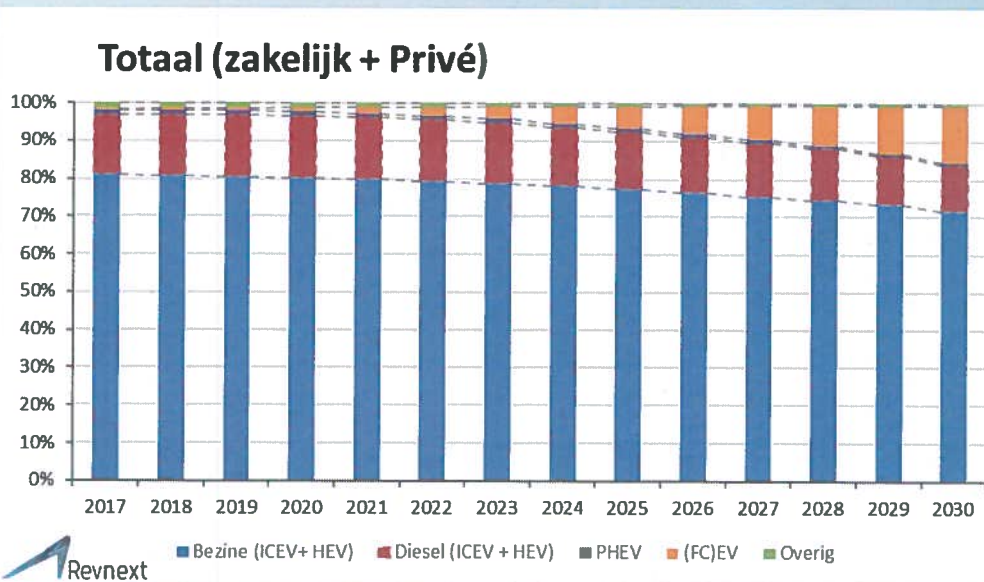
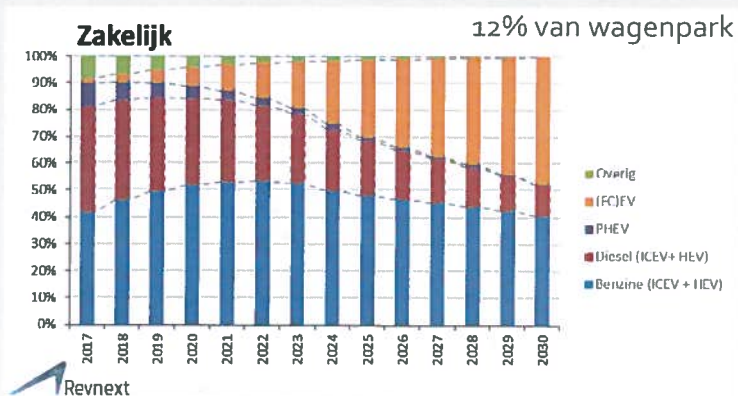
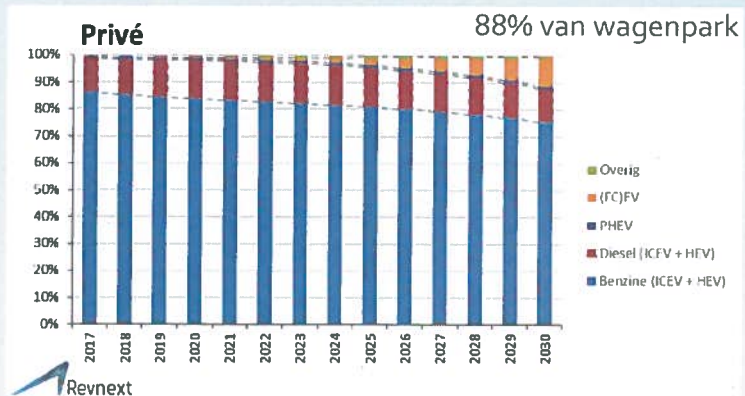


Brandstof	2024	2030
Benzine	63%	36%
Diesel	8%	3%
PHEV	0%	0%
(FC)EV	29%	61%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	10%	60%
Zakelijk	47%	62%
Totaal	29%	61%

OKA-SCENARIO: SAMENSTELLING WAGENPARK

Effecten stimuleringsbeleid OKA-scenario (zonder effecten dekkingspakket):



Brandstof	2024	2030
Benzine	78%	72%
Diesel	16%	12%
PHEV	1%	1%
(FC)EV	4%	14%
Overig	1%	0%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	2%	10%
Zakelijk	24%	47%
Totaal	4%	14%

OKA-SCENARIO: BUDGETTAIRE EFFECTEN

Stimuleringskant (in mln.) ¹	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	136	170	212	273	247	282	313	338	394	426	792	2.000	2.792
BPM	278	380	462	620	673	703	690	663	609	589	1.739	3.927	5.667
Bijtelling	47	93	146	209	202	185	129	85	34	17	495	653	1.148
Accijns	42	90	153	239	312	379	443	499	543	583	525	2.758	3.283
Energie belasting	-15	-36	-64	-102	-142	-175	-205	-231	-250	-267	-218	-1.269	-1.486
Kosten Prive stimulering	26	35	55	89	121	144	165	191	228	260	204	1.109	1.313
Totaal	514	732	964	1.328	1.414	1.518	1.535	1.545	1.559	1.608	3.538	9.178	12.716

1. Er vindt nog een analyse plaats naar de stimulering van innovatieve nul-emissie auto's (H₂ en zonnecel) en de extra derving en dekking die daarmee samenhangt

- De totale derving (=kosten van stimulering (FC)EVs) in 2021-2024 bedraagt € 3,5 mld.
- De jaarlijkse derving loopt in 2021-2024 op tot € 1,3 mld. in 2024 en blijft daarna gemaximeerd op circa € 1,5 mld. per jaar conform de 'Kabinetsappreciatie'

INSTRUMENTERING DEKKINGSPAKKET OKA-SCENARIO

DEKKINGSPAKKET: 100% DEKKING

DEKKING KOMT VANUIT HET AUTODOMEIN, HET BREDERE
MOBILITEITSDOMEIN EN DE VRIJVAL VAN AUTOBRIEF II

INNOVATIETOESLAG OP AANSCHAF ICEV
BPM VASTE VOET (FC)EV
ACCIJNSVERHOGING 1 CENT BENZINE VANAF 2021
ACCIJNSVERHOGING 1 CENT DIESEL VANAF 2021 EN 2 CENT 2023-2030
MRB-VERHOGING ICEV
INNOVATIETOESLAG € 25 PER AUTO

TOELICHTING BIJ DEKKINGSPAKKET VANUIT AUTODOMEIN

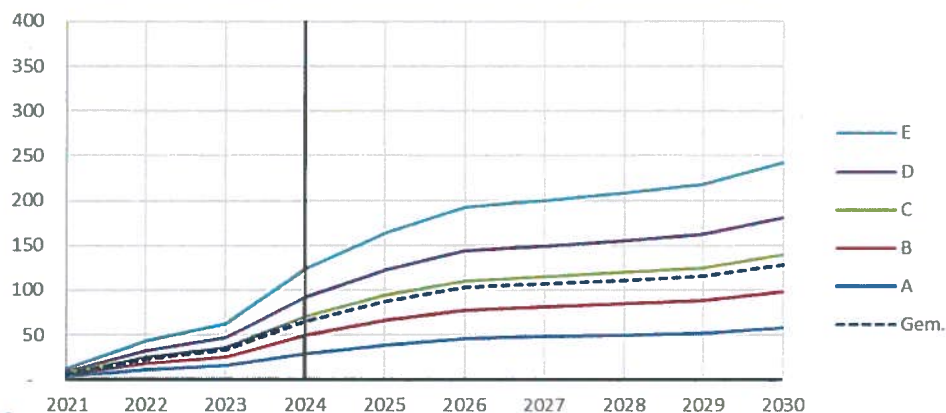
- Een 'innovatietoeslag op aanschaf' voor alle ICEVs. Deze innovatietoeslag heeft een tijdelijk karakter en loopt af per 1-1-2031
- De 'innovatietoeslag op aanschaf' is als volgt vormgegeven: €87,5 per ICEV in 2021, €175 per ICEV in 2022, €262,5 per ICEV in 2023, €350 per ICEV in 2024, geen verdere verhoging dus €350 per ICEV in 2025-2030
- Een vaste voet van € 350 in de BPM voor emissievrije auto's vanaf 2025
- Een innovatietoeslag op bezit: 25 euro per jaar voor iedere auto in het wagenpark in 2021-2030
- Een MRB-verhoging van het basistarief voor ICEVs
- Benzine en dieselaccijnsverhoging met 1 cent vanaf 2021
- Dieselaccijns naar 2 cent vanaf 2023. Dit wordt gebruikt om vanaf 2023 de MRB-verhoging te beperken.
- Een 'vrijval uit Autobrief II': maatregelen uit Autobrief II die structureel blijven doorwerken
- Een MRB verhoging voor bestelauto's

OKA-SCENARIO: MRB-VERHOOGING

- MRB verhoging alleen over basistarief, niet over dieseltoeslag
- MRB verhoging alleen toegepast op ICEVs, voor (FC)EV geldt het niet-verhoogde basistarief uit 2020 maal het MRB-percentag
- De gemiddelde ICEV auto (gewogen naar vlootmix benzine + diesel) betaalt € 65 extra MRB per jaar in 2024

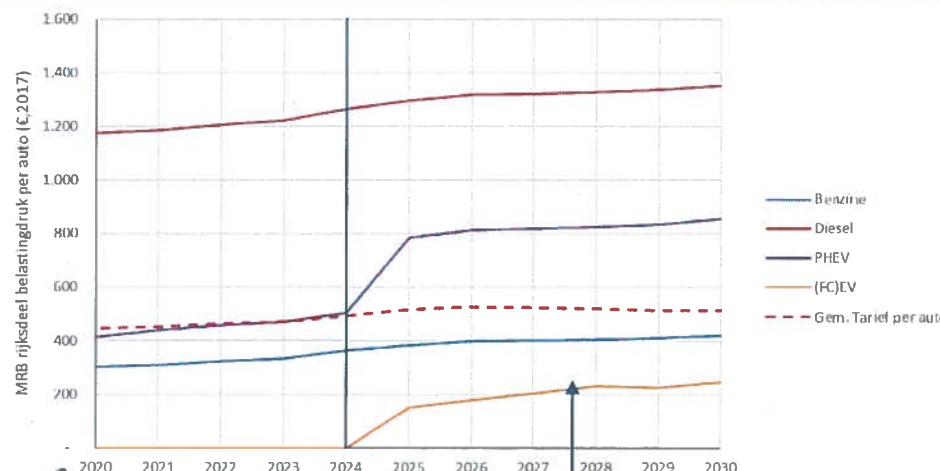


MRB verhoging ICEV in euro per jaar (alleen basistarief)



Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A	€ 3	€ 10	€ 15	€ 29	€ 58
B	€ 5	€ 17	€ 25	€ 50	€ 98
C	€ 7	€ 25	€ 36	€ 70	€ 139
D	€ 9	€ 32	€ 47	€ 91	€ 180
E	€ 12	€ 43	€ 63	€ 123	€ 242
Gem.	€ 6	€ 23	€ 33	€ 65	€ 128



Revnext

Jaar	Verhoging van de MRB
2021	2%
2022	7%
2023	10%
2024	20%
2025	26%
2026	31%
2027	32%
2028	33%
2029	35%
2030	39%

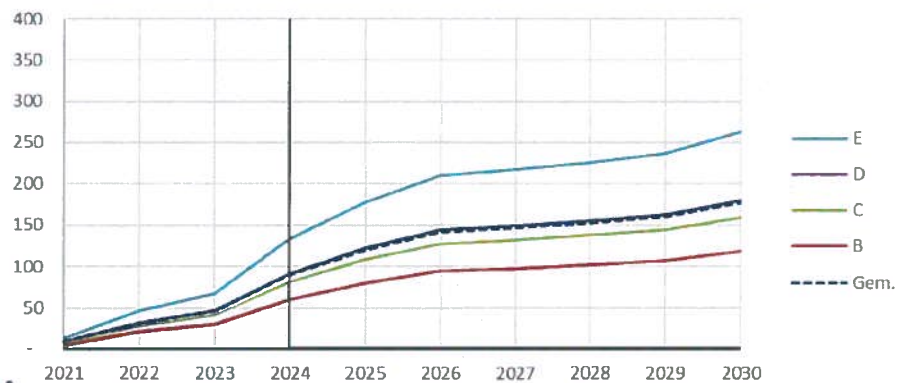
(FC)EV blijft goedkoper dan benzine ondanks 25-45% MRB en hoger gewicht

OKA-SCENARIO: MRB-VERHOOGING

- MRB verhoging alleen over basistarief, niet over dieseltoeslag
- MRB verhoging alleen toegepast op ICEVs, voor (FC)EVs geldt het niet-verhoogde basistarief uit 2020 maal het MRB-percentag
- De gemiddelde dieselauto betaalt € 90 extra MRB per jaar in 2024, de gemiddelde benzineauto € 60 extra



MRB verhoging diesel in euro per jaar (alleen basistarief)

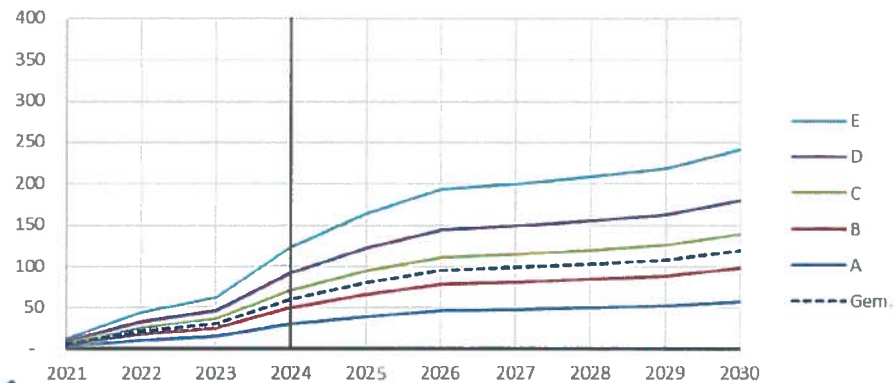


Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A					
B	€ 6	€ 21	€ 31	€ 60	€ 118
C	€ 8	€ 28	€ 41	€ 81	€ 159
D	€ 9	€ 32	€ 47	€ 91	€ 180
E	€ 13	€ 47	€ 68	€ 133	€ 263
Gem.	€ 9	€ 32	€ 46	€ 90	€ 178

	2021	2022	2023	2024	2030
A					
B	€ 6	€ 21	€ 31	€ 60	€ 118
C	€ 8	€ 28	€ 41	€ 81	€ 159
D	€ 9	€ 32	€ 47	€ 91	€ 180
E	€ 13	€ 47	€ 68	€ 133	€ 263
Gem.	€ 9	€ 32	€ 46	€ 90	€ 178

MRB verhoging benzine in euro per jaar (alleen basistarief)



Revnext

	2021	2022	2023	2024	2030
A	€ 3	€ 10	€ 15	€ 29	€ 58
B	€ 5	€ 17	€ 25	€ 50	€ 98
C	€ 7	€ 25	€ 36	€ 70	€ 139
D	€ 9	€ 32	€ 47	€ 91	€ 180
E	€ 12	€ 43	€ 63	€ 123	€ 242
Gem.	€ 6	€ 21	€ 31	€ 60	€ 118

	2021	2022	2023	2024	2030
A	€ 3	€ 10	€ 15	€ 29	€ 58
B	€ 5	€ 17	€ 25	€ 50	€ 98
C	€ 7	€ 25	€ 36	€ 70	€ 139
D	€ 9	€ 32	€ 47	€ 91	€ 180
E	€ 12	€ 43	€ 63	€ 123	€ 242
Gem.	€ 6	€ 21	€ 31	€ 60	€ 118

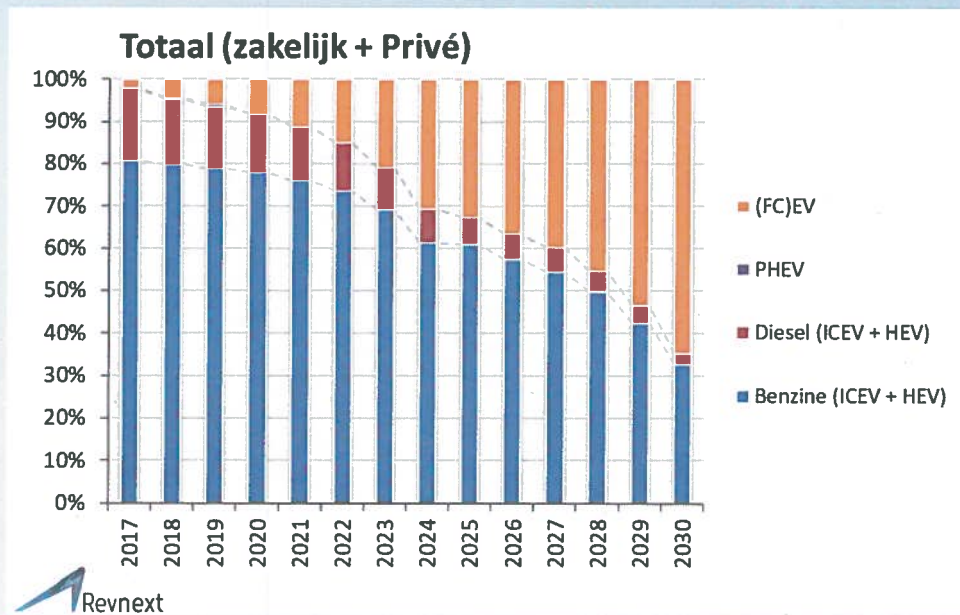
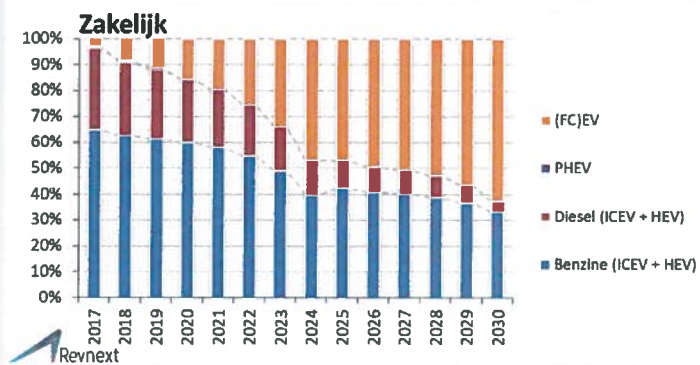
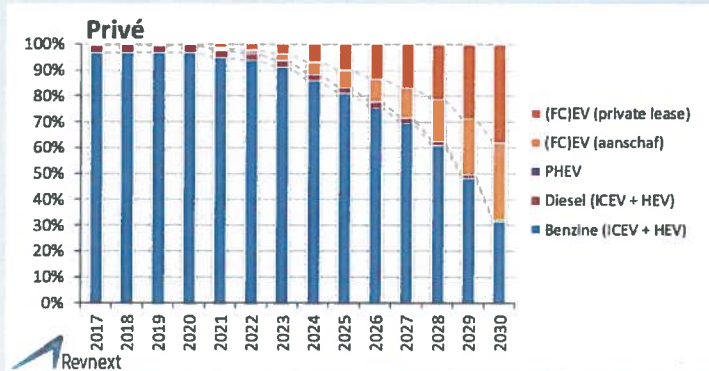
OKA-SCENARIO: OVERZICHT DEKKINGSPAKKET 2021-2030

Dekkingskant (in mln.) ¹	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021-2024	2025-2030	Totaal
MRB	52	193	281	548	728	850	869	892	913	983	1.075	5.236	6.311
Innovatietoelage op bezit	213	216	218	220	223	224	226	228	230	231	868	1.362	2.230
BPM	-3	-8	-15	-25	4	-4	0	1	10	15	-51	26	-25
Innovatietoelage op aanschaf	31	60	84	99	96	90	86	78	67	52	275	469	744
Bijtelling	1	2	3	3	5	7	8	7	8	8	9	44	53
Accijns	120	120	186	184	180	174	169	163	156	146	611	988	1.599
Energie belasting	0	0	1	1	3	5	8	10	13	16	3	55	57
Kosten stimulering particuliere markt	-0	-2	-3	-9	-7	-11	-12	-17	-20	-26	-14	-93	-107
Subtotaal	416	581	756	1.023	1.232	1.336	1.353	1.363	1.377	1.426	2.776	8.086	10.862
Vrijval Autobrief II	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182	583	1.092	1.675
Dekking door MRB bestelauto's ²	-19	19	57	123	-0	-0	-0	-0	-0	0	179	-0	179
Totaal	514	732	964	1.328	1.414	1.518	1.535	1.545	1.559	1.608	3.538	9.178	12.716

- In totaal is er in 2021-2030 12,7 mld. dekking, gelijk aan de kosten van het stimuleringspakket
- Het totale OKA-scenario is daardoor budgettair neutraal
- De meeste dekking komt vanuit de MRB-verhogingen, circa 50%
- Andere grote dekkingsposten zijn de innovatietoelage op bezit en de accijnsverhoging

OKA-SCENARIO: SAMENSTELLING NIEUWVERKOPEN

Effecten totaal OKA-scenario (stimuleringsbeleid + dekkingspakket):



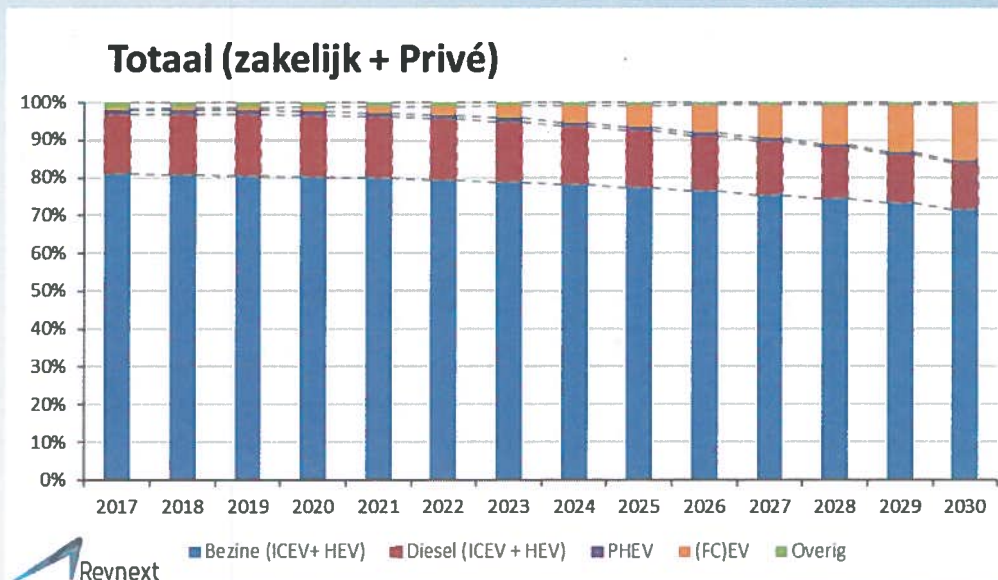
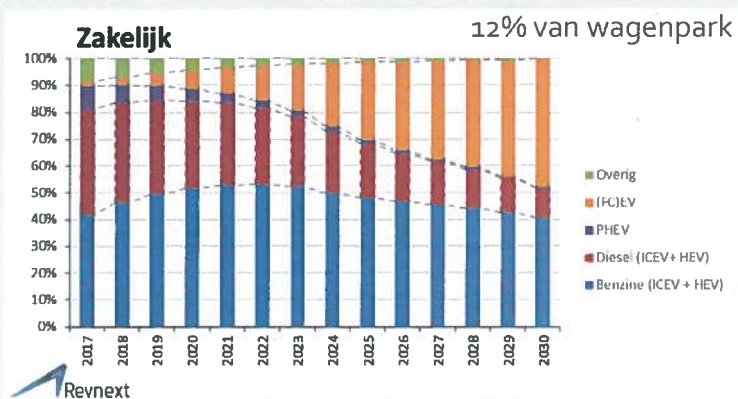
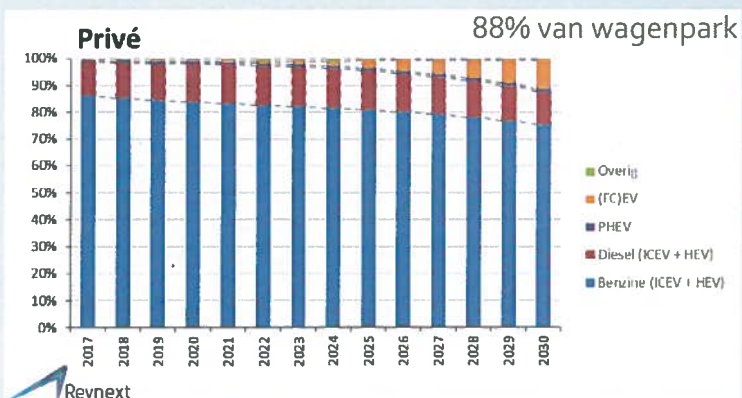
Brandstof	2024	2030
Benzine	62%	32%
Diesel	8%	3%
PHEV	0%	0%
(FC)EV	30%	65%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	12%	68%
Zakelijk	47%	62%
Totaal	30%	65%

Door de extra belastingdruk van € 12,7 mld. in het dekkingspakket stijgt het aandeel (FC)EV van 61% in het stimuleringspakket naar 65% inclusief het dekkingspakket.

OKA-SCENARIO: SAMENSTELLING WAGENPARK

Effecten totaal OKA-scenario (stimuleringsbeleid + dekingspakket):



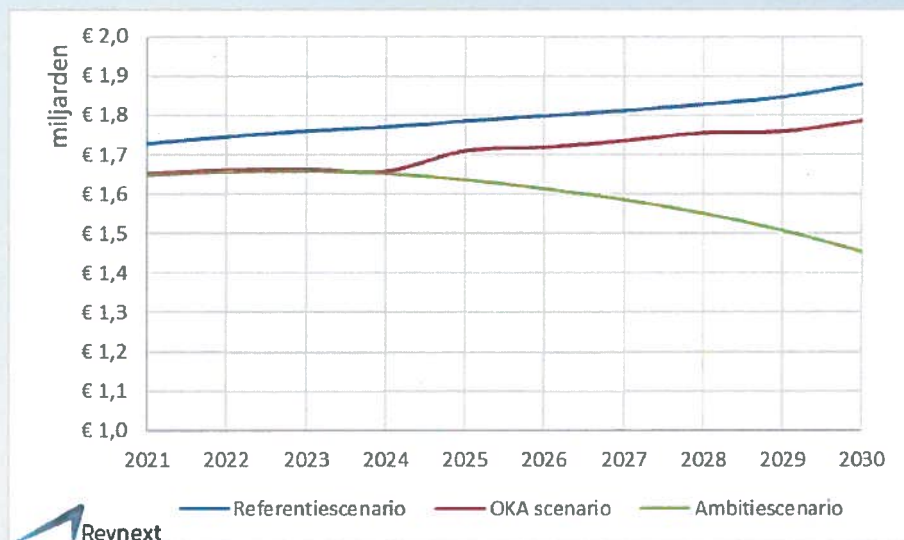
Brandstof	2024	2030
Benzine	78%	71%
Diesel	16%	12%
PHEV	1%	1%
(FC)EV	4%	15%
Overig	1%	0%
Totaal	100%	100%

Aandeel EV	2024	2030
Privé	2%	11%
Zakelijk	24%	48%
Totaal	4%	15%

Aandeel (FC)EV is afgerond 1% hoger dan met alleen het stimuleringspakket.

BIJLAGEN

OPCENTEN: SCENARIO ANALYSES



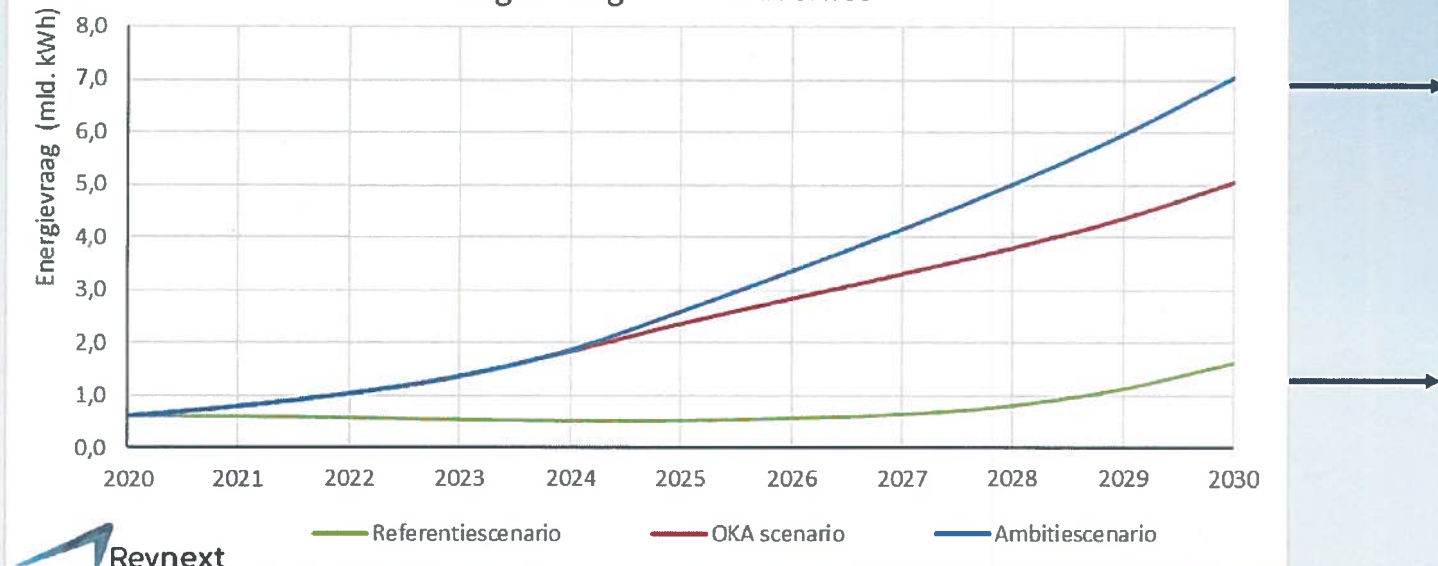
Derving per provincie in mln.	2021	2022	2023	2024
Groningen	3	3	4	4
Friesland	3	3	3	4
Drenthe	3	3	3	4
Overijssel	5	6	7	8
Flevoland	3	3	4	5
Gelderland	10	11	13	15
Utrecht	5	6	7	8
Noord-Holland	9	10	12	14
Zuid-Holland	16	18	21	24
Zeeland	2	2	2	3
Noord-Brabant	12	13	15	18
Limburg	5	6	7	8
Totaal	76	85	97	113

Verschiltabel t.o.v. REF	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ambitiescenario	78	88	100	116	149	184	226	277	339	428
OKA scenario	76	85	97	113	76	81	78	73	88	95
Procentueel										
Ambitiescenario	-4,3%	-4,7%	-5,4%	-6,3%	-8,0%	-9,9%	-12,0%	-14,6%	-17,8%	-22,0%
OKA scenario	-4,4%	-4,9%	-5,5%	-6,4%	-4,3%	-4,5%	-4,3%	-4,0%	-4,8%	-5,1%

- In het referentiescenario stijgen de opbrengsten uit opcenten door een groeiend wagenpark en 'slechts' 0,4 mln. (FC)EVs in 2030
- In de beleidsscenario's loopt de derving in de opcenten op tot ruim 6% in 2024, dat is 113 mln. op bijna 1,9 mld.
- Na 2024 hangt de derving af van de mate waarin (FC)EVs toenemen in het wagenpark en welk MRB tarief daarvoor geldt
- In het Ambitiescenario blijven (FC)EVs t/m 2030 vrijgesteld van MRB en zorgen voor een derving van 22% (0,4 mld.)
- In het OKA-scenario gaat het MRB tarief voor (FC)EV na 2024 naar 25% in 2025 en stijgt verder naar 45% in 2030 en zorgen (FC)EVs door hun hogere gewicht voor veel beperktere derving dan in het Ambitiescenario (5% i.p.v. 22% in 2030)

ENERGIEVRAAG NULEMISSIE AUTO'S

Energievraag incl. laadverlies



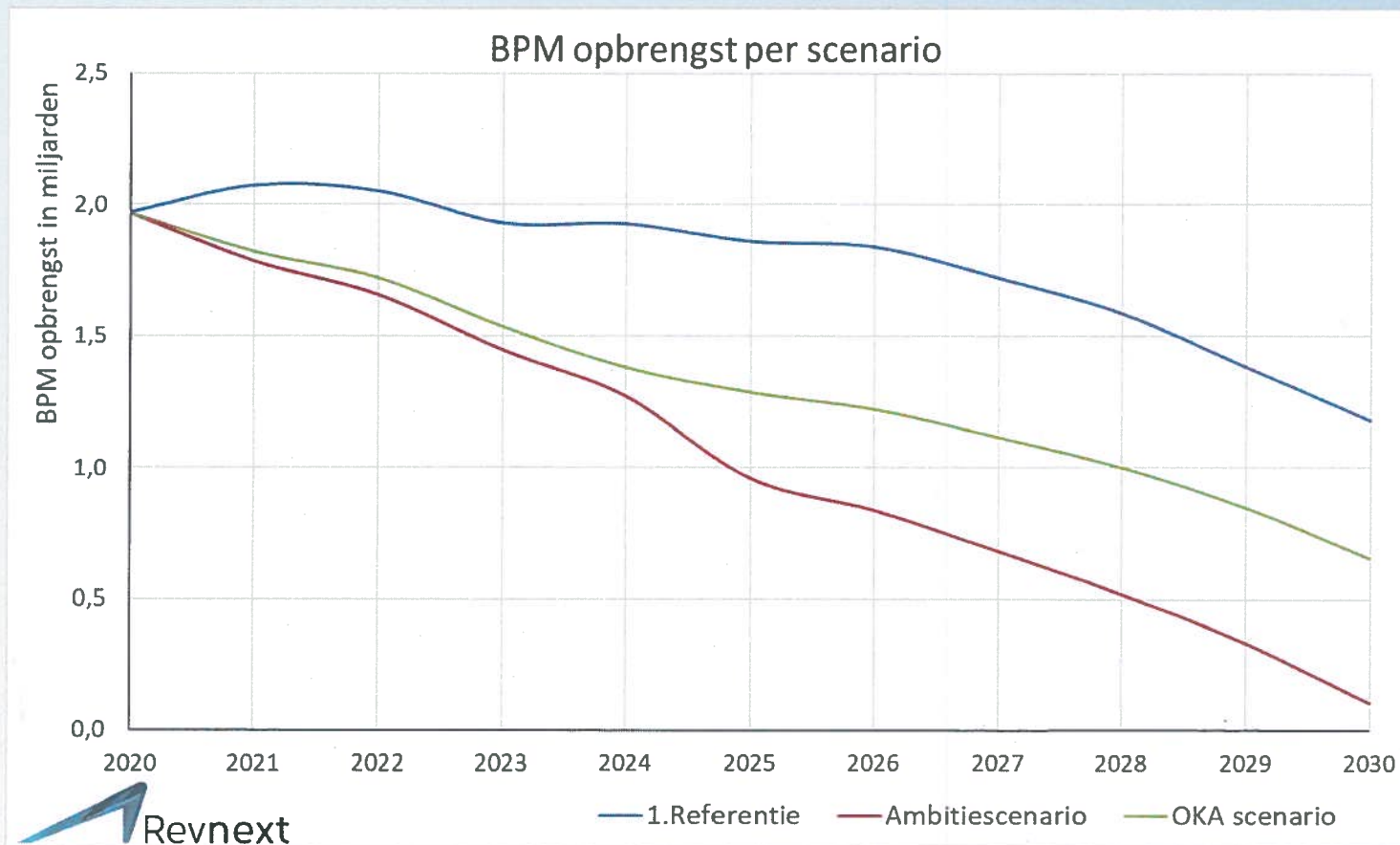
De extra energievraag in de Ambitievariant is 5,4 mld. kWh t.o.v. het referentiescenario

De energievraag in het referentiescenario wijkt af van de NEV, omdat in dit nieuwe referentiescenario een hoger aandeel elektrische kilometers is aangenomen

Energievraag (mld. kWh, excl. laadverlies)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	1,0	1,4
OKA scenario	0,7	0,9	1,2	1,6	2,1	2,5	3,0	3,4	3,9	4,5
Ambitiescenario	0,7	0,9	1,2	1,7	2,3	3,0	3,7	4,5	5,3	6,3
Energievraag (GWh, incl. laadverlies)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Referentie	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,8	1,1	1,6
OKA scenario	0,8	1,0	1,4	1,9	2,4	2,8	3,3	3,8	4,4	5,1
Ambitiescenario	0,8	1,1	1,4	1,9	2,6	3,4	4,2	5,0	6,0	7,0

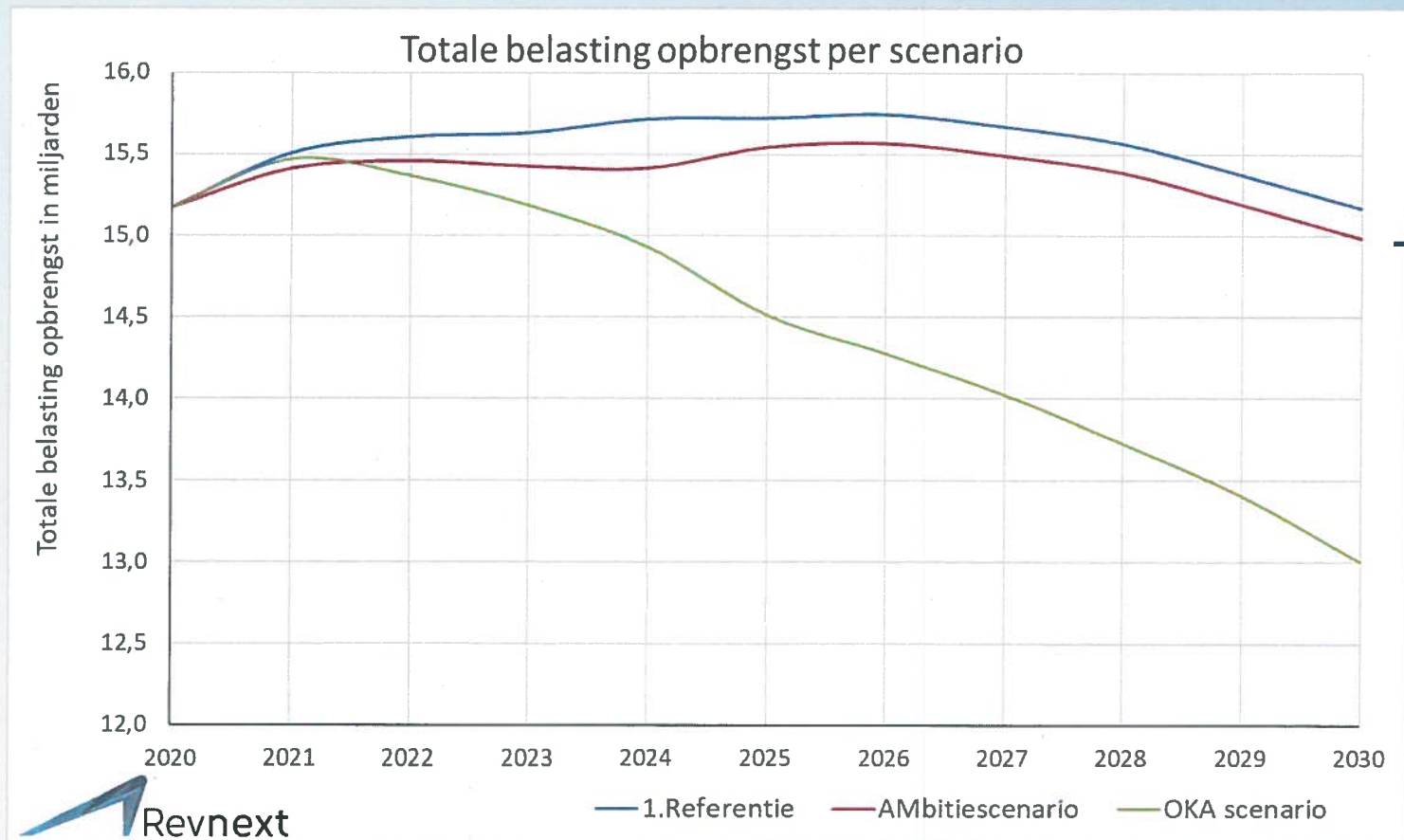
* De energievraag is incl. de elektrische kilometers van PHEVs.

BPM-OPBRENGSTEN PER SCENARIO



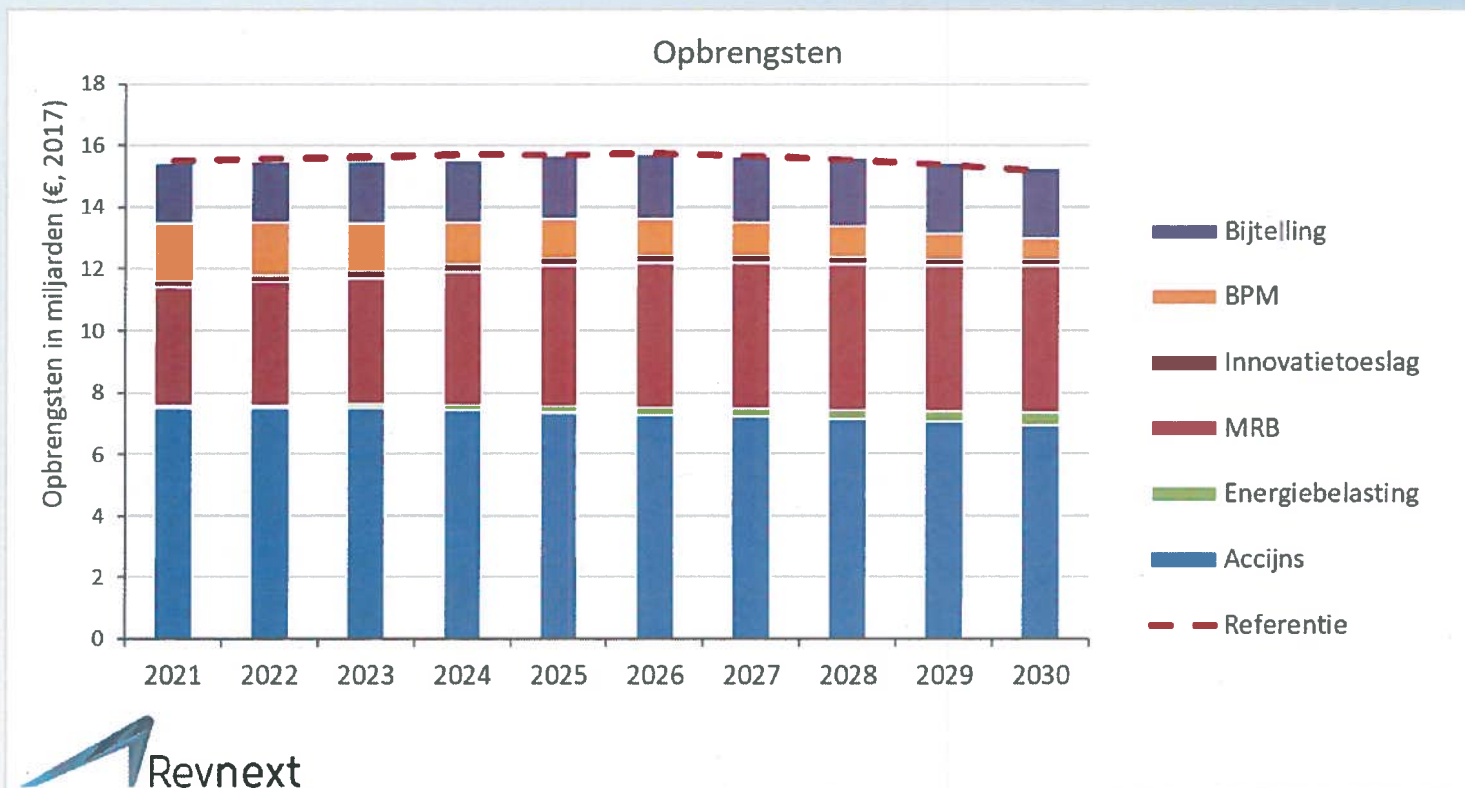
→ Op totaalniveau dalen de BPM-opbrengsten door ingroei van nulmissieauto's. Op segmentniveau blijft de belastingdruk per auto gelijk.

TOTALE BELASTINGOPBRENGSTEN PER SCENARIO



Vershil tussen referentie en de klimaatakkoord variant is 'vrijval Autobrief II'

KLIMAAT AKKOORD: TOTALE BELASTINGOPBRENGSTEN



CO₂-UITSTOOT

Scenario	Mton in 2030	verschil t.o.v. Referentie	verschil t.o.v. NEV
Referentie	15,91		0,3
OKA scenario	13,90	2,01	2,3
Ambitiescenario	12,68	3,23	3,5

→ Het referentiescenario van Revnext wijkt af van de NEV(2017). In het referentiescenario is o.a. strenger EU bronbeleid doorgevoerd

AANTAL (FC)EV IN VLOOT

Aantal EV in vloot (mln.)	2024	2030
Referentie	0,10	0,37
OKA scenario	0,39	1,40
Ambitiescenario	0,40	1,99

- In de variant uit het klimaat akkoord is het aantal (FC)EVs in de vloot circa 600.000 lager dan in het Ambitiescenario en komt op 1,4 mln. in 2030

OVERZICHT CARBONTAX-MODELLEN

Carbontax-model nieuwverkopen:

- 5 marktsegmenten: A t/m E⁺
- 4 brandstofsoorten/aandrijflijnen: Benzine (+HEV), Diesel (+HEV), PHEV, (FC)EV
- 2 gebruikersgroepen: privé en zakelijk
 - Privé onderverdeeld in aanschaf en private lease
- Prijsontwikkelingen per marktsegment en brandstofsoort per jaar
- Belastingdruk per marktsegment, per brandstofsoort, per gebruikersgroep en per g/km CO₂-uitstoot en per jaar
- Aanbodverdelingen naar CO₂-uitstoot per marktsegment en brandstofsoort per jaar. Bronbeleid EU vertaald naar CO₂- en kostenontwikkelingen
- Vraagvoorspellingen op basis van prijzen en belastingdruk per marktsegment, brandstofsoort en gebruiksgroep per jaar o.b.v. prijselasticiteiten binnen en tussen marktsegmenten en brandstofsoorten
- Prijselasticiteiten bepaald op basis nieuwverkopen tot en met 2017. Model gekalibreerd met werkelijke verkoopdata tot en met 2017
- TCO-module o.b.v. recente inzichten
- Inzicht in opbrengsten BPM, MRB en Bijtelling, Accijnzen, Energiebelasting, Opcenten, overheidskosten, nationale kosten gebruikerskosten
- Inzicht in omvang en samenstelling nieuwverkopen
- Inzicht in gemiddelde en totale CO₂ uitstoot (g/km en Mton)

Carbontax-model wagenpark:

- 5 brandstofsoorten/aandrijflijnen: Benzine (+HEV), Diesel (+HEV), PHEV, (FC)EV, overig
- 2 gebruikersgroepen: privé en zakelijk
- Nieuwverkopen uit Carbontax-nieuwverkopen
- Module parallel import (omvang, samenstelling en CO₂-uitstoot)
- Export scenario's (survival rates, afhankelijk van beleid)
- Sloop (survival rates)
- Samenstelling wagenpark per g/km en per bouwjaar (leeftijd), model gekalibreerd met RDW en RDC data tot en met 2017
- Norm- en praktijkemissies
- Jaarkilometrages die afhangen van leeftijd en gebruikersgroep privé of zakelijk
- Aansluiting op NEV qua autonome groei kilometerage door personenauto's in Nederland
- Inzicht in MRB-, Bijtelling-, Energiebelasting, Opcenten en accijnsopbrengsten
- Inzicht in omvang en samenstelling wagenpark (o.a. aantal elektrische auto's in wagenpark in 2030)
- Inzicht in gemiddelde- en totale CO₂ uitstoot (g/km en Mton)