

Effectenstudie: Afbouw BPM-vrijstelling bestelauto's ondernemers

In opdracht van:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en
Ministerie van Financiën

**Effectenstudie:
Afbouw BPM-vrijstelling bestelauto's
ondernemers**

Robert Kok
Stephan van Zyl
Bas Spijker

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	10
1.1 Achtergrond	10
1.2 Doelstelling	10
1.3 Aanpak	11
1.4 Leeswijzer	11
2 Beleidscontext en BPM-maatregel	12
2.1 Basispad: KEV 2021	12
2.2 BPM-maatregel: Afbouw BPM-vrijstelling voor ondernemers	14
3 Effecten afschaffen BPM-vrijstelling bestelauto's ondernemers	15
3.1 Rekenvarianten: BPM-grondslag en variaties in de uitvoering	15
3.2 Impact afbouw BPM-vrijstelling op ondernemers	18
3.3 Ingroeipaden nieuwverkopen ZE	21
3.4 Ingroeipaden wagenpark ZE	23
3.5 CO ₂ -emissies	24
3.6 Budgettaire effecten	26
4 Effecten van aanvullende dekkingsopties	28
4.1 Dekkingsopties: MRB-/BPM-verhoging en variaties in de uitvoering	28
4.2 Impact BPM-maatregel en MRB-verhoging op ondernemers	32
4.3 Ingroeipaden nieuwverkopen ZE	34
4.4 Ingroeipaden wagenpark ZE	37
4.5 CO ₂ -emissies	38
4.6 Budgettaire effecten	39
5 Conclusies	41
Referenties	45
Bijlage A: Overzicht scenario's en dekkingsopties	46
A1: Codelijst en beschrijving van alle scenario's	46
Bijlage B: Tabellen – nieuwverkopen, wagenpark en CO ₂ -emissie	47
B1: Nieuwverkopen ZE - Aantallen	47
B2: Nieuwverkopen ZE - Aandelen	47
B3: Nieuwverkopen Diesel - Aantallen	48
B4: Wagenpark ZE	48
B5: Wagenpark Totaal	49
B6: CO ₂ emissies	49

B7: CO ₂ emissiereductie t.o.v. basispad	50
Bijlage C: Tabellen – Budgettaire effecten	51
C1: Basispad	51
C2: BPM_CAT_3S t.o.v. Basispad	51
C3: BPM_CO2_3S t.o.v. Basispad	51
C4: BPM_MAS_3S t.o.v. Basispad	51
C5: BPM_CAt_1S_2025 t.o.v. Basispad	52
C6: BPM_CO2_1S_2025 t.o.v. Basispad	52
C7: BPM_MAS_1S_2025 t.o.v. Basispad	52
C8: BPM_CAt_1S_2026 t.o.v. Basispad	52
C9: BPM_CO2_1S_2026 t.o.v. Basispad	53
C10: BPM_MAS_1S_2026 t.o.v. Basispad	53
C11: BPM_CO2_3S_MRB1_1S t.o.v. Basispad	53
C12: BPM_CO2_3S_MRB2_1S t.o.v. Basispad	53
C13: BPM_CO2_3S_MRB3_1S t.o.v. Basispad	54
C14: BPM_MAS_3S_BPM1_1S t.o.v. Basispad	54
C15: BPM_MAS_3S_BPM2_1S t.o.v. Basispad	54
C16: BPM_MAS_3S_BPM3_1S t.o.v. Basispad	54
C17: BPM_CO2_3S_MRB1_>S t.o.v. Basispad	55
C18: BPM_CO2_3S_MRB2_>S t.o.v. Basispad	55
C19: BPM_CO2_3S_MRB3_>S t.o.v. Basispad	55
C20: BPM_MAS_3S_BPM1_>S t.o.v. Basispad	55
C21: BPM_MAS_3S_BPM2_>S t.o.v. Basispad	56
C22: BPM_MAS_3S_BPM3_>S t.o.v. Basispad	56
C23: BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA t.o.v. Basispad	56
C24: BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA t.o.v. Basispad	56
C25: BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA t.o.v. Basispad	57

Samenvatting

Doel en achtergrond

In het coalitieakkoord *'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst'* staat het kabinetsvoornemen om de BPM-vrijstelling¹ voor bestelauto's voor ondernemers af te bouwen. De BPM-vrijstelling voor zero-emissie (ZE) bestelauto's blijft bestaan. De maatregel zorgt ervoor dat ondernemers net als particulieren BPM gaan betalen.

Met deze maatregel worden twee doelen beoogd: een CO₂-reductie van 0,7 Mton in 2030 en een budgettaire opbrengst van €2,2 miljard (cumulatief in 2024-2030). Een BPM op bestelauto's met een verbrandingsmotor reduceert de meerkosten van ZE-bestelauto's ten opzichte van bestelauto's met een verbrandingsmotor. Aangezien bijna 95% van het wagenpark bestelauto's bestaat uit dieselbestelauto's, wordt in het rapport gesproken over dieselbestelauto's in plaats van een bestelauto met verbrandingsmotor. De aanschaf van ZE-bestelauto's wordt hierdoor aantrekkelijker. Een versnelde ingroei van ZE-bestelauto's in de bestelauto vloot leidt vervolgens tot een reductie van de CO₂-uitstoot. Daarnaast heeft de BPM-heffing een bijkomend positief effect op de overheidsfinanciën.

Voor ondernemers betekent het afbouwen van de BPM-vrijstelling een lastenverhoging, als die na invoering van de maatregel een nieuwe dieselbestelauto aanschaffen. Een gemiddelde nieuwe dieselbestelauto wordt hierdoor omstreeks de onderzochte invoeringsjaren 2024-2026 circa €11.500 duurder. Dit is een lastenverhoging van 37% bovenop de gemiddelde aanschafprijs van een nieuwe dieselbestelauto van €31.000 (excl. BTW en BPM). Ook na afbouw van de BPM-vrijstelling is een vergelijkbare ZE-bestelauto op de korte termijn nog duurder dan een dieselbestelauto. In 2021 lag de gemiddelde aanschafprijs van een ZE-bestelauto rond €45.000 (excl. subsidie), circa €15.000 meer dan een dieselbestelauto. Qua gemiddelde jaarlijkse gebruikskosten voor de eerste eigenaar (ook wel 'total cost of ownership' of TCO genoemd) zijn de kostenverschillen tussen ZE en diesel al een stuk kleiner, maar zonder aanvullend beleid, zoals afbouw van de BPM-vrijstelling, zullen de gemiddelde gebruikskosten van ZE ook nog meerdere jaren hoger liggen dan diesel.

In opdracht van het Ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Financiën heeft Revnext berekend wat de verwachte effecten (kosten, samenstelling wagenpark, budgettaire en CO₂) zijn van het afschaffen van de BPM-vrijstelling voor ondernemers.

Aanpak

Bij aanvang van het onderzoek was het vertrekpunt het afschaffen van de BPM-vrijstelling voor ondernemers. Deze vrijgestelde BPM is in de huidige wetgeving gebaseerd op de netto catalogusprijs (voertuigprijs excl. BTW) en zou in drie stappen van 2024 tot en met 2026 worden afgeschaft. Bij de uitwerking van de maatregel bleek dat de netto catalogusprijs als BPM-grondslag en het gefaseerd afschaffen van de BPM-vrijstelling tot ongewenste effecten leidt voor onder meer de uitvoering en belastingplichtige. Hierop is de scope van het

¹ BPM staat voor belasting voor personen- en motorrijwielen en is een eenmalige belasting bij aanschaf. De vrijstelling geldt voor alle brandstofsoorten. Als vereenvoudiging wordt in dit rapport gesproken over een BPM voor dieselbestelauto's aangezien bijna 95% van het wagenpark en van de nieuwverkopen dieselbestelauto's zijn.

onderzoek verruimd naar alternatieve BPM-grondslagen en een volledige invoering in één jaar.

Alternatieve BPM-grondslagen

De CO₂-uitstoot en massa van een voertuig zijn in tegenstelling tot de netto cataloguswaarde een authentiek gegeven waarvan de kwaliteit wordt geborgd via de basisregistratie van de RDW. Deze alternatieve BPM-grondslagen zijn daarom nader onderzocht. Het is mogelijk om met een lineaire tariefstelling een CO₂-grondslag (WLTP-typekeuringswaarde²) of massa-grondslag (leeggewicht) voor de BPM te hanteren, waarmee op macroniveau (totaal nieuwverkopende) dezelfde BPM-opbrengsten en op mesoniveau (per bestelautosegment) 'bij benadering' dezelfde belastingheffing gerealiseerd wordt als op basis van de netto catalogusprijs. Doordat de voertuigkenmerken catalogusprijs, CO₂ en massa wel verschillen qua verdeling en spreiding binnen het modellenaanbod en de nieuwverkopende, kunnen de verschillen op microniveau (specifieke bestelautomodellen) relatief groot zijn.

Op mesoniveau (segmenten) is dit nader onderzocht en blijkt de CO₂-grondslag ten opzichte van de massagrondslag voor een hogere BPM-belastingdruk te zorgen voor dieselveertuigen in de grootste segmenten 'groot' en 'extra groot' en voor een lagere BPM-belastingdruk in de kleinere segmenten 'klein' en 'middel'. Op basis van de spreiding van het aanbod binnen segmenten is met de alternatieve grondslagen door gedragseffecten een verschuiving van 3 tot 5% te verwachten richting zuinigere (CO₂-grondslag) of lichtere (massagrondslag) modellen binnen de diesel nieuwverkopende. Dit effect binnen de diesel nieuwverkopende is relatief klein vergeleken met de verschuiving van diesel naar ZE nieuwverkopende door de BPM. Het gebruik van de CO₂-uitstoot als grondslag sluit beter aan op de BPM-systematiek van personenauto's waar ook een CO₂-grondslag van toepassing is. Aangezien ZE-bestelauto's vrijgesteld blijven van de BPM zal naarmate de nieuwverkopende richting 100% ZE evolueren, de BPM-opbrengst ongeacht de grondslagkeuze op termijn naar nul gaan.

In de effecten qua ZE-ingroei zijn de verschillen tussen de BPM-grondslagen vrij beperkt. De CO₂-grondslag zorgt voor ongeveer een 2,5%-punt lager ZE-ingroeipad dan de massagrondslag. In het wagenpark leidt de CO₂-grondslag tot circa 10.000 minder ZE-bestelauto's in 2030 dan de massagrondslag. Op de totale omvang van het wagenpark heeft de grondslag geen effect.

Timing van de maatregel

Qua timing van de maatregel spelen verschillende aspecten en afwegingen een rol. Ten eerste is een invoering in drie stappen een meer geleidelijke overgang dan invoering in één stap. Invoering in één stap is daarom meer marktversturend en leidt tot grotere anticipatie-effecten. Voorbeelden hiervan zijn extra dieselverkopende in het jaar voorafgaand aan de invoering en een versnelde uitputting het budget voor verlening van subsidie voor ZE-bestelauto's (Subsidieregeling Emissieloze BedrijfsAuto's, SEBA) in het jaar van invoering. Een gefaseerde invoering viel om uitvoeringstechnische redenen af. Bij invoering in één stap is gekeken naar invoering in 2024, 2025 of 2026. Dit geeft de volgende resultaten:

² WLTP staat voor Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure. Het is een test waarmee de uitlaatgasemissies van een auto worden gemeten. De meting wordt uitgevoerd bij de typegoedkeuring van een auto om te zien of deze aan de geldende emissienorm voldoet.

Rekenvarianten invoeringsjaar afschaffen BPM-vrijstelling	Aantal ZE bestelauto's in wagenpark 2030	Aanvullende CO ₂ -reductie in 2030 t.o.v. basispad (Mton)	Cumulatieve extra opbrengsten tot en met 2030 (x mld. €, pp. 2020)	Benodigde aanvullende dekking (x mld. €, pp. 2020)
2024	299.000	0,84	1,63	0,57
2025	284.000	0,77	1,46	0,74
2026	279.000	0,74	0,92	1,28

Uit de effecten blijkt dat een vroege invoering tot extra vroege ingroei van ZE-voertuigen in de nieuwverkopen leidt en daardoor ook tot een grotere ZE-vloot in 2030. Daarnaast zorgt een vroege invoering ervoor dat de dieselbestelauto's die ondanks de BPM nog verkocht worden over meer verkoopjaren BPM-opbrengsten genereren. Een vroege invoering staat daarentegen op meer gespannen voet met de marktontwikkeling van ZE-voertuigen dan een latere invoering. Het modellenaanbod en de productiecapaciteit van fabrikanten moet de komende jaren nog toenemen en prijzen en TCO's van ZE-voertuigen zijn zonder subsidies nog onvoldoende concurrerend. Bij invoering in 2024 zou Nederland een disproportioneel hoog aandeel van het voor de Europese markt beschikbare aanbod ZE-bestelauto's moeten bemachtigen. Dat maakt Nederland kwetsbaar omdat het afhankelijk wordt van de verdeling van voertuigen over de Europese landen. Invoering in 2025 of 2026 sluit beter aan bij de CO₂-normen voor fabrikanten die vanaf 2025 aan een 15% strengere CO₂-norm moeten voldoen dan in 2021.

Qua ZE-ingroei in het wagenpark leidt invoering in 2026 tot circa 20.000 minder ZE-bestelauto's in 2030 dan bij invoering in 2024 (280.000 tegenover 300.000). Qua CO₂-effecten in 2030 leidt de timing van invoering in 2024-2026 tot een bandbreedte van 0,74 tot 0,84 Mton reductie ten opzichte van het basispad. In de budgettaire effecten zijn de grootste verschillen zichtbaar afhankelijk van de timing van invoering. Invoering in 2024 levert met €1,6 mld. relatief weinig extra op ten opzichte van invoering in 2025 met €1,5 mld., mede doordat de extra ZE-ingroei van het jaar 2024 ook 6 jaar lang voor extra accijnsderving zorgt en doordat er een sterk anticipatie-effect is waardoor diesel nieuwverkopen van 2024 naar 2023 verschuiven en dus geen BPM-opleveren. Invoering in 2026 levert met €0,9 mld. aan opbrengsten wel veel minder op dan invoering in 2025. Met name de BPM-opbrengsten uit 2025 die wegvallen zijn groot. Bij invoering in 2025 zijn juist de BPM-opbrengsten in 2025 het grootst van alle jaren. De verschillende rekenvarianten variërend van grondslag en uitvoering laten allen zien dat ze voldoen aan de CO₂-doelstelling van 0,7 Mton in 2030, maar in meer of mindere mate niet voldoen aan het taakstellend opbrengstenniveau van €2,2 mld.

Dekkingspakketten ten behoeve van taakstellend budget

Om vervolgens te kunnen voldoen aan het taakstellend budget zijn er verschillende dekkingspakketten onderzocht om het resterende tekort tot €2,2 mld. te dekken. Er is gekeken naar zowel een BPM-verhoging als een MRB-verhoging, waarbij er per instrument drie verschillende uitgangspunten zijn gehanteerd. De drie uitgangspunten varieerden in de differentiatie tussen ZE en diesel: een generieke verhoging voor beide of één van de twee brandstofsoorten zwaarder belasten dan de ander. Diverse dekkingsopties bleken in staat de benodigde dekking te kunnen realiseren, maar er bleken fundamentele verschillen tussen waar de extra lasten neerslaan in de markt en welke invloed de dekkingsopties hebben op de ZE-ingroeipaden. De BPM als dekkingsoptie heeft een paradoxale werking: de BPM wordt verhoogd om extra opbrengsten te realiseren, maar tegelijkertijd worden dieselbestelauto's nog onaantrekkelijker ten opzichte van ZE waardoor er extra overgestapt wordt op ZE en de

BPM-opbrengsten weer teruglopen. Bij de MRB als dekkingsoptie worden de extra lasten breder verdeeld over het gehele wagenpark bestelauto's van meer dan 1 miljoen bestelauto's in plaats van jaarlijks circa 65.000 nieuwverkopen. Een MRB-verhoging raakt veel ondernemers een klein beetje, terwijl de BPM-verhoging een kleine groep ondernemers (die een nieuw voertuig nodig hebben) sterker raakt. Op een MRB-verhoging wordt minder sterk gereageerd in de markt en dat maakt dit instrument qua grondslag stabiel en meer geschikt voor een budgettaire dekking. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is wel dat een MRB-verhoging een grotere impact heeft op de TCO een gebruikte bestelauto op de tweedehandsmarkt dan op de TCO van een nieuwe bestelauto van de eerste eigenaar. Hoe meer aanvullende dekking via een MRB-verhoging wordt gerealiseerd, hoe nadeliger de effecten op de tweedehandsmarkt. Ook het MRB-tarief voor ZE-bestelauto's is een belangrijk aandachtspunt aangezien ZE-bestelauto's een meergewicht hebben ten opzichte van dieselbestelauto's. De doorstroom naar de tweedehandsmarkt en het behoud van ZE-bestelauto's in het Nederlandse wagenpark zijn van essentieel belang om de geraamde CO₂-effecten daadwerkelijk te realiseren. Een MRB-verhoging met een differentiatie tussen ZE en diesel bleek uitvoeringstechnisch niet mogelijk.

Effecten uiteindelijke variant

De uiteindelijke variant die door het kabinet gekozen is betreft het afschaffen van de BPM-vrijstelling in één stap in 2025 met een CO₂-grondslag en een aanvullende dekking via een generieke MRB-verhoging die leidt tot het taakstellend budget van €2,2 mld. uit het Coalitieakkoord.

In deze variant neemt het percentage ZE-bestelauto's in de nieuwverkopen naar verwachting toe naar 39% in 2025 en 86% in 2030. De ZE-ingroei in het wagenpark komt uit op afgerond 280.000 ZE-bestelauto's in 2030. Dit is een toename van circa 175.000 extra ZE-bestelauto's ten opzichte van de 105.000 in het basispad. De CO₂-reductie ten opzichte van het basispad in 2030 komt uit op 0,76 Mton, waarmee de CO₂-doelstelling van 0,7 Mton wordt bereikt. Van de €2,2 mld. extra opbrengsten die worden gerealiseerd, komt ongeveer €1,5 mld. door de BPM-maatregel en €0,7 mld. door de aanvullende MRB-dekking.

Discussie

Er kunnen een aantal voor- en nadelen en verschillen benoemd worden ten aanzien van de BPM-maatregel uit het coalitieakkoord. Een BPM-heffing heeft net als subsidies een hele directe sturing op de nieuwverkopen. ZE-ingroei via nieuwverkopen is de meest effectieve manier om te sturen op een ZE-wagenpark en CO₂-reductie. Tegelijkertijd is een BPM-heffing met een omvang van 37% van de gemiddelde aanschafprijs die in één jaar wordt ingevoerd marktversturend. De extra lastendruk komt op korte termijn volledig in de markt voor nieuwe bestelauto's te liggen. De TCO-ontwikkelingen laten zien dat met name in 2025-2028 alle opties voor ondernemers tijdelijk duurder zullen zijn dan diesel in het basispad.

De effecten zijn ingeschat aan de hand van een middenraming waarvoor een onzekerheidsmarge geldt. Hierbij is er sprake van een paradoxale koppeling tussen ZE-ingroei en de daarbij behorende CO₂-reductie en aan de andere kant het budgettaire opbrengstendoel. De BPM-maatregel wordt ingezet om overstap naar ZE te stimuleren en tegelijkertijd als middel om extra opbrengsten te realiseren. Als de ZE-ingroei in werkelijkheid langzamer verloopt dan nemen de opbrengsten sterk toe en als de ZE-ingroei sneller verloopt

dan nemen de opbrengsten sterk af. Dat maakt de raming van de BPM-opbrengsten meer onzeker dan raming van MRB-opbrengsten.

1 Inleiding

1.1 ACHTERGROND

In het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' staat het kabinetsvoornemen om de BPM-vrijstelling³ voor bestelauto's voor ondernemers af te bouwen. De BPM-vrijstelling voor zero-emissie (ZE) bestelauto's blijft bestaan. De maatregel zorgt ervoor dat ondernemers net als particulieren BPM gaan betalen.

Met deze maatregel worden twee doelen beoogd: een CO₂-reductie van 0,7 Mton in 2030 en een budgettaire opbrengst van €2,2 miljard (cumulatief in 2024-2030). Een BPM op bestelauto's met een verbrandingsmotor reduceert de meerkosten van ZE-bestelauto's ten opzichte van bestelauto's met een verbrandingsmotor. Aangezien bijna 95% van het wagenpark bestelauto's bestaat uit dieselbestelauto's, wordt in het rapport gesproken over dieselbestelauto's in plaats van een bestelauto met verbrandingsmotor. De aanschaf van ZE-bestelauto's wordt hierdoor aantrekkelijker. Een versnelde ingroei van ZE-bestelauto's in de bestelauto vloot leidt vervolgens tot een reductie van de CO₂-uitstoot. Daarnaast heeft de BPM-heffing een bijkomend positief effect op de overheidsfinanciën.

Voor ondernemers betekent het afbouwen van de BPM-vrijstelling een lastenverhoging, als die na invoering van de maatregel een nieuwe dieselbestelauto aanschaffen. Een gemiddelde nieuwe dieselbestelauto wordt hierdoor omstreeks de onderzochte invoeringsjaren 2024-2026 circa €11.500 duurder. Dit is een lastenverhoging van 37% bovenop de gemiddelde aanschafprijs van een nieuwe diesel bestelauto van €31.000 (excl. BTW en BPM). Ook na afbouw van de BPM-vrijstelling is een vergelijkbare ZE-bestelauto op de korte termijn nog duurder dan een dieselbestelauto. In 2021 lag de gemiddelde aanschafprijs van een ZE-bestelauto rond €45.000 (excl. subsidie), circa €15.000 meer dan een dieselbestelauto. Qua gemiddelde jaarlijkse gebruikskosten voor de eerste eigenaar (ook wel 'total cost of ownership' of TCO genoemd) zijn de kostenverschillen tussen ZE en diesel al een stuk kleiner, maar zonder aanvullend beleid, zoals afbouw van de BPM-vrijstelling, zullen de gemiddelde gebruikskosten van ZE ook nog meerdere jaren hoger liggen dan diesel.

In opdracht van het Ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Financiën heeft Revnext berekend wat de verwachte effecten (kosten, samenstelling wagenpark, budgettaire en CO₂) zijn van het afschaffen van de BPM-vrijstelling voor ondernemers.

1.2 DOELSTELLING

De vraagstelling aan Revnext luidt:

“Wat zijn de verwachte effecten (kosten, samenstelling wagenpark, budgettaire en CO₂) van verschillende rekenvarianten van de BPM-maatregel. De onderzochte rekenvarianten verschillen met betrekking tot de BPM-heffingsgrondslag (catalogusprijs, CO₂ of massa), de timing van de uitvoering (vanaf 2024, 2025 en 2026) en de uitvoeringssnelheid (één stap of in stappen).”

³ BPM staat voor belasting voor personen- en motorrijwielen en is een eenmalige belasting bij aanschaf. De vrijstelling geldt voor alle brandstofsoorten. Als vereenvoudiging wordt in dit rapport gesproken over een BPM voor dieselbestelauto's aangezien bijna 95% van het wagenpark en van de nieuwverkopen dieselbestelauto's zijn.

1.3 AANPAK

Uitgaande van bovenstaande vraagstelling zijn de effecten berekend middels het Revnext rekenmodel voor bestelauto's. Een korte beschrijving van dit rekenmodel staat in het onderstaande kader. Een uitvoerige beschrijving van dit rekenmodel wordt gepresenteerd in het achtergrondrapport (Revnext, 2022). Gedurende het onderzoek van Revnext in de periode februari tot en met september 2022 zijn diverse rekenvarianten op verzoek van de opdrachtgevers uitgewerkt. Dit rapport documenteert de uitkomsten van alle scenario's.

Revnext wagenparkmodel voor bestelauto's

Het door Revnext ontwikkelde rekenmodel is een wagenparkmodel waarmee de toekomstige samenstelling en de ontwikkeling van het bestelauto wagenpark kan worden gesimuleerd in termen van samenstelling (brandstoffenmix, voertuigsegmenten), verdeling naar bouwjaren/leeftijd, voertuiggebruik (voertuigkilometers), instroom, doorstroom, uitstroom, en voertuigkenmerken zoals prijzen, verbruik, emissies en belastingen.

Aan de hand van TCO-ontwikkelingen per brandstof-segment worden verschillende gedragseffecten geraamd, zoals overstap van diesel naar ZE, anticipatie-effecten, uitgestelde vervangingsvraag, verschuiving nieuw naar tweedehands of import. Hierbij wordt zoveel mogelijke gebruik gemaakt van bestaande kennis en data over de historische ontwikkeling van het wagenpark.

Op basis van het geraamde wagenpark en daaraan gerelateerde verkeersprestaties kunnen de CO₂ emissies en budgettaire effecten worden bepaald. Hierbij wordt op een consistente manier rekening gehouden met fiscale regelgeving zijnde de BPM, MRB, accijnzen en de belasting op energie. Alle prijzen en kosten in dit rapport betreffen prijspeil 2020. Modellen zijn een vereenvoudigde representatie van de werkelijkheid. De resultaten worden weergegeven aan de hand van een middenraming waarbij een onzekerheidsmarge geldt.

1.4 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 schetst de beleidscontext van deze studie. In het coalitieakkoord is gerekend met de KEV 2021 uitgangspunten als basis. Het door Revnext gebruikte rekenmodel sluit daarop aan qua uitgangspunten en modelinputs. Het basispad (ofwel het referentiescenario) in deze studie waartegen effecten van de BPM-maatregel worden afgezet, betreft een zo goed mogelijke modelmatige reproductie van het KEV21 basispad voor bestelauto's. Verder geeft dit hoofdstuk een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten van de verschillende rekenvarianten.

Hoofdstuk 3 presenteert de verwachte effecten van het afschaffen van een BPM-vrijstelling voor bestelauto's voor ondernemers. De resultaten worden vergeleken met het basispad (conform KEV21 uitgangspunten). Bij de effecten behandelen we het ingroeipad van ZE-bestelauto's in de nieuwverkopen en in het wagenpark apart. Daarnaast worden de effecten op CO₂ en budgettair weergegeven en besproken.

In Hoofdstuk 4 worden de effecten van verschillende dekkingsopties gepresenteerd. Deze dekkingsopties geven invulling aan het budgettaire tekort van de BPM-varianten in Hoofdstuk 3 dat resteert in relatie tot het taakstellend budget van €2,2 mld.

Tot slot worden in Hoofdstuk 5 de conclusies gepresenteerd.

2 Beleidscontext en BPM-maatregel

In het coalitieakkoord is afgesproken, dat de BPM-vrijstelling voor bestelauto's voor ondernemers wordt afgebouwd en dat de BPM-vrijstelling voor ZE voertuigen blijft bestaan. De verwachte effecten van deze maatregel is een CO₂-reductie van 0,7 Mton in 2030 en een budgettaire opbrengst van €2,2 miljard (cumulatief in 2024-2030).

In dit rapport worden de effecten van verschillende rekenvarianten berekend en met elkaar vergeleken. Voor een goede vergelijking is het noodzakelijk om de zelfde referentie te hanteren. In het coalitieakkoord wordt hiervoor uitgegaan van de beleidscontext zoals deze bekend stond in 2021. Deze beleidscontext staat vastgelegd in de KEV 2021 (PBL, 2021) en wordt verder beschreven in hoofdstuk 2.1. Bovendien waren de uitgangspunten en benodigde modelinputs van de KEV22 nog niet bekend ten tijde van het onderhavige onderzoek.

De uitgangspunten van de verschillende BPM-rekenvarianten worden gepresenteerd in het hoofdstuk 2.2.

2.1 BASISPAD: KEV 2021

In het coalitieakkoord zijn de effecten van de BPM maatregel afgezet tegen het basispad van de KEV 2021 (PBL, 2021). In dit basispad is een inschatting gemaakt van het aandeel ZE-bestelauto's in de nieuwverkopen en het ingroeipad van ZE-bestelauto's in het bestelauto wagenpark. Het basispad houdt rekening met Europese, nationale en regionale beleidsmaatregelen die op dat moment waren vastgesteld of voorgenomen. Daarnaast worden een aantal modelinputs gebruikt die in de KEV21 werden gehanteerd, zoals brandstofprijzen- en elektriciteitsprijssramingen tot 2040. Recente fluctuaties op de energiemarkten zijn niet meegenomen.

Europees bronbeleid

In de KEV2021 wordt uitgegaan van een Europese CO₂-emissienorm van -15% in 2025 en -31% in 2030 ten opzichte van 2020/21. Het Fit-for-55 voorstel voorziet een verdere aanscherping van deze norm richting -50% in 2030 en -100% in 2035. Dit voorstel was echter nog niet aangenomen ten tijde van het coalitieakkoord en het BPM-onderzoek. In dit rapport wordt dus ook uitgegaan van de vastgestelde en vigerende CO₂-emissienorm van -15% (2025) en -31% (2030). Aangescherpt bronbeleid als uitgangspunt zou tot andere prijsontwikkelingen voor diesel- en ZE-bestelauto's leiden, met name in de latere jaren van dit decennium en na 2030.

De CO₂-emissienormen gelden ten opzichte van een Europees gemiddelde referentiewaarde in het basisjaar 2020/2021. De norm is bindend voor het gewogen gemiddelde van alle voertuigverkopen van een fabrikant. Het staat de fabrikant vrij hoe dit gemiddelde gerealiseerd wordt. Een fabrikant kan er bijvoorbeeld voor kiezen om alle verkochte bestelauto's 15% zuiniger te maken of om 15% van de verkochte voertuig ZE te laten zijn.

Nationaal beleid: Fiscale regelgeving en subsidies

Een overzicht van het vastgestelde en voorgenomen nationaal beleid in de KEV 2021 rondom fiscale regelgeving en subsidies wordt gegeven in onderstaande tabel.

- De Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) loopt tot eind 2025. De maximale subsidie per ZE-voertuig bedraagt €5.000. Kleine bedrijven kunnen max. 12% van het aanschafprijs vergoed krijgen, middel-/grote bedrijven max. 10%. In de berekening wordt uitgegaan van een gemiddelde percentage van 10,6%⁴. Het totale subsidiebudget bedraagt €172 mln. cumulatief.
- Bedrijven kunnen aanvullend op SEBA gebruik maken van MIA (milieu-investeringsaftrek). MIA is beschikbaar tot eind 2023. Verder zijn de Europese staatssteunregels van toepassing. Dit betekent dat kleine bedrijven niet meer dan 60% van de meerkosten (grote bedrijven niet meer dan 40%) van een ZE-voertuig gesubsidieerd mogen krijgen.
- ZE-bestelauto's zijn vrijgesteld van MRB tot 2024 (tarief = 0%), in 2025 geldt een korting van 75% (tarief = 25%). Vanaf 2026 vallen diesel en ZE bestelauto's in dezelfde MRB-tarieftabel. Door het hogere leeggewicht van ZE-bestelauto's is de belastingdruk voor ZE gemiddeld 15% hoger dan diesel. In de praktijk betalen ZE-bestelauto's hierdoor een hogere MRB.

Tabel 1: Overzicht van nationaal beleid: fiscaal en subsidies.

Beleid referentiepad	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	30-'40	Totaal
MRB ZE	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
MRB fossiel	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
BPM ZE	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
BPM fossiel	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
SEBA klein bedrijf	10%	12%	12%	12%	12%							
SEBA middel/groot bedrijf	10%	10%	10%	10%	10%							
SEBA gem	10,0%	10,6%	10,6%	10,6%	10,6%							
SEBA Cap	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000							
Beschikbaar SEBA budget (mln.)	13	22	30	40	67							172
Gem. SEBA voordeel per voertuig	4.224	4.312	4.265	4.191	4.130							
MIA	36%	45%	45%									
MIA Cap	75.000	n.v.t.	n.v.t.									
MIA Drempel	n.v.t.	11.000	11.000									
Gem. MIA voordeel per voertuig	3.650	3.450	3.400									

*rood=indicatief/aanname

Regionaal: ZE-zones in 20 deelnemende gemeenten

Vanaf 2025 worden in 30 tot 40 van de grootste gemeenten in Nederland middelgrote ZE-zones voor de stadslogistiek ingevoerd. Dit betekent dat vanaf 2030 alle voertuigen die de zones inrijden zero-emissies moeten zijn. Voor bestelauto's geldt een overgangsregeling:

- Euro 0-4 bestelauto's hebben vanaf 2025 geen toegang tot de zone;
- Euro 5 bestelauto's hebben tot 1 januari 2027 toegang tot de zone;
- Euro 6 bestelauto's hebben tot 1 januari 2028 toegang tot de zone.

In de KEV 2021 was van 20 gemeenten bekend dat ze een ZE-zone gaan inrichten. Inmiddels hebben 27 gemeenten een besluit tot invoering van een ZE-zone genomen (OpwegnaarZES, 2022).

⁴ In 2022 was de verhouding van kleine en grote bedrijven in SEBA aanvragen ongeveer 75/25.

3 Effecten afschaffen BPM-vrijstelling bestelauto's ondernemers

In dit hoofdstuk worden de effecten van het afschaffen van de BPM-vrijstelling voor bestelauto's van ondernemers gepresenteerd. De uitgangspunten van de rekenvarianten worden beschreven in 3.1. Het afbouwen van de BPM-vrijstelling voor bestelauto's heeft een grote impact op ondernemers. De impact van de BPM-maatregel wordt behandeld in hoofdstuk 3.2 aan de hand van een vergelijkende TCO⁵ analyse tussen diesel en ZE voertuigen, met en zonder BPM. Hoofdstuk 3.3 en 3.4 behandelen het verwachte ingroeipad voor ZE bestelauto's in de nieuwverkopen en in het wagenpark voor de verschillende rekenvarianten. De daaruit resulterende effecten op de CO₂-emissies en de budgettaire effecten worden behandeld in hoofdstukken 3.5 en 0

3.1 REKENVARIANTEN: BPM-GRONDSLAG EN VARIATIES IN DE UITVOERING

De BPM-maatregel kan op verschillende manieren worden vormgegeven. De BPM-heffingsgrondslag en de uitvoering spelen daarbij een belangrijke rol. In dit onderzoek zijn de volgende variaties onderzocht:

- BPM-grondslag:
 - De netto catalogusprijs (kale prijs excl. BTW en BPM);
 - De WLTP CO₂-emissie;
 - De massa van het voertuig (leeggewicht).
- Uitvoering: in drie stappen (2024-2026), in één stap (2024), in één stap (2025) en één stap (2026).

BPM-grondslagen

De hoogte van de BPM wordt bepaald op basis van het BPM-tarief en de grondslag (BPM = BPM-tarief * BPM-grondslag). In de huidige wetgeving wordt de (vrijgestelde) BPM van bestelauto's gebaseerd op de netto catalogusprijs van het voertuig. Het BPM-tarief⁶ bedraagt 37,7% van de netto catalogusprijs, vermeerderd met een brandstof toeslag van €273 voor dieselbestelauto's en verminderd met een brandstofaftrek van €1.283 voor niet-dieselbestelauto's. De BPM van een gemiddeld dieselvoertuig in 2021 met een catalogusprijs van €30.000 bedraagt dus €11.583, maar voor deze heffing geldt een vrijstelling voor ondernemers. De netto catalogusprijs zoals deze in de voertuigregistratiedata is opgenomen is echter naar oordeel van de ministeries geen volledig eenduidig gedefinieerde parameter en kan tot uitvoeringstechnische problemen leiden. Dat komt omdat de bestelautoprijs geen authentiek gegeven is. De CO₂-uitstoot en massa van een voertuig zijn wel een authentiek gegeven waarvan de kwaliteit wordt geborgd via de basisregistratie van de RDW. Het gebruik van de CO₂-uitstoot als grondslag sluit bovendien beter aan op de BPM-systematiek van personenauto's.

Afgezien van eventuele gedragseffecten op de BPM-grondslag, laat een analyse (Revnext, 2022) van de nieuwverkopen in 2021 zien dat de alternatieve grondslagen tot een andere gemiddelde belastingdruk per segment kan leiden. Tabel 3 laat zien dat de massagrondslag

⁵ TCO staat voor total-cost-of-ownership en beschrijft de kosten van bezit en gebruik van een voertuig.

⁶

https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/bpm/bpm_berekenen_en_betalen/bpm_tarief/bpm_tarief_bestelauto_en_kampeerauto

het nadeligst uitpakt voor segment 'klein', terwijl de CO₂-grondslag het nadeligst uitpakt voor segment 'extra groot'. Op de hoogte van de BPM kan de grondslagkeuze tot 15% effect hebben en op de totale voertuigprijs is een effect tot ruim 4% mogelijk. In deze vergelijkende analyse is een lineair tarief per grondslag het uitgangspunt. De massagrondslag zorgt in vergelijking met de CO₂-grondslag voor een lagere BPM in de kleinste segmenten 'klein' en 'middel' en een hogere BPM in de grootste segmenten 'groot' en 'extra groot'.

Tabel 3: Overgangseffecten BPM (CAT) naar BPM(CO₂) en BPM (MAS) o.b.v. nieuwverkopen 2021.

Segment	BPM (MAS)	verschil met BPM (CAT)	Prijs-verandering	BPM (CO ₂)	verschil met BPM (CAT)	Prijs-verandering
Klein	+14,9%	+1.121	+4,2%	+7,0%	+528	+2,0%
Middel	-4,5%	-341	-0,8%	-7,6%	-913	-2,1%
Groot	-13,8%	-1.034	-2,0%	+0,1%	+13	+0,0%
Extra groot	+5,8%	+433	+0,8%	+11,6%	+1.706	+3,2%

De keuze voor een bepaalde BPM-grondslag kan invloed hebben op de voertuigkeuze van de ondernemer. Een verandering van de belastingdruk bij diesel kan leiden tot toe- of afname van de overstap naar ZE-bestelauto's. Daarnaast verschilt de spreiding van het aanbod en van de nieuwverkopen per grondslag en per segment. Zo is er een sterkere spreiding van catalogusprijzen per segment dan de spreiding van CO₂-emissie en massa per segment. In het geval van bijvoorbeeld een CO₂-grondslag is de verschuldigde BPM lager voor een zuiniger voertuig (met lage CO₂-emissie) vergeleken met een voertuig met een hoog verbruik (met hoge CO₂-emissie) binnen de segmenten waarin ondernemers een voertuig kiezen. Meer achtergrondinformatie over het gedragseffect dat hierdoor ontstaat wordt uitgelegd in het methoderapport over de werking van het bestelautomodel, zie Hoofdstuk 4.6 in (Revnext, 2022).

De catalogusprijsgrondslag dient als basisvariant om de lineaire tarieven voor de twee alternatieve grondslagen af te leiden bij invoering in 2024-2026. De tarieven voor de grondslagen CO₂ en massa zijn gebaseerd op de gemiddelde geraamde BPM-belastingdruk per dieselveertuig in de periode 2024-2026 van de catalogusprijsvariant (vóór eventuele gedragseffecten op de BPM-grondslag). Zodoende is rekening gehouden met de catalogusprijzen, CO₂-emissie en massa kenmerken van de nieuwverkopen in 2024-2026. De dieseltarieven⁷ voor de drie BPM-grondslagen zijn dus eenmalig bepaald op basis van voertuigkenmerken in 2024-2026 en staan vervolgens vast voor de gehele periode vanaf het moment van invoering⁸:

- Tarief BPM (CAT): 37,7% x netto catalogusprijs + €273;
- Tarief BPM (CO₂): €61,15 x CO₂ (WLTP);
- Tarief BPM (MAS): €6,521 x Massa (leeg).

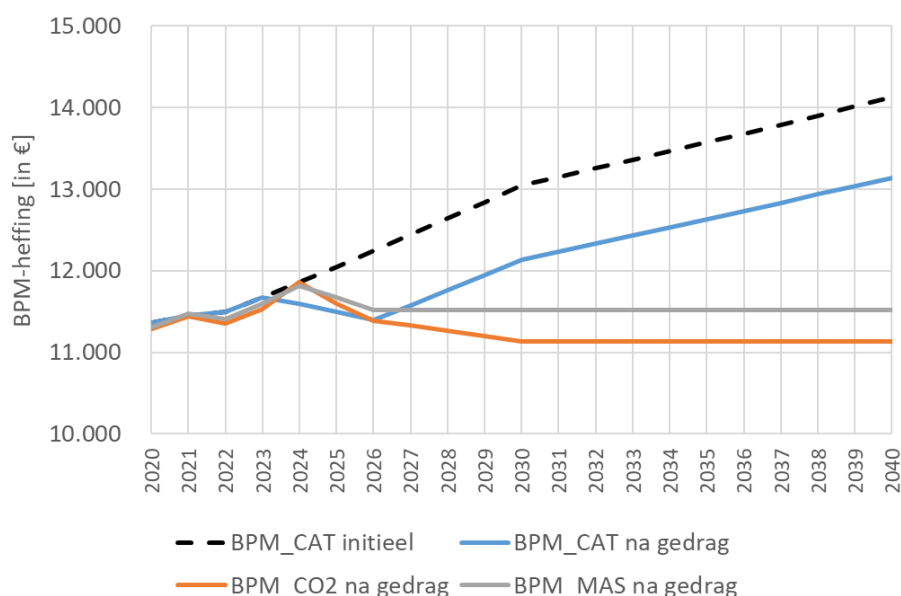
Aangezien ondernemers momenteel geen BPM betalen, zal een BPM-heffing vermoedelijk tot gedragseffecten leiden richting goedkopere (bij catalogusprijsgrondslag), zuinigere (bij CO₂-grondslag) of lichtere (bij massagrondslag) voertuigen binnen de verschillende

⁷ In (Revnext, 2022) staat beschreven dat andere brandstoffen buiten ZE en diesel verwaarloosbaar klein zijn.

⁸ Dit zijn volledige BPM-tarieven. Bij stapsgewijze invoering wordt dit tarief in stappen bereikt. Brandstof toeslagen -aftrek zijn vereenvoudigd in de CO₂ en massa grondslagen en onderdeel van het generieke tarief.

bestelautosegmenten. In (Revnext, 2022) zijn deze gedragseffecten per segment voor de drie grondslagen ingeschat. De verschuiving binnen de segmenten is met zo'n 6 tot 8% het grootst bij grondslag catalogusprijs en met circa 3 tot 5% kleiner bij de grondslagen CO₂ en massa. Als gevolg van de gedragseffecten zullen de opbrengsten uit de BPM kleiner zijn dan initieel ingeschat zonder gedragseffecten.

In Figuur 1 wordt de BPM-heffing weergegeven voor de drie grondslagen, uitgaande van een volledige grondslag (100% tarief). In 2024-2026 groeit het gedragseffect in (verschuivingen binnen segmenten naar goedkoper, zuiniger, lichter), daardoor daalt de gemiddelde BPM-belastingdruk van de nieuwverkopen. Na 2026 stijgt de BPM (CAT) door stijgende voertuigenprijzen, BPM(CO₂) daalt licht tot 2030 door autonome CO₂-ontwikkeling, BPM(MAS) blijft constant. BPM(CAT) werkt door in afschrijving en restwaarde (TCO), BPM(CO₂) werkt naast afschrijving en restwaarde (TCO) ook door in verbruikskosten (lagere emissies) en BPM(MAS) werkt naast afschrijving en restwaarde (TCO) ook door in MRB (die massa afhankelijk is) en de verbruikskosten (massa en emissie afhankelijk).



Figuur 1: Drie BPM grondslagen en berekening van de BPM-heffing voor dieselbestelauto's.

Uitvoering

De volgende variaties in de uitvoering zijn berekend: Uitvoering in drie stappen (2024-2026) en een uitvoering in één stap (2024, 2025 en 2026).

Codelijst en rekenvarianten

De combinatie van de twee parameters en de vier uitvoeringsopties resulteert in totaal in 12 rekenvarianten (3 BPM-grondslagen x 4 uitvoeringsopties). De uitvoering in één stap in 2024 is alleen onderzocht in combinatie met een CO₂-grondslag. Het totale aantal onderzochte rekenvarianten telt daarmee op tot 10. Iedere scenario heeft een aparte code. Een overzicht en beschrijving van alle rekenvarianten wordt weergegeven in Tabel 4.

Tabel 4: Codelijst en beschrijving van scenario's

Rekenvarianten	Beschrijving
BPM_CAT_3S	BPM grondslag catalogusprijs, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026)
BPM_CO2_3S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026)
BPM_MAS_3S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026)
BPM_CO2_1S_2024	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2024)
BPM_CAT_1S_2025	BPM grondslag catalogusprijs, uitvoering BPM in één stap (2025)
BPM_CO2_1S_2025	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2025)
BPM_MAS_1S_2025	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in één stap (2025)
BPM_CAT_1S_2026	BPM grondslag catalogusprijs, uitvoering BPM in één stap (2026)
BPM_CO2_1S_2026	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2026)
BPM_MAS_1S_2026	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in één stap (2026)

3.2 IMPACT AFBOUW BPM-VRIJSTELLING OP ONDERNEMERS

De afbouw van de BPM-vrijstelling vertaalt zich in een lastenverhoging voor ondernemers die tegen hun natuurlijke vervangingsmoment aanlopen en een nieuw voertuig kopen of leasen. De aanschafprijs van de gemiddelde dieservoertuig stijgt hierdoor uitgaande van zichtjaar 2025 en na gedragseffecten met circa €11.500 (ten opzichte van circa €31.000; een toename van circa 37%). Het alternatieve ZE-voertuig is gemiddeld €15.000 duurder. Dit heeft een grote impact op de totale kosten (TCO) van het voertuig.

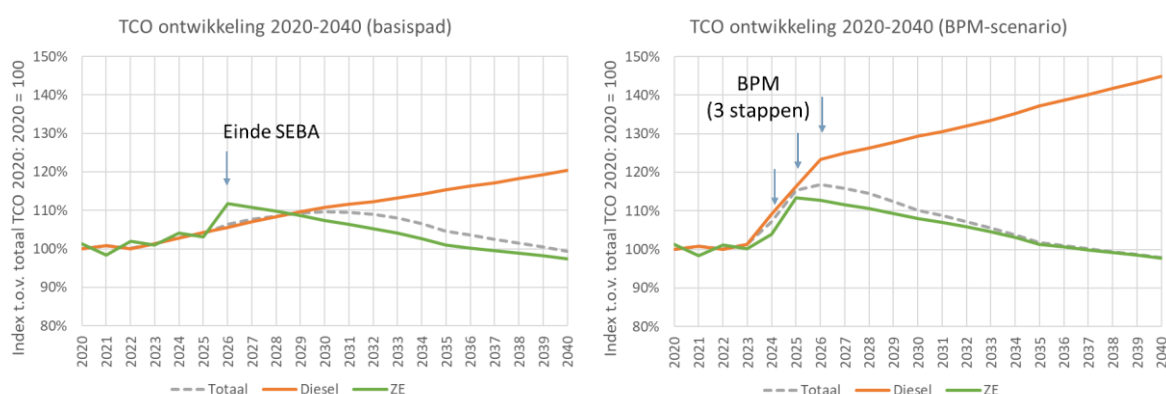
Figuur 2 schetst de ontwikkeling van de TCO van diesel en ZE bestelauto's, links met BPM-vrijstelling (*basispad*) en rechts zonder BPM-vrijstelling (*BPM-scenario*). Voor presentatiedoeleinden is gekozen voor een BPM-scenario met een uitvoering in drie stappen (2024-2026).

In het basispad neemt de TCO van dieselbestelauto's autonoom geleidelijk toe, zie oranje lijn. Deze ontwikkeling wordt vooral gedreven door Europese CO₂-normen en stijgende brandstofprijzen. Dieselbestelauto's moeten zuiniger worden om te voldoen aan de norm. Hiervoor moeten kostprijsverhogende innovaties ontwikkeld en toegepast worden. De aanschafprijs en de TCO nemen hierdoor toe. ZE-bestelauto's worden op de langere termijn goedkoper. Een drijvende kracht achter deze ontwikkeling is de snelle technologische ontwikkeling van batterijen en de opschaling van de productie van ZE-bestelauto's. Beide ontwikkelingen samen leiden ertoe dat ZE-bestelauto's gemiddeld vanaf 2029 qua TCO goedkoper zijn dan een vergelijkbaar dieservoertuig. Dit omslagpunt verschilt per segment. Een andere verklaring voor de positieve TCO-ontwikkeling van ZE-bestelauto's vergeleken met dieselbestelauto's is de ontwikkeling van de diesel- en elektriciteitsprijzen. Op de lange termijn worden diesel en elektriciteit beide duurder, maar gaat de dieselprijs sneller omhoog.

In de periode 2020-2025 wanneer de SEBA-regeling van toepassing is zijn ZE-bestelauto's ook tijdelijk even duur als dieselbestelauto's. Dit verandert na afloop van de SEBA-regeling, per 2026. In hetzelfde jaar gaan ZE-bestelauto's ook het volle MRB-tarief betalen. Aangezien in de TCO 6 jaar vooruit wordt gekeken groeien de effecten van de MRB voor ZE-bestelauto's geleidelijk in. Per saldo is een ZE-voertuig weer tijdelijk duurder dan een dieservoertuig. Ten opzichte van het TCO-niveau in 2020 worden ondernemers in het basispad geconfronteerd met een lastenverzwaring van 10% in 2030 t.o.v. 2020. Vanaf 2030 dalen de TCO-kosten weer.

In het BPM-scenario is en blijft ZE vanaf 2024 de goedkoopste optie qua TCO, maar alle opties zijn tijdelijk duurder dan diesel in het basispad. Door de BPM neemt de TCO van een dieselveertuig met ruim 25% toe (in 2026 t.o.v. 2020). Een deel van deze verhoging (ca. 7%) is gerelateerd aan de autonome stijging van de aanschafprijs van diesel. Het resterende deel is gerelateerd aan de BPM (ca. 18%).

In Figuur 2 wordt uitgegaan van een afbouw in drie stappen (in 2024, 2025 en 2026). De gewogen **gemiddelde** lastenverzwaring (nieuwverkopen verschuiven deels naar ZE en deels blijft diesel) is 17% in 2026. Vanaf 2030 zijn de gemiddelde TCO-kosten in het BPM-scenario weer gelijk aan het basispad.



Figuur 2: TCO-ontwikkeling ZE en dieselbestelauto's - basispad (links) en BPM-scenario (rechts)

Lastenontwikkeling voor ondernemers

Figuur 3 geeft een overzicht van de lastenontwikkeling voor ondernemers, van de ontwikkeling van de kale prijzen en de TCO en door onderscheid te maken tussen nieuw (eerste gebruiksperiode) en gebruikt (tweedehandsmarkt). De gestippelde lijnen geven een beleidsarm scenario weer (zonder SEBA en zonder BPM). De doorgetrokken lijnen geven het *BPM-scenario* weer. In dit voorbeeld wordt uitgegaan van een uitvoering in het jaar in 2025 in één stap.

Een tweedehands dieselbestelauto, die na 6 jaar gekocht wordt, is nog steeds iets duurder in het BPM-scenario. Een groot deel van de meerkosten zijn dan al afgeschreven. De meerkosten bedragen nog €3.300 (rechts boven). Op TCO-niveau scheelt een BPM van €11.500 over een afschrijfperiode van 6 jaar bijna €2.000 per jaar. Voor een tweedehands voertuig zijn de meerkosten betrekkelijk lager, ongeveer €550 per jaar.

Nieuwmarkt (Figuur 3, linksboven en linksonder)

In het basispad is de gemiddelde aanschafprijs (incl. subsidies en heffingen) van ZE-bestelauto's hoger dan diesel. Hier komt pas verandering in na 2034. Afbouw van de BPM-vrijstelling leidt tot een hogere aanschafprijs van nieuwe dieselbestelauto's van circa €11.500. Hierdoor is de aanschaf van ZE-bestelauto's reeds voordeliger in 2025. De SEBA subsidie drukt

het prijsverschil op korte termijn. De TCO van een gemiddelde bestelauto ontwikkelt zich voordelig voor ZE vanaf 2024.⁹

Tweedehandsmarkt (Figuur 3, rechtsboven en rechtsonder)

De aanschaf van een tweedehands voertuig is ongeveer 70% lager dan een nieuw voertuig. De TCO voor de tweede eigenaar is grofweg 50% lager. Echter de tweede eigenaar rijdt ook circa 35% minder, waardoor de TCO per km slechts circa 25% lager is dan voor de eerste eigenaar. Hoewel tweedehands bestelauto's een lager jaarkilometrage hebben is de TCO van een tweedehands ZE-bestelauto nu al voordelig t.o.v. een diesel bestelauto. Dit komt door de relatief lage gebruikskosten van ZE-voertuigen (MRB, ROB, verbruik). De afschrijving tussen jaar 7 en 12 (van 30% naar 10%) is veel lager dan tussen jaar 1 en 6 (van 100% naar 30%), waardoor het verschil in aanschaf en afschrijving voor ZE en diesel ook betrekkelijk klein is.

De BPM verhoogt de TCO voor dieselauto's. Het TCO-verschil met ZE neemt hierdoor toe, zowel voor de eerste als de tweede eigenaar. Echter, de tweede eigenaar profiteert niet van subsidies. De huidig geldende MRB-vrijstelling voor ZE (100% korting op tarief) verlaagt de TCO van ZE met circa €4.000. Op de totale kosten van een tweedehandsauto heeft dit ongeveer twee keer meer impact dan op een nieuwe bestelauto.

In Figuur 3 is het BPM effect pas 6 jaar later te zien in 2030. Opgemerkt moet worden dat ZE-markt momenteel nog in een pril stadium zit en dat er van een tweedehandsmarkt ZE nog vrijwel geen sprake is. Pas richting 2030 zal de tweedehandsmarkt ZE groter worden en zelfs in 2030 zal het grootste deel van het ZE-wagenpark nog bij de eerste eigenaar zijn.

⁹ Opgemerkt: er wordt uitgegaan van een gemiddelde jaarkilometrage van ca. 25.000 kms over de eerste 6 jaar in gebruik. Over alle leeftijden is het jaarkilometrage lager, en de TCO dus minder positief. Verder zegt deze vergelijking nog weinig over de toepasbaarheid van de technologie, dus of dit jaarkilometrage überhaupt gehaald kan worden met de stand van de techniek (zonder heel veel extra laadsessies). Later in het rekenmodel wordt hier wel rekening mee gehouden.



Figuur 3: Lastenontwikkeling voor ondernemers, BPM-scenario t.o.v. basispad*.

*Kwadranten: aanschafprijs 'nieuw' (linksboven), aanschafprijs 'gebruikt' (rechtsboven), TCO per jaar 'nieuw' (linksonder), TCO per jaar 'gebruikt' (rechtsonder).

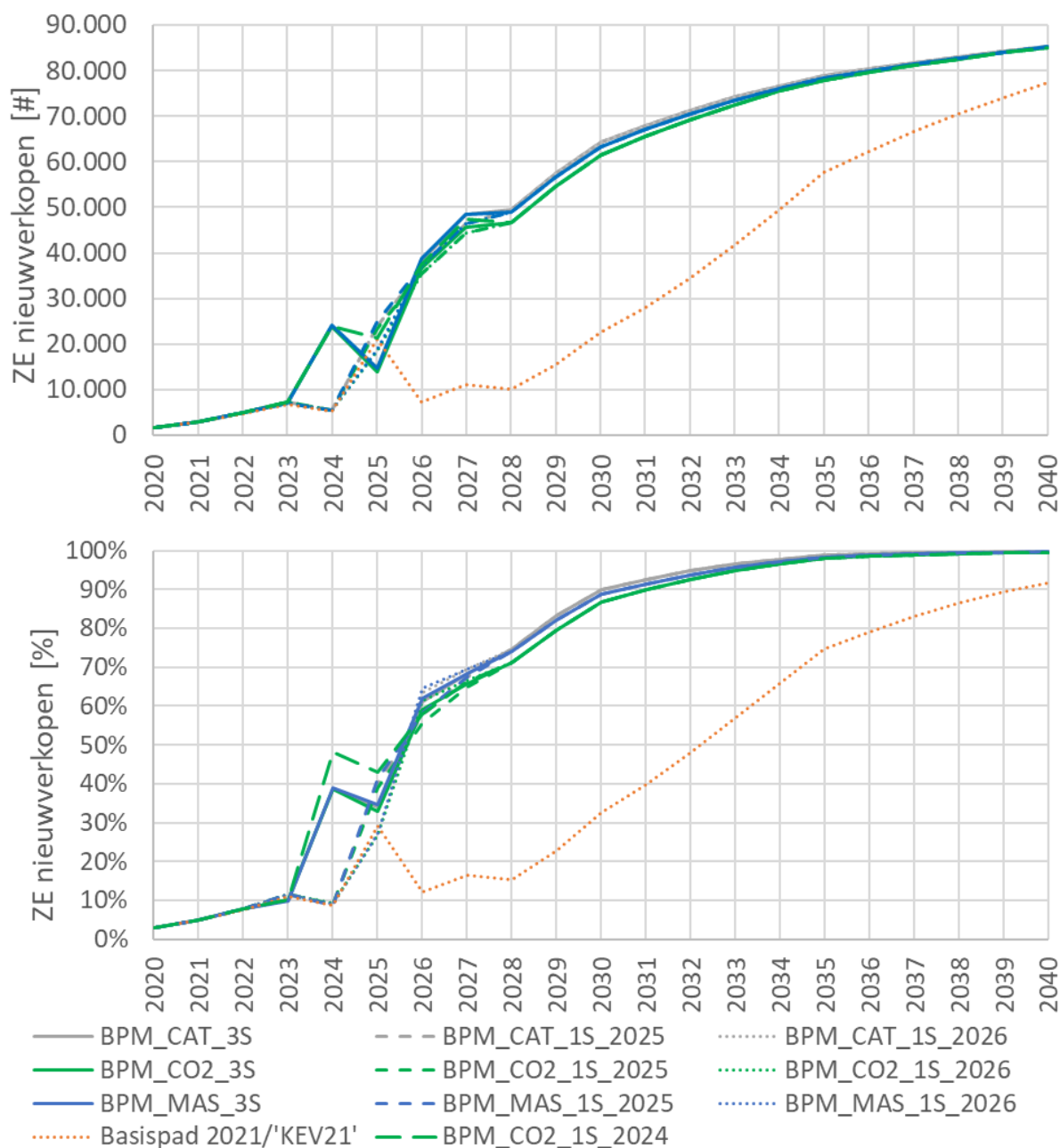
3.3 INGROEIPADEN NIEUWVERKOPEN ZE

De verwachte ingroeipaden van de ZE nieuwverkopen in Nederland worden weergegeven in Figuur 4, voor drie verschillende BPM-grondslagen (catalogusprijs, CO₂ en massa) en vier verschillende uitvoeringsstappen (in drie stappen in 2024 tot 2026 én in één stap in 2024, 2025 én in 2026) samen met de ingroeipaden in het basispad. Zowel aandelen als absolute aantallen ZE in de nieuwverkopen worden weergegeven.

In het *basispad* groeit het aandeel ZE-bestelauto's in de nieuwverkopen geleidelijk naar circa 30% in 2030. Dit zijn circa 20.000 ZE-bestelauto's in 2030. In 2025 lopen de nieuwverkopen ZE ook al tijdelijk op tot 30%. Dit wordt vooral gedreven door de SEBA-subsidieregeling en de MRB-vrijstelling van ZE-bestelauto's. In 2026 krijgen ZE-bestelauto's geen subsidie meer en betalen ze het volle MRB-tarief. Het aandeel in de nieuwverkopen daalt vervolgens naar 12% in 2026.

In het *BPM-scenario* groeit het aandeel ZE nieuwverkopen gestaag naar 87-90% in 2030. Dit zijn circa 61-64.000 ZE-bestelauto's. De drie BPM-grondslagen hebben bijna gelijke ingroeipaden. De CO₂-grondslag zorgt voor ongeveer een 2,5%-punt lager ZE-ingroeipad dan de massa-grondslag. Een uitvoering in drie stappen leidt tot snellere uitputting van het SEBA-budget, waardoor de groei van ZE-voertuigen in 2024 tijdelijk omhoog schiet. De varianten

met een uitvoering in één stap (per 2025 of per 2026) missen de extra ingroei in 2024, cumulatief leidt dit tot een iets lagere ZE-ingroei tot 2030.¹⁰



Figuur 4: ZE ingroeipaden nieuwverkopen: aantallen (boven) en aandelen (onder)¹¹.

De ingroeipaden van de diesel nieuwverkopen worden weergegeven in Figuur 5. In het jaar voorafgaand aan de invoering van de BPM (of eerste stap daarvan) is er een anticipatie effect te zien bij de diesel nieuwverkopen. Een deel van de ondernemers die nog voor een dieselveertuig zonder BPM willen kiezen zullen hun aanschafmoment of nieuwe leasecontract

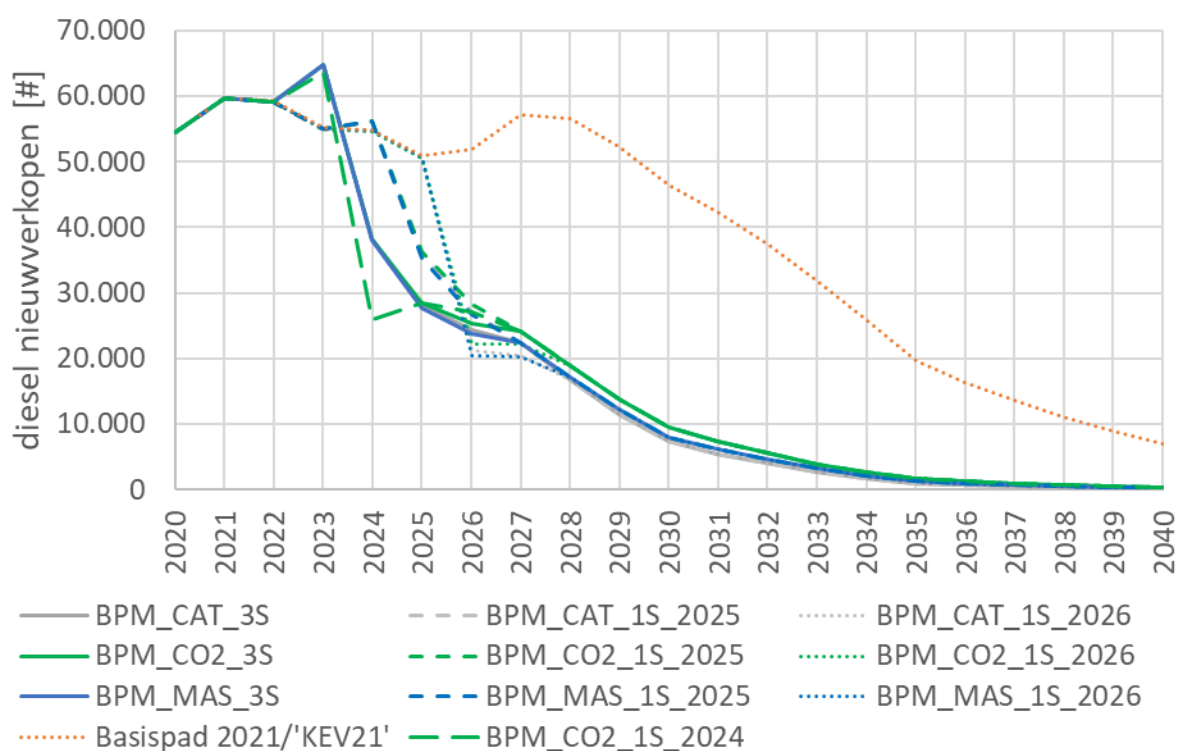
¹⁰ In de BPM-varianten met 1 stap wordt in 2025 naast aftopping van het SEBA-budget als het budgetplafond is bereikt aanvullend ook rekening gehouden met overstappers naar ZE door de volledige BPM (die ook zonder subsidie door de BPM overstappen naar ZE).

¹¹ Niet alle varianten en zichtjaren hebben dezelfde omvang nieuwverkopen door anticipatie verschuivingen. Hierdoor kunnen aandelen ZE-ingroei soms verschillen tussen scenario's terwijl aantallen wel gelijk zijn.

vervroegen is de verwachting. Dit anticipatie effect neemt af met de tijd, omdat de keuze voor een diesel en ZE voertuig ook mede bepaald wordt door het toegangsregime van de landelijke ZE-zones. Vanaf 2028 worden alleen nog maar ZE-voertuigen toegestaan in de ZE-zones. Het rekenmodel houdt hier rekening mee. In onderstaande Figuur 5 is dit te zien in de hoogte van de pieken. De diesel nieuwverkopen pieken over het algemeen één jaar voor uitvoering van de BPM-maatregel (i.v.m. het basispad):

- bij een uitvoering in drie stappen in 2024 tot 2026 en één uitvoering in één stap in 2024 is te zien dat het aantal diesel nieuwverkopen piekt in 2023;
- bij een uitvoering in één stap in 2025 pieken de diesel nieuwverkopen in 2024;
- bij een uitvoering in één stap in 2026 pieken de diesel nieuwverkopen in 2025.

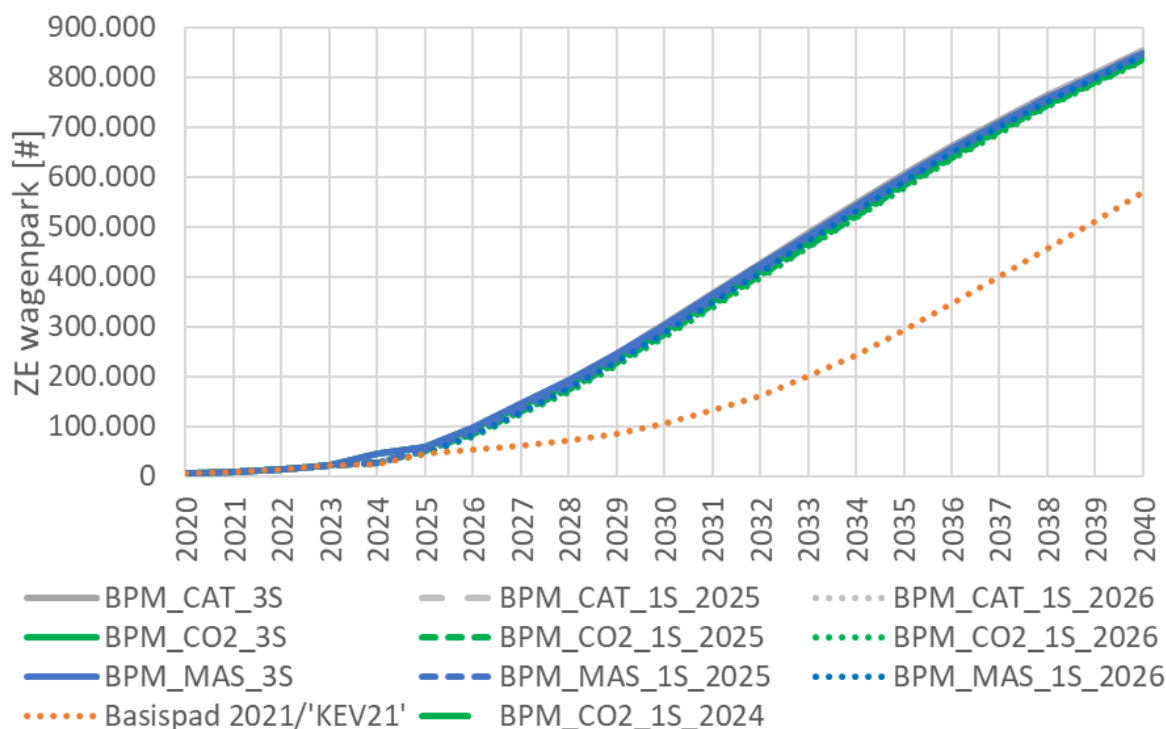
De hoogte van de pieken worden steeds kleiner in verloop van tijd. In 2025 is er nauwelijks nog sprake van een toename in het aantal diesel nieuwverkopen, omdat het risico steeds groter wordt dat het voertuig niet volwaardig kan worden ingezet.



Figuur 5: ingroeipaden diesel nieuwverkopen.

3.4 INGROEIPADEN WAGENPARK ZE

De ingroei van het aantal ZE-bestelauto's in het bestelauto wagenpark wordt weergegeven in Figuur 6. In het basispad groeit het aantal ZE-bestelauto's in het bestelauto wagenpark van 5.000 in 2020 naar 105.000 bestelauto's in 2030. In het *BPM-scenario* groeit het aantal ZE-bestelauto's naar ongeveer 280.000 tot 300.000 afhankelijk van de precieze rekenvariant. De BPM-varianten in één stap (per 2025 en per 2026) missen de extra ingroei in 2024 waardoor de omvang van het ZE-wagenpark in deze varianten iets lager ligt.

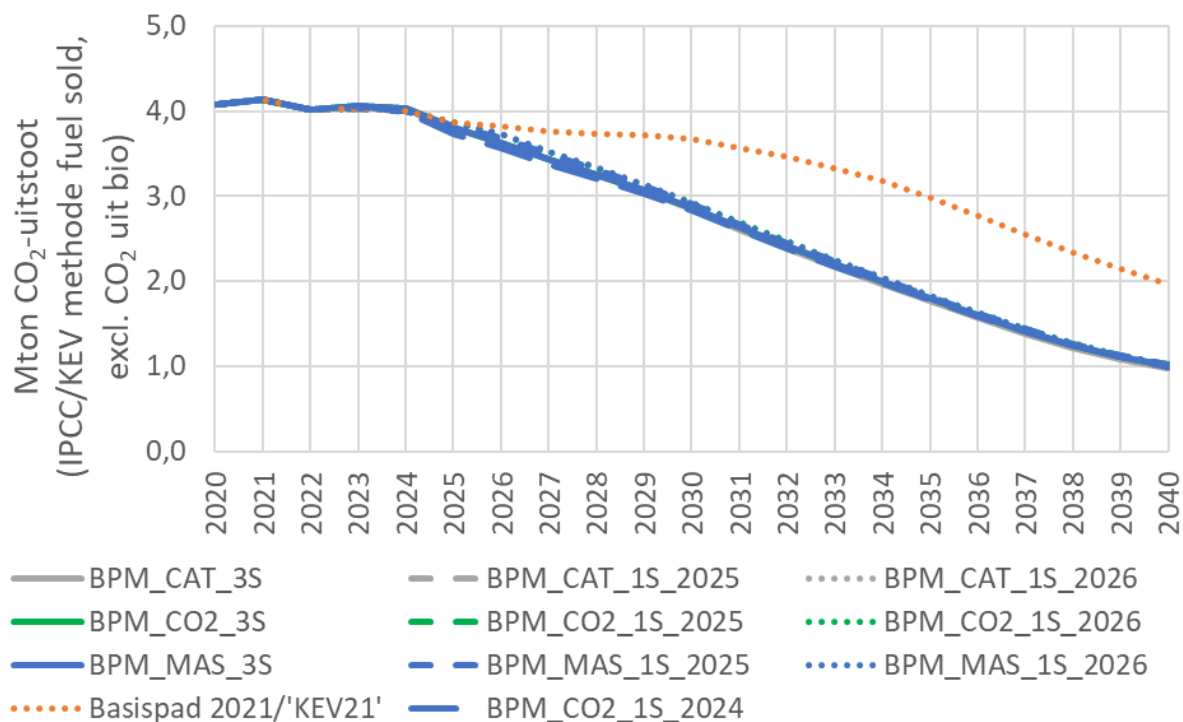


Figuur 6: ZE ingroeipaden wagenpark: aantallen.

3.5 CO₂-EMISSIONS

De CO₂-emissie van het bestelauto wagenpark wordt weergegeven in Figuur 7. De CO₂-reductie van het *BPM-scenario* t.o.v. het *basispad* wordt weergegeven in Tabel 5. De CO₂-emissies betreffen directe 'tank-to-wheel' emissies op Nederlands grondgebied op basis van brandstofverbruik (fuel use). Vervolgens zijn de emissies van biobrandstoffen buiten beschouwing gelaten en is aangenomen dat brandstofverbruik- en afzet nagenoeg gelijk zijn aan elkaar voor bestelauto's (fuel use = fuel sold). Overige broeikasgassen buiten CO₂ zijn niet in kaart gebracht. Deze methode sluit zo goed mogelijk aan op de IPCC-richtlijnen die ook in de KEV worden gehanteerd.

In het *basispad* daalt de emissie van 4,1 Mton in 2020 naar 3,7 Mton in 2030. In het *BPM-scenario* daalt de CO₂-emissie naar 2,9 Mton in 2030. Afhankelijk van de grondslag en de uitvoering varieert de CO₂-emissie tussen 2,83 en 2,92 Mton. De additionele reductie ten opzichte van het *basispad* is 0,74-0,84 Mton. Hiermee worden de beoogde doelstelling van 0,7 Mton uit het coalitieakkoord gehaald. De cumulatieve CO₂-reductie tot en met 2030 bedraagt 2,0-2,5 Mton. De BPM-varianten in één stap per 2025 en per 2026 missen de extra ingroei in 2024 waardoor de CO₂-reductie in deze varianten iets lager is. BPM-variant in één stap per 2024 profiteert van een jaar extra ZE-ingroei in de nieuwverkopen.



Figuur 7: CO₂-uitstoot bestelauto wagenpark.

Tabel 5: CO₂-reductie per scenario per zichtjaar t.o.v. het basispad.

Rekenvariant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30	21-'40
ΔBPM_CAT_3S - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,07	-0,19	-0,33	-0,49	-0,66	-0,82	-2,49	-13,62
ΔBPM_CO2_3S - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,07	-0,20	-0,33	-0,49	-0,65	-0,81	-2,48	-13,33
ΔBPM_MAS_3S - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,06	-0,19	-0,32	-0,48	-0,64	-0,80	-2,44	-13,30
ΔBPM_CAT_1S_2025 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,05	-0,14	-0,26	-0,43	-0,61	-0,78	-2,26	-13,17
ΔBPM_CO2_1S_2025 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,05	-0,14	-0,27	-0,43	-0,60	-0,77	-2,27	-12,88
ΔBPM_MAS_1S_2025 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,05	-0,14	-0,26	-0,43	-0,60	-0,76	-2,23	-12,85
ΔBPM_CAT_1S_2026 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,08	-0,23	-0,41	-0,59	-0,76	-2,09	-12,91
ΔBPM_CO2_1S_2026 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,08	-0,23	-0,40	-0,58	-0,74	-2,05	-12,54
ΔBPM_MAS_1S_2026 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,08	-0,23	-0,40	-0,58	-0,75	-2,04	-12,58

3.6 BUDGETTAIRE EFFECTEN

Een overzicht van de budgettaire effecten is weergegeven in onderstaande tabellen. Tabel 6 geeft de situatie weer voor het *basispad*, Tabel 7 voor de *BPM-scenario* en Tabel 8 geeft het verschil weer van beide scenario's. Voor presentatiedoeleinden is gekozen voor een BPM-scenario met een uitvoering in één stap (per 2025). In Tabel 6 en Tabel 7 worden de opbrengsten weergegeven in zwart en de uitgaven in rood. In Tabel 8 wordt een derving t.o.v. het *basispad* in rood weergegeven, hogere opbrengsten in zwart.

De uitgaven voor SEBA zijn in beide scenario's cumulatief gelijk over de periode 2021-2025. Per jaar kunnen lichte verschillen optreden. De BPM-maatregel levert ongeveer €1,8 miljard aan budgettaire opbrengsten op. Doordat de ingroei van ZE in het *BPM-scenario* sneller verloopt dan in het *basispad*, dalen de inkomsten van het fossiele wagenpark (MRB fossiel en accijns) en stijgen de inkomsten uit het ZE wagenpark (MRB ZE en energiebelasting = EB). Per saldo is de derving hoger dan de opbrengst. Het totale budgettaire effect ten opzichte van het *basispad* bedraagt voor het *BPM-scenario* in totaal €1,5 miljard. Hierdoor wordt het taakstellend budget uit het coalitieakkoord niet gehaald.

Hoe eerder de BPM-maatregel wordt uitgevoerd hoe hoger de budgettaire opbrengst. Een grondslag op basis van CO₂ levert naar verwachting meer op dan andere grondslagen. Zie Tabel 9 voor een overzicht van de budgettaire effecten per scenario. Het scenario 'BPM_CO2_1S_2025' is te herleiden en herkennen in Tabel 7 en Tabel 8.

Tabel 6: Budgettair overzicht *basispad* (in mln. Euro).

Budgettair overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	7	32	38	44	52	65	238
MRB fossiel	552	577	601	629	610	611	613	617	619	617	6.047
MRB totaal	552	577	601	629	617	643	651	661	671	682	6.285
EB	2	3	5	7	11	14	16	18	22	27	124
Accijns	854	856	868	866	861	852	840	835	828	813	8.472
Subsidie uitgaven (SEBA)	-13	-21	-30	-22	-87	-	-	-	-	-	-172
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM totaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MIA	-	-17	-24	-	-	-	-	-	-	-	-40
Totaal incl SEBA en MIA	1.395	1.399	1.421	1.479	1.403	1.508	1.507	1.515	1.521	1.522	14.668
Totaal	1.408	1.436	1.474	1.501	1.489	1.508	1.507	1.515	1.521	1.522	14.880

zwart = opbrengsten; rood = uitgaven

Tabel 7: Budgettair overzicht *BPM-scenario* 'BPM_CO2_1S_2025' (in mln. Euro).

Budgettair overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	8	52	79	107	139	173	558
MRB fossiel	552	577	601	629	601	591	576	561	542	520	5.750
MRB totaal	552	577	601	629	609	643	655	668	680	693	6.308
EB	2	3	5	7	12	21	33	48	63	80	273
Accijns	854	855	867	866	851	820	780	739	693	643	7.967
Subsidie uitgaven (SEBA)	-13	-23	-32	-24	-80	-	-	-	-	-	-172
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	420	324	276	215	157	107	1.498
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	29	44	51	55	58	58	296
BPM totaal	-	-	-	-	449	368	327	270	215	165	1.794
MIA	-	-17	-24	-	-	-	-	-	-	-	-42
Totaal incl SEBA en MIA	1.395	1.396	1.417	1.478	1.839	1.851	1.795	1.724	1.652	1.581	16.129
Totaal	1.408	1.436	1.473	1.502	1.920	1.851	1.795	1.724	1.652	1.581	16.342

zwart = opbrengsten; rood = uitgaven

Tabel 8: Budgettair overzicht *BPM-scenario 'BPM_CO2_1S_2025' t.o.v. basispad* (in mln. Euro).

Budgettair overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	1	21	41	63	86	108	320
MRB fossiel	-	-0	-0	1	-9	-20	-37	-57	-77	-97	-297
MRB totaal	-	-0	-0	1	-9	1	4	7	9	11	23
EB	-	0	0	0	1	7	18	29	41	53	149
Accijns	-	-0	-0	1	-11	-32	-61	-97	-135	-170	-504
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-3	-2	7	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkopen	-	-	-	-	420	324	276	215	157	107	1.498
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	29	44	51	55	58	58	296
BPM totaal	-	-	-	-	449	368	327	270	215	165	1.794
MIA	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	-4	-1	437	343	288	209	131	59	1.461
Totaal	-	-0	-0	1	430	343	288	209	131	59	1.462

zwart = hogere opbrengsten t.o.v. basispad; rood = derving t.o.v. basispad

Tabel 9: Overzicht budgettaire effecten per scenario. Opbrengsten '21-30 (linker deel) en opbrengsten '21-30 t.o.v. basispad (rechter deel)

Scenario	Opbrengsten '21-30				ΔOpbrengsten '21-30			
	Totaal	MRB	Acc.+EB.	BPM	ΔTotaal	ΔMRB	ΔAcc.+EB.	ΔBPM
Basispad 2021/KEV21	14.880	6285	8596	0	-	0	0	0
BPM_CAT_3S	16.137	6313	8221	1602	1.256	29	-375	1602
BPM_CO2_3S	16.238	6310	8212	1716	1.357	26	-384	1716
BPM_MAS_3S	16.167	6305	8228	1634	1.287	20	-368	1634
BPM_CAT_1S_2024								
BPM_CO2_1S_2024	16.515	6299	8150	2065	1.634	15	-446	2065
BPM_MAS_1S_2024								
BPM_CAT_1S_2025	16.247	6311	8252	1684	1.367	27	-344	1684
BPM_CO2_1S_2025	16.342	6308	8241	1794	1.462	23	-355	1794
BPM_MAS_1S_2025	16.270	6303	8257	1710	1.390	18	-338	1710
BPM_CAT_1S_2026	15.709	6317	8281	1111	829	33	-315	1111
BPM_CO2_1S_2026	15.803	6314	8280	1209	923	29	-316	1209
BPM_MAS_1S_2026	15.727	6309	8288	1130	847	25	-308	1130

4 Effecten van aanvullende dekkingsopties

De effectberekening in het voorgaande hoofdstuk laat zien dat de BPM-maatregel, zoals oorspronkelijk voorzien in het coalitieakkoord, niet het beoogde budgettaire effect realiseert. De CO₂-reductie is in alle gevallen hoger dan het beoogde 0,7 Mton in 2030 en loopt op tot 0,82 Mton. De budgettaire opbrengst is in beste geval €1,5 miljard. Het tekort ten opzichte van het taakstellend budget van €2,2 miljard bedraagt dus €0,7 miljard. Mogelijkheden om de opbrengsten op het gewenste peil te krijgen zijn onder andere een verhoging van het MRB-tarief of een verhoging van het BPM-tarief. De effecten van beide dekkingsopties zijn op verzoeken van de Ministeries nader onderzocht en worden in dit hoofdstuk behandeld.

4.1 DEKKINGSOPTIES: MRB-/BPM-VERHOOGING EN VARIATIES IN DE UITVOERING

In totaal zijn 15 dekkingsopties onderzocht op hun effectiviteit. Het aantal dekkingsopties werd bepaald door de combinatie van verschillende parameters en variaties daarop. Zo werd in de basis onderscheid gemaakt naar twee dekkingsopties (via verhoging van het MRB en verhoging van het BPM) en drie verschillende algemene uitgangspunten in de onderlinge differentiatie van ZE en diesel voertuigen:

- Pakket 1: gelijke tarieven met generieke verhoging voor diesel en ZE
- Pakket 2: gelijke belastingdruk voor diesel en ZE via aparte tariefstelling en
- Pakket 3: stimulering van ZE via aparte tariefstelling met korting voor ZE en/of opslag voor diesel.

De verschillende dekkingsopties hebben verschillende invoer jaren en snelheden (in één stap gelijk voor alle jaren, geleidelijk lineair of geleidelijk conform de opbrengsten voorzien in het Coalitieakkoord). Een latere uitvoering heeft het voordeel dat ondernemers langer de tijd krijgen om zich voor te bereiden op een verhoging in het MRB- of BPM-tarief. Een latere uitvoering betekent in de meeste gevallen ook een hoger tarief, omdat de tariefhoogte wordt afgesteld op de budgettaire taakstelling. Een eerdere uitvoering heeft het voordeel, dat de tariefverhoging lager kan worden ingesteld, omdat de opbrengsten dan over een langere periode cumulatief kunnen worden opgehaald.

Voor presentatiedoeleinden worden de effecten in dit hoofdstuk besproken aan de hand van drie dekkingsopties (dekking via verhoging van het MRB - pakketten 1, 2 en 3 – en dekking conform de opbrengsten in het Coalitieakkoord). De drie dekkingsopties worden vergeleken met het basispad en de rekenvariant zonder dekking. Voor een overzicht van alle resultaten wordt verwezen naar bijlage B en C.

In totaal zijn 15 dekkingsopties doorgerekend, 9 met dekking via verhoging van het MRB en 6 met dekking via verhoging van het BPM. De resultaten van de 9 MRB-opties verschillen nauwelijks met elkaar voor wat betreft het ZE-ingroeipad, de CO₂-reductie en de budgettaire opbrengsten. Alle MRB-opties voldoen aan de doelen uit het coalitieakkoord. Van de 6 BPM-opties haalden twee opties niet de budgettaire opbrengsten, de overige vier haalden niet de CO₂-reductieopgave uit het coalitieakkoord.

Dekking via MRB verhoging

Een overzicht van de MRB-tarieven volgens verschillende dekkingsopties wordt weergegeven in Tabel 10.

- MRB-pakket 1 hanteert het uitgangspunt dat de MRB van alle bestelauto's voor ondernemers (ZE en diesel) met dezelfde tarieftabel berekend wordt. Hierdoor is de MRB van een ZE voertuig iets hoger dan die van een diesel voertuig, omdat ZE voertuigen over het algemeen een hoger gewicht hebben (de grondslag van de MRB is de massa van het voertuig).
- MRB-pakket 2 hanteert het uitgangspunt, dat alle bestelauto's voor ondernemers (ZE en diesel) dezelfde belastingdruk hebben. Het nadelige effect van het meergewicht van ZE wordt ondervangen via een differentiatie in de MRB-tarieven voor ZE en diesel.
- MRB-pakket 3 hanteert het uitgangspunt, dat ZE-bestelauto's een belastingvoordeel ontvangen ten opzichte van diesel.

Tabel 10: MRB-tarieven volgens MRB-pakket 1, 2 en 3

MRB-Pakket 1: Hanteren zelfde MRB tarieftabel voor alle bestelauto's van ondernemers											
uitvoering in één stap											
MRB-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Diesel	100%	100%	100%	100%	100%	100%	130%	130%	130%	130%	130%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	25%	130%	130%	130%	130%	130%
uitvoering in stappen											
MRB-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Diesel	100%	100%	100%	100%	100%	100%	110%	120%	130%	140%	150%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	25%	110%	120%	130%	140%	150%
uitvoering volgens CA											
MRB-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Diesel	100%	100%	100%	100%	100%	115%	128%	128%	128%	128%	128%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	29%	128%	128%	128%	128%	128%
MRB-Pakket 2: MRB-pakket 1 + sturen op gelijke belastingdruk ZE en fossiel.											
uitvoering in één stap											
MRB-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Diesel	100%	100%	100%	100%	100%	100%	138%	138%	138%	138%	138%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	25%	120%	120%	120%	120%	120%
uitvoering in stappen											
MRB-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Diesel	100%	100%	100%	100%	100%	100%	115%	126%	138%	149%	160%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	110%	120%	130%	140%
uitvoering volgens CA											
MRB-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Diesel	100%	100%	100%	100%	100%	117%	130%	130%	130%	130%	130%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	29%	112%	112%	112%	112%	112%
MRB-Pakket 3: Sturen op lagere MRB-tarief voor ZE.											
uitvoering in één stap											
MRB-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Diesel	100%	100%	100%	100%	100%	100%	150%	150%	150%	150%	150%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	25%	110%	110%	110%	110%	110%
uitvoering in stappen											
MRB-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Diesel	100%	100%	100%	100%	100%	100%	115%	129%	143%	156%	170%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	25%	90%	102%	114%	126%	138%
uitvoering volgens CA											
MRB-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Diesel	100%	100%	100%	100%	100%	120%	134%	134%	134%	134%	134%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	30%	104%	104%	104%	104%	104%

NB: 100% betekent gelijk aan de MRB-tarieven in het basispad (zonder vrijstelling of korting).

In Figuur 8 worden de MRB-tarieven weergegeven voor de MRB-pakket 1, 2 en 3 naast het basispad voor een gemiddelde bestelauto. Het MRB-tarief stijgt voor zowel diesel als ZE-voertuigen met 23% in 2026. De MRB van een gemiddelde dieselbestelauto stijgt van ongeveer €530 naar €650 per jaar. De MRB van een ZE-voertuig stijgt van ongeveer €600 naar €740 per jaar. In de vormgeving van de MRB is een poging gedaan om aan te sluiten bij de oorspronkelijke begroting uit het coalitieakkoord. Bij een uitvoering van de BPM-maatregel in één jaar (2025 i.p.v. over drie jaren: 2024-2026) ontstaat echter een dekkingstekort in het jaar 2024. Dit dekkingstekort wordt in latere jaren wel weer ingelopen.



Figuur 8: MRB-tarieven in het basispad i.v.m. MRB-pakketten 1, 2 en 3 (linker kolom) en budgettaire opbrengsten uit afbouw BPM-vrijstelling (rechter kolom)

Dekking via BPM-verhoging

Een alternatieve mogelijkheid om het taakstellend budget te bereiken is door het BPM-tarief te verhogen. In dit onderzoek zijn de effecten van drie BPM-pakketten berekend op basis van vergelijkbare uitgangspunten als in de dekking via MRB-verhoging:

- BPM-pakket 1 hanteert het uitgangspunt van een generieke verhoging van het BPM-tarief voor diesel en ZE. Het diesel-tarief wordt als referentie gebruikt, omdat ZE-voertuigen

geen BPM betalen. Een tariefverhoging van 50% betekent dus dat diesellovoertuigen 150% betalen en ZE-voertuigen 50% van het dieseltarief in de basisvariant zonder BPM-verhoging. Ter illustratie: een BPM van €12.000 per voertuig wordt bij 150% dieseltarief dus €18.000 voor diesel en bij 50% ZE-tarief €6.000 voor ZE.

- BPM-pakket 2 hanteert het uitgangspunt dat de dekking gehaald moet worden uit een verhoging van uitsluitend de BPM op diesel.
- BPM-pakket 3 hanteert het uitgangspunt dat de dekking gehaald moet worden uit een verhoging van uitsluitend de BPM op ZE-voertuigen.

Tabel 11: BPM-tarieven volgens BPM-pakket 1, 2 en 3

BPM-Pakket 1: generieke verhoging diesel en EV											
dekking in één stap											
BPM-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
diesel	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	150%	150%	150%	150%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	50%	50%	50%
dekking in stappen											
BPM-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
diesel	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	120%	140%	160%	180%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	20%	40%	60%	80%

BPM-Pakket 2: verhoging diesel											
dekking in één stap											
BPM-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
diesel	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	175%	175%	175%	175%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
dekking in stappen											
BPM-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
diesel	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	175%	175%	175%	175%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

BPM-Pakket 3: verhoging ZE											
dekking in één stap											
BPM-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
diesel	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	40%	40%	40%	40%
dekking in stappen											
BPM-tarief	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
diesel	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
ZE	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	30%	45%	60%

Codelijst en dekkingsopties

In totaal zijn in dit onderzoek 15 dekkingsopties doorgerekend. Iedere scenario heeft een aparte code. Een overzicht en beschrijving van alle dekkingsopties wordt weergegeven in Tabel 12.

Tabel 12: Codelijst en beschrijving van scenario's

Dekkingsopties	Beschrijving
BPM_CO2_3S_MRB1_1S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 1, uitvoering dekking in één stap
BPM_CO2_3S_MRB2_1S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 2, uitvoering dekking in één stap
BPM_CO2_3S_MRB3_1S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 3, uitvoering dekking in één stap
BPM_MAS_3S_BPM1_1S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 1, uitvoering dekking in één stap
BPM_MAS_3S_BPM2_1S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 2, uitvoering dekking in één stap
BPM_MAS_3S_BPM3_1S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 3, uitvoering dekking in één stap
BPM_CO2_3S_MRB1_>S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 1, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_CO2_3S_MRB2_>S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 2, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_CO2_3S_MRB3_>S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 3, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_MAS_3S_BPM1_>S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 1, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_MAS_3S_BPM2_>S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 2, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_MAS_3S_BPM3_>S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 3, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2025), MRB-pakket 1, uitvoering volgens de budgettaire dekking in het coalitieakkoord
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2025), MRB-pakket 2, uitvoering volgens de budgettaire dekking in het coalitieakkoord
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2025), MRB-pakket 3, uitvoering volgens de budgettaire dekking in het coalitieakkoord

4.2 IMPACT BPM-MAATREGEL EN MRB-VERHOOGING OP ONDERNEMERS

Zoals reeds besproken in hoofdstuk 3.2 vertaalt het afbouwen van de BPM-vrijstelling zich in een lastenverhoging voor ondernemers. Door de BPM neemt de TCO van een dieselloper toe. Door aanvullende dekking via MRB en BPM nemen de lasten verder toe. Om inzicht te geven in de impact van de BPM-maatregel en de MRB-verhoging op de ondernemers zijn micro-voorbeelden uitgewerkt voor nieuwe en tweedehands voertuigen.

Micro-voorbeelden: impact BPM + MRB-verhoging op TCO (segment middel, nieuw)

In Tabel 13 zijn micro-voorbeelden opgenomen die inzicht geven in de lastenontwikkeling voor ondernemers op basis van de aanschaf van een middelgrote nieuwe bestelauto door de eerste eigenaar (gemiddelde jaarlijkse kosten gedurende de eerste 6 jaar). In de TCO wordt 6 jaar vooruit gekeken, waardoor er afhankelijk van het zichtjaar soms enkele jaren met en zonder MRB-verhoging te zien zijn in de totale kosten. In de zichtjaren 2022 en 2025 geldt de SEBA-subsidie die in de ZE-aanschafprijzen verwerkt is. In 2030 is SEBA niet meer van toepassing, maar zijn de ZE-prijzen wel gedaald.

Het *BPM-scenario* laat zien dat de maandelijkse kosten van een dieselloper met ongeveer €140-150 toenemen t.o.v. het *basispad*. Dit is een verhoging van 16-17%. De kosten van ZE voertuigen dalen juist met een paar euro. De kosten van de dekking via MRB-verhoging

vertalen zich in additionele maandelijkse meerkosten van €10 voor diesel en ZE voertuigen. Procentueel is dit een verhoging van de TCO van ongeveer 1%.

Tabel 13: Micro-voorbeelden, lastenontwikkeling **nieuwmarkt**.

Basispad			
Microvoorbeelden:	Aanschafprijs	jaarlijkse kosten	p. maand
BA diesel, segment middel 2022	31.069	10.155	846
BA diesel, segment middel 2025	32.614	10.475	873
BA diesel, segment middel 2030	35.362	11.014	918
BA ZE, segment middel 2022	38.717	9.920	827
BA ZE, segment middel 2025	36.529	10.032	836
BA ZE, segment middel 2030	37.829	10.299	858

BPM_CO2_1S_2025			
Microvoorbeelden:	Aanschafprijs	jaarlijkse kosten	p. maand
BA diesel, segment middel 2022	31.069	10.155	846
BA diesel, segment middel 2025	43.606	12.250	1.021
BA diesel, segment middel 2030	45.997	12.728	1.061
BA ZE, segment middel 2022	38.459	9.870	823
BA ZE, segment middel 2025	36.285	9.980	832
BA ZE, segment middel 2030	37.829	10.299	858

BPM_CO2_1S_2025_MRb1_CA			
Microvoorbeelden:	Aanschafprijs	jaarlijkse kosten	p. maand
BA diesel, segment middel 2022	31.069	10.210	851
BA diesel, segment middel 2025	43.606	12.368	1.031
BA diesel, segment middel 2030	45.997	12.852	1.071
BA ZE, segment middel 2022	38.459	9.920	827
BA ZE, segment middel 2025	36.285	10.097	841
BA ZE, segment middel 2030	37.829	10.433	869

BPM_CO2_1S_2025 t.o.v. Basispad			
	aanschaf	p. jaar	p. maand
	-	-	-
	10.992	1.776	148
	10.635	1.714	143
	-258	-50	-4
	-244	-52	-4
	-	-	-

BPM_CO2_1S_2025_MRb1_CA t.o.v. Basispad			
	aanschaf	p. jaar	p. maand
	-	55	5
	10.992	1.893	158
	10.635	1.839	153
	-258	-1	-0
	-244	65	5
	-	134	11

Micro-voorbeelden: impact BPM + MRB-verhoging op TCO (segment middel, tweedehands)

In Tabel 14 zijn micro-voorbeelden opgenomen die inzicht geven in de lastenontwikkeling voor ondernemers op basis van de aanschaf van een middelgrote tweedehands bestelauto door de tweede eigenaar (gemiddelde jaarlijkse kosten gedurende de jaren 7 tot en met 12).

De tabel laat zien dat de jaarlijkse kosten ongeveer de helft lager liggen dan voor nieuwe bestelauto's in de eerste gebruiksperiode. De absolute kostenstijging voor diesel als gevolg van BPM is circa €50 per maand in 2030. Invoering van de BPM zal pas merkbaar zijn op de tweedehandsmarkt na een gebruiksperiode van 5 à 6 jaar op de nieuwmarkt. In 2025 is de kostenstijging daarom nog nul.

Tabel 14: Micro-voorbeelden, lastenontwikkeling **tweedehandsmarkt**.

Basispad			
Microvoorbeelden:	Aanschafprijs	Jaarlijkse kosten	p. maand
BA diesel, segment middel 2022	9.342	5.263	439
BA diesel, segment middel 2025	9.342	5.295	441
BA diesel, segment middel 2030	9.942	5.401	450
BA ZE, segment middel 2022	10.746	4.618	385
BA ZE, segment middel 2025	10.746	4.781	398
BA ZE, segment middel 2030	12.372	5.039	420

BPM_CO2_1S_2025			
Microvoorbeelden:	Aanschafprijs	Jaarlijkse kosten	p. maand
BA diesel, segment middel 2022	9.342	5.263	439
BA diesel, segment middel 2025	9.342	5.295	441
BA diesel, segment middel 2030	13.292	5.967	497
BA ZE, segment middel 2022	10.746	4.618	385
BA ZE, segment middel 2025	10.746	4.781	398
BA ZE, segment middel 2030	12.372	5.039	420

BPM_CO2_1S_2025 t.o.v. Basispad			
	aanschaf	p. jaar	p. maand
	-	-	-
	-	-	-
	3.351	566	47
	-	-	-
	-	-	-
	-	-	-

BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA			
Microvoorbeelden:	Aanschafprijs	Jaarlijkse kosten	p. maand
BA diesel, segment middel 2022	9.342	5.318	443
BA diesel, segment middel 2025	9.342	5.413	451
BA diesel, segment middel 2030	13.292	6.091	508
BA ZE, segment middel 2022	10.746	4.700	392
BA ZE, segment middel 2025	10.746	4.931	411
BA ZE, segment middel 2030	12.372	5.173	431

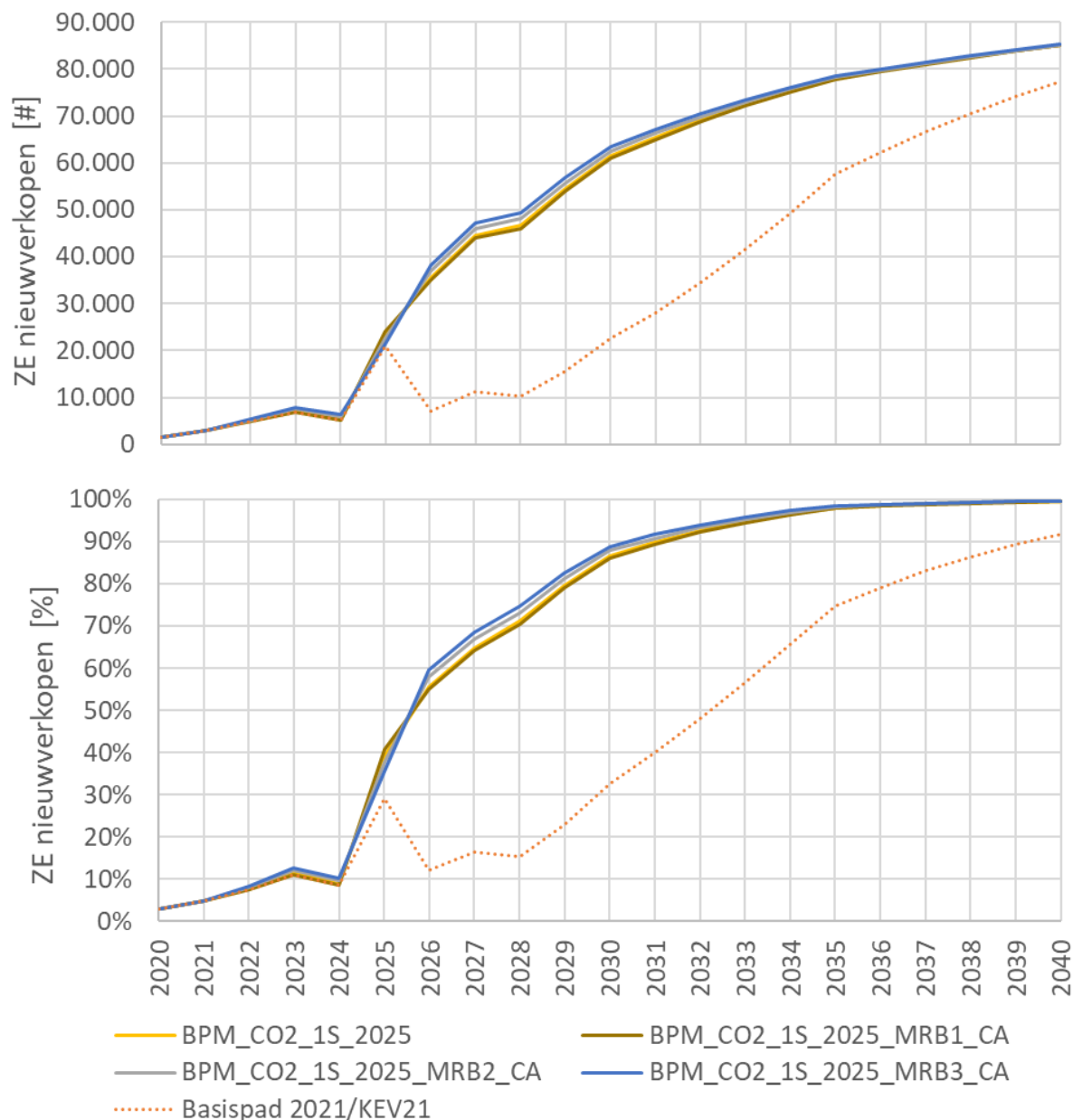
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA t.o.v. Basispad			
	aanschaf	p. jaar	p. maand
	-	55	5
	-	117	10
	3.351	690	58
	-	49	4
	-	117	10
	-	134	11

Ook op de tweedehandsmarkt leidt een MRB-verhoging tot hogere maandlasten van €10-11. Procentueel is dit een verhoging van 2-3% op de TCO.

4.3 INGROEIPADEN NIEUWVERKOPEN ZE

De ingroeipaden van de ZE nieuwverkopen worden weergegeven in Figuur 9 voor de drie MRB-dekkingsopties. Zowel aandelen als absolute aantallen ZE in de nieuwverkopen worden weergegeven.

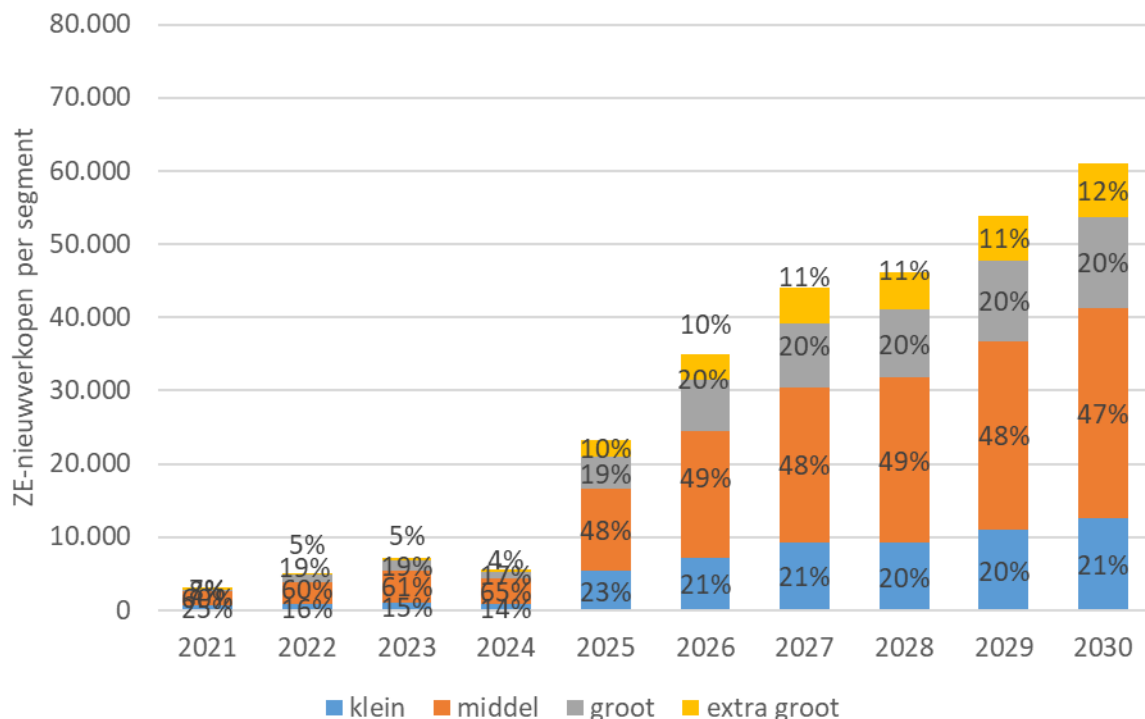
In het *BPM-scenario met dekking* groeit het aandeel ZE nieuwverkopen gestaag naar 87-89% in 2030. Dit zijn circa 61.000-64.000 ZE-bestelauto's.



Figuur 9: ZE ingroeipaden nieuwverkopen: aantallen (boven) en aandelen (onder)

Het valt op dat alle MRB-pakketten een vergelijkbaar ZE ingroeipad volgen: MRB-pakket 1 leidt tot een iets tragere groei en MRB-pakket 3 leidt tot een iets snellere groei in vergelijking met het BPM-scenario zonder dekking. MRB-pakket 1 lijkt nog het meest op het oorspronkelijke rekenvariant zonder dekking. Dit is ook te verwachten, omdat in MRB-pakket 1 het MRB-tarief voor diesel en ZE voertuigen evenredig (generiek) is verhoogd. MRB-pakketten 2 en 3 differentiëren (in lichte en iets sterkere mate) in het MRB-tarief van ZE en diesel voertuigen.

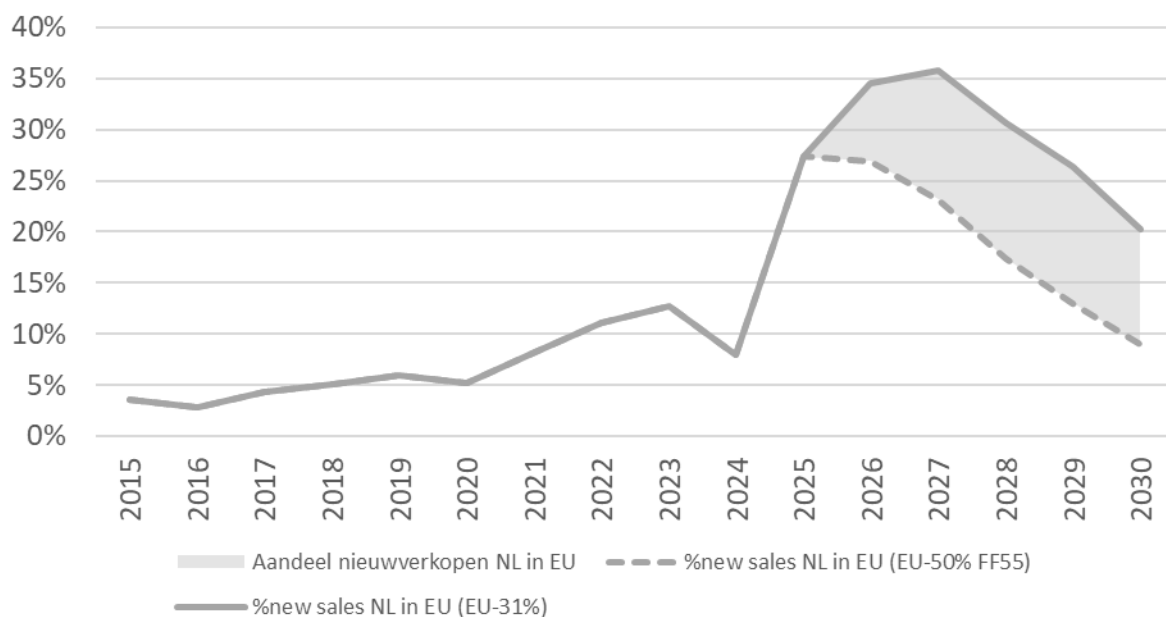
Figuur 10 laat zien dat net als in de totale nieuwverkopen het segment 'middel' het grootste marktaandeel heeft binnen de ZE-ingroei.



Figuur 10: ZE-ingroei en verdeling naar segmenten, BPM-scenario 'BPM(CO2)_1S_2025_MRB1_CA'.

Figuur 11 geeft de verwachte marktontwikkeling van ZE bestelauto's in Nederland weer in verhouding tot de verwachte Europese marktomvang qua nieuwverkopingen. De afgelopen jaren werden 5% van alle nieuwe Europese bestelauto's in Nederland verkocht en geregistreerd. In het BPM-scenario 'BPM(CO2)_1S_2025_MRB1_CA' groeit het aantal ZE nieuwverkopingen in Nederland naar 61.000 in 2030. Ten opzichte van het Europese aantal ZE nieuwverkopingen is dit een aandeel van maximaal circa 25-30% in 2025-2027, waarna het Nederlandse aandeel weer afneemt naar circa 10-20% in 2030 (uitgaande van een Europese markt die groeit naar 700.000 ZE nieuwverkopingen in 2030).

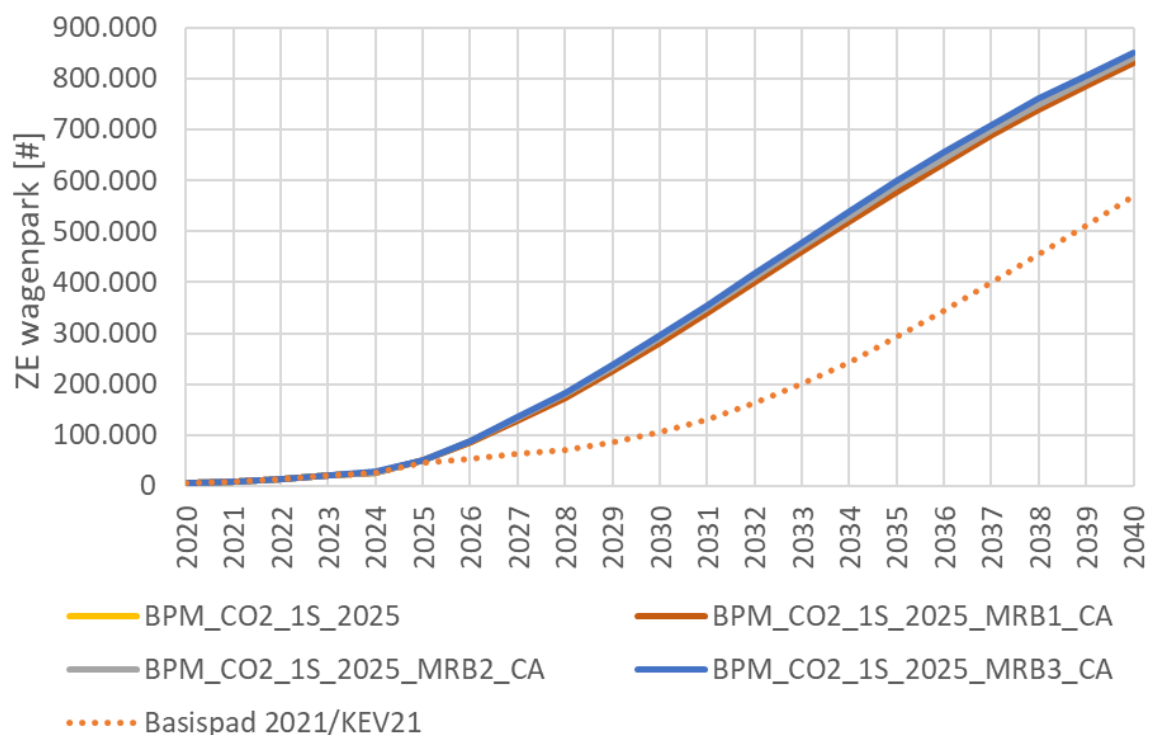
Het Nederlandse aandeel is gebaseerd op eerdere ramingen van het ZE-ingroei bestelauto's in Europa (Revnext, 2022). Hierin is een plausibele bandbreedte geschetst op basis van het huidige EU-bronbeleid (-31% in 2030) en het FF55 voorgestelde beleid (-50% in 2030). De ZE nieuwverkopingen in de EU stijgen naar verwachting naar 300.000 tot 700.000 ZE voertuigen in 2030. De bovenkant van deze bandbreedte lijkt met de kennis van medio 2022 het meest plausibele scenario (aangescherpt EU-bronbeleid, zoals voorgenomen in het Fit-for-55 pakket van de Europese Commissie). Hierdoor zal het aandeel van het Nederlandse marktomvang in Europa toenemen tot max. 28%. Dit is alsnog een hoog aandeel.



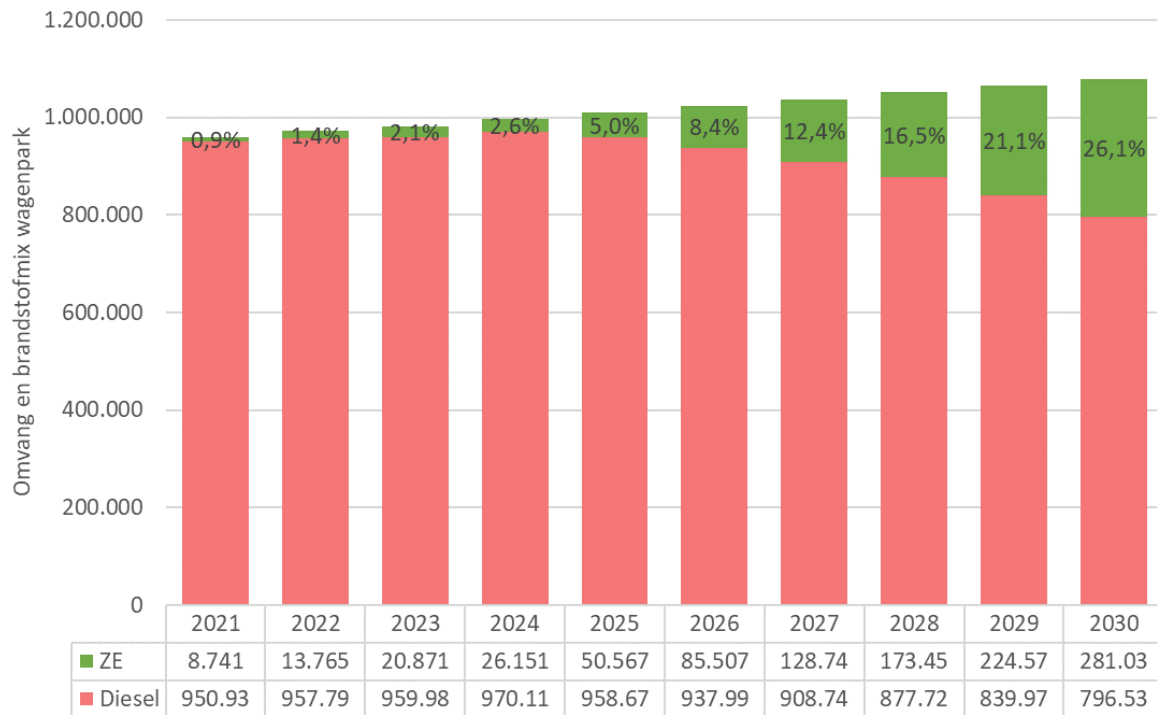
Figuur 11: Marktentwikkeling ZE bestelauto's in EU & NL - aandeel marktomvang NL in EU, BPM-scenario 'BPM(CO2)_1S_2025_MRB1_CA

4.4 INGROEIPADEN WAGENPARK ZE

De ingroei van het aantal ZE-bestelauto's in het bestelauto wagenpark wordt weergegeven in Figuur 12. In het *BPM-scenario met MRB-dekking* groeit het aantal ZE-bestelauto's evenals in het scenario zonder dekking naar ongeveer 280.000-300.000.



Figuur 12: ZE ingroeipaden wagenpark: aantallen.

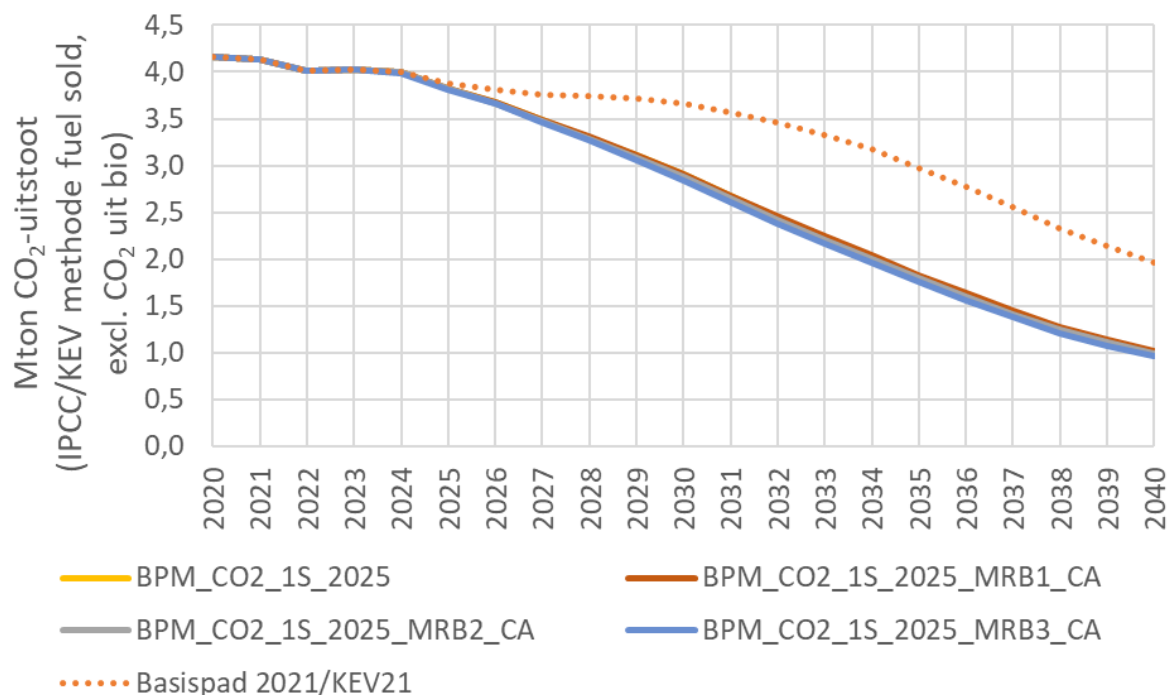


Figuur 13: Omvang en brandstofmix wagenpark, *BPM-scenario 'BPM(CO2)_15_2025_MRB1_CA'*.

4.5 CO₂-EMISSIONS

De CO₂-emissies van het bestelauto wagenpark worden weergegeven in Figuur 14. De CO₂-emissiereductie van het *BPM-scenario met dekking* t.o.v. het *basispad* wordt weergegeven in Tabel 5.

In het *basispad* daalt de emissie van 4,1 Mton in 2020 naar 3,7 Mton in 2030. In het *BPM-scenario met MRB-dekking* daalt de CO₂-emissie evenals in de rekenvariant zonder dekking naar 2,9 Mton in 2030. Dit is een additionele reductie ten opzichte van het basispad van 0,76-0,81 Mton. Hiermee worden de beoogde doelstelling van 0,7 Mton uit het coalitieakkoord nog steeds gehaald. De cumulatieve CO₂-reductie tot en met 2030 bedraagt 2,26-2,43 Mton.



Figuur 14: CO₂-uitstoot bestelauto wagenpark.

Tabel 15: CO₂-reductie per scenario t.o.v. het basispad.

Rekenvariant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,05	-0,14	-0,27	-0,43	-0,60	-0,76	-2,26
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	0,00	0,00	0,00	-0,01	0,00	-0,05	-0,15	-0,28	-0,45	-0,63	-0,79	-2,36
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,06	-0,15	-0,29	-0,46	-0,64	-0,81	-2,43

4.6 BUDGETTAIRE EFFECTEN

Een overzicht van de budgettaire effecten van de dekkingsopties is weergegeven in Tabel 16. De uitgaven voor SEBA zijn in beide scenario's cumulatief gelijk over de periode 2021-2025. Per jaar kunnen lichte verschillen optreden. De BPM-maatregel inclusief dekking levert afgerond de beoogde €2,2 miljard aan budgettaire opbrengst op.

Tabel 16: Overzicht budgettaire effecten per scenario.

Scenario	Opbrengsten '21-30				ΔOpbrengsten '21-30			
	Totaal	MRB	Acc.+EB.	BPM	ΔTotaal	ΔMRB	ΔAcc.+EB.	ΔBPM
Basispad 2021/KEV21	14.880	6285	8596	0	-	0	0	0
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	17.033	6981	8241	1812	2.153	696	-355	1812
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	17.050	7077	8226	1748	2.170	792	-370	1748
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	17.051	7128	8216	1707	2.170	843	-380	1707

Het volledige budgettaire overzicht van de uiteindelijk gekozen variant 'BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA' is weergegeven in Tabel 17 en Tabel 18.

Tabel 17: Budgettaire overzicht *BPM-scenario* 'BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA' (in mln. Euro).

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	9	63	96	130	168	210	675
MRB fossiel	552	577	601	629	671	695	677	659	636	608	6.305
MRB totaal	552	577	601	629	680	759	773	788	803	818	6.981
EB	2	3	5	7	12	21	33	48	62	79	271
Accijns	854	855	867	866	850	819	780	739	694	645	7.969
Subsidie uitgaven (SEBA)	-13	-23	-32	-24	-80	-	-	-	-	-	-172
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	418	327	279	219	161	110	1.515
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	29	45	52	56	58	58	297
BPM totaal	-	-	-	-	447	371	331	274	220	169	1.812
MIA	-	-17	-24	-	-	-	-	-	-	-	-42
Totaal incl SEBA en MIA	1.395	1.395	1.417	1.478	1.908	1.970	1.917	1.849	1.780	1.711	16.820
Totaal	1.408	1.436	1.473	1.502	1.988	1.970	1.917	1.849	1.780	1.711	17.033

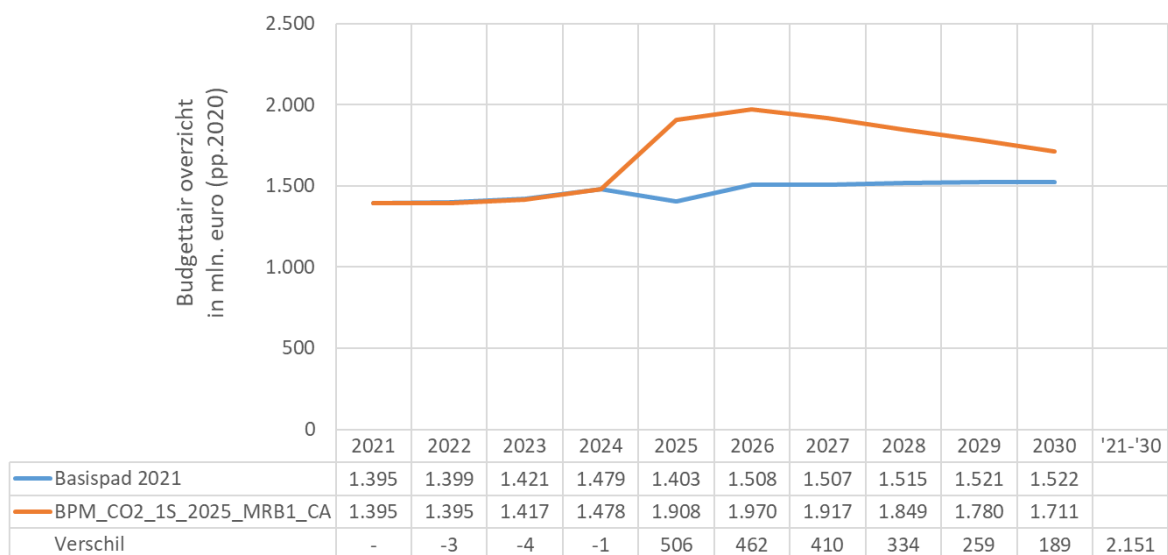
zwart = opbrengsten; rood = uitgaven

Tabel 18: Budgettaire overzicht *BPM-scenario* 'BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA' t.o.v. *basispad* (in mln. Euro).

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	32	58	86	116	145	438
MRB fossiel	-	-0	-0	0	60	85	65	41	16	-9	258
MRB totaal	-	-0	-0	0	62	116	122	127	132	136	696
EB	-	0	0	0	1	7	17	29	41	52	147
Accijns	-	-0	-1	0	-11	-32	-60	-96	-133	-168	-502
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-3	-2	7	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	418	327	279	219	161	110	1.515
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	29	45	52	56	58	58	297
BPM totaal	-	-	-	-	447	371	331	274	220	169	1.812
MIA	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	-4	-1	506	462	410	334	259	189	2.151
Totaal	-	-0	-1	1	499	462	410	334	259	189	2.153

zwart = hogere opbrengsten t.o.v. basispad; rood = derving t.o.v. basispad

Figuur 15 laat het verschil zien tussen de totale budgettaire opbrengst in het *basispad* en *BPM-scenario* 'BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA'. Tot en met 2030 zijn er extra opbrengsten, maar de dalende trend in de opbrengsten van het *BPM-scenario* is sterker dan in het *basispad*. Dit komt doordat er steeds minder dieselbestelauto's nieuw verkocht worden (dalende BPM-opbrengsten) en het aandeel ZE-voertuigen en -kilometers in het wagenpark veel groter is waardoor de accijnsopbrengsten lager liggen.



Figuur 15: Budgettaire ontwikkeling basispad en *BPM-scenario* 'BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA'.

5 Conclusies

Bij aanvang van het onderzoek was het vertrekpunt het afschaffen van de BPM-vrijstelling voor ondernemers. Deze vrijgestelde BPM is in de huidige wetgeving gebaseerd op de netto catalogusprijs (voertuigprijs excl. BTW) en zou in drie stappen van 2024 tot en met 2026 worden afgeschaft. Bij de uitwerking van de maatregel bleek dat de netto catalogusprijs als BPM-grondslag en het gefaseerd afschaffen van de BPM-vrijstelling tot ongewenste effecten leidt voor onder meer de uitvoering en belastingplichtige. Hierop is de scope van het onderzoek verruimd naar alternatieve BPM-grondslagen en een volledige invoering in één jaar.

Alternatieve BPM-grondslagen

De CO₂-uitstoot en massa van een voertuig zijn in tegenstelling tot de netto cataloguswaarde een authentiek gegeven waarvan de kwaliteit wordt geborgd via de basisregistratie van de RDW. Deze alternatieve BPM-grondslagen zijn daarom nader onderzocht. Het is mogelijk om met een lineaire tariefstelling een CO₂-grondslag (WLTP-typekeuringswaarde) of massa-grondslag (leeggewicht) voor de BPM te hanteren, waarmee op macroniveau (totaal nieuwverkopen) dezelfde BPM-opbrengsten en op mesoniveau (per bestelautosegment) 'bij benadering' dezelfde belastingheffing gerealiseerd wordt als op basis van de netto catalogusprijs. Doordat de voertuigkenmerken catalogusprijs, CO₂ en massa wel verschillen qua verdeling en spreiding binnen het modellenaanbod en de nieuwverkopen, kunnen de verschillen op microniveau (specifieke bestelautomodellen) relatief groot zijn.

Op mesoniveau (segmenten) is dit nader onderzocht en blijkt de CO₂-grondslag ten opzichte van de massagrondslag voor een hogere BPM-belastingdruk te zorgen voor dieselveertuigen in de grootste segmenten 'groot' en 'extra groot' en voor een lagere BPM-belastingdruk in de kleinere segmenten 'klein' en 'middel'. Op basis van de spreiding van het aanbod binnen segmenten is met de alternatieve grondslagen door gedragseffecten een verschuiving van 3 tot 5% te verwachten richting zuinigere (CO₂-grondslag) of lichtere (massagrondslag) modellen binnen de diesel nieuwverkopen. Dit effect binnen de diesel nieuwverkopen is relatief klein vergeleken met de verschuiving van diesel naar ZE nieuwverkopen door de BPM. Het gebruik van de CO₂-uitstoot als grondslag sluit beter aan op de BPM-systematiek van personenauto's waar ook een CO₂-grondslag van toepassing is. Aangezien ZE-bestelauto's vrijgesteld blijven van de BPM zal naarmate de nieuwverkopen richting 100% ZE evolueren, de BPM-opbrengst ongeacht de grondslagkeuze op termijn naar nul gaan.

In de effecten qua ZE-ingroei zijn de verschillen tussen de BPM-grondslagen vrij beperkt. De CO₂-grondslag zorgt voor ongeveer een 2,5%-punt lager ZE-ingroeipad dan de massagrondslag. In het wagenpark leidt de CO₂-grondslag tot circa 10.000 minder ZE-bestelauto's in 2030 dan de massagrondslag. Op de totale omvang van het wagenpark heeft de grondslag geen effect.

Timing van de maatregel

Qua timing van de maatregel spelen verschillende aspecten en afwegingen een rol. Ten eerste is een invoering in drie stappen een meer geleidelijke overgang dan invoering in één stap. Invoering in één stap is daarom meer marktversturend en leidt tot grotere anticipatie-effecten. Voorbeelden hiervan zijn extra dieselverkopen in het jaar voorafgaand aan de

invoering en een versnelde uitputting het budget voor verlening van subsidie voor ZE-bestelauto's (Subsidieregeling Emissieloze BedrijfsAuto's, SEBA) in het jaar van invoering. Een gefaseerde invoering viel om uitvoeringstechnische redenen af. Bij invoering in één stap is gekeken naar invoering in 2024, 2025 of 2026. Dit geeft de resultaten in Tabel 19:

Tabel 19: Effecten rekenvariant BPM(CO₂)_1S invoering in 2024, 2025 en 2026.

Rekenvarianten invoeringsjaar afschaffen BPM-vrijstelling	Aantal ZE bestelauto's in wagenpark 2030	Aanvullende CO ₂ -reductie in 2030 t.o.v. basispad (Mton)	Cumulatieve extra opbrengsten tot en met 2030(x mld. €, pp. 2020)	Benodigde aanvullende dekking (x mld. €, pp. 2020)
2024	299.000	0,84	1,63	0,57
2025	284.000	0,77	1,46	0,74
2026	279.000	0,74	0,92	1,28

Uit de effecten blijkt dat een vroege invoering tot extra vroege ingroei van ZE-voertuigen in de nieuwverkopen leidt en daardoor ook tot een grotere ZE-vloot in 2030. Daarnaast zorgt een vroege invoering ervoor dat de dieselbestelauto's die ondanks de BPM nog verkocht worden over meer verkoopjaren BPM-opbrengsten genereren. Een vroege invoering staat daarentegen op meer gespannen voet met de marktontwikkeling van ZE-voertuigen dan een latere invoering. Het modellenaanbod en de productiecapaciteit van fabrikanten moet de komende jaren nog toenemen en prijzen en TCO's van ZE-voertuigen zijn zonder subsidies nog onvoldoende concurrerend. Bij invoering in 2024 zou Nederland een disproportioneel hoog aandeel van het voor de Europese markt beschikbare aanbod ZE-bestelauto's moeten bemachtigen. Dat maakt Nederland kwetsbaar omdat het afhankelijk wordt van de verdeling van voertuigen over de Europese landen. Invoering in 2025 of 2026 sluit beter aan bij de CO₂-normen voor fabrikanten die vanaf 2025 aan een 15% strengere CO₂-norm moeten voldoen.

Qua ZE-ingroei in het wagenpark leidt invoering in 2026 tot circa 20.000 minder ZE-bestelauto's in 2030 dan bij invoering in 2024 (280.000 tegenover 300.000). Qua CO₂-effecten in 2030 leidt de timing van invoering in 2024-2026 tot een bandbreedte van 0,74 tot 0,84 Mton ten opzichte van het basispad. In de budgettaire effecten zijn de grootste verschillen zichtbaar afhankelijk van de timing van invoering. Invoering in 2024 levert met €1,6 mld. relatief weinig extra op ten opzichte van invoering in 2025 met €1,5 mld., mede doordat de extra ZE-ingroei van het jaar 2024 ook 6 jaar lang voor extra accijnsderving zorgt en doordat er een sterk anticipatie-effect is waardoor diesel nieuwverkopen van 2024 naar 2023 verschuiven en dus geen BPM-opleveren. Invoering in 2026 levert met €0,9 mld. aan opbrengsten wel veel minder op dan invoering in 2025. Met name de BPM-opbrengsten uit 2025 die wegvallen zijn groot. Bij invoering in 2025 zijn juist de BPM-opbrengsten in 2025 het grootst van alle jaren. De verschillende rekenvarianten variërend van grondslag en uitvoering laten allen zien dat ze voldoen aan de CO₂-doelstelling van 0,7 Mton in 2030, maar in meer of mindere mate niet voldoen aan het taakstellend opbrengstenniveau van €2,2 mld.

Dekkingspakketten ten behoeve van taakstellend budget

Om vervolgens te kunnen voldoen aan het taakstellend budget zijn er verschillende dekkingspakketten onderzocht om het resterende tekort tot €2,2 mld. te dekken. Er is gekeken naar zowel een BPM-verhoging als een MRB-verhoging, waarbij er per instrument drie verschillende uitgangspunten zijn gehanteerd. De drie uitgangspunten varieerden in de differentiatie tussen ZE en diesel: een generieke verhoging voor beide of één van de twee brandstofsoorten zwaarder belasten dan de ander. Diverse dekkingsopties bleken in staat de

benodigde dekking te kunnen realiseren, maar er bleken fundamentele verschillen tussen waar de extra lasten neerslaan in de markt en welke invloed de dekkingsopties hebben op de ZE-ingroei. De BPM als dekkingsoptie heeft een paradoxale werking: de BPM wordt verhoogd om extra opbrengsten te realiseren, maar tegelijkertijd worden dieselbestelauto's nog onaantrekkelijker ten opzichte van ZE waardoor er extra overgestapt wordt op ZE en de BPM-opbrengsten weer teruglopen. Bij de MRB als dekkingsoptie worden de extra lasten breder verdeeld over het gehele wagenpark bestelauto's van meer dan 1 miljoen bestelauto's in plaats van jaarlijks circa 65.000 nieuwverkopen. Een MRB-verhoging raakt veel ondernemers een klein beetje, terwijl de BPM-verhoging een kleine groep ondernemers (die een nieuw voertuig nodig hebben) sterker raakt. Op een MRB-verhoging wordt minder sterk gereageerd in de markt en dat maakt dit instrument qua grondslag stabiel en meer geschikt voor een budgettaire dekking. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is wel dat een MRB-verhoging een grotere impact heeft op de TCO een gebruikte bestelauto op de tweedehandsmarkt dan op de TCO van een nieuwe bestelauto van de eerste eigenaar. Hoe meer aanvullende dekking via een MRB-verhoging wordt gerealiseerd, hoe nadeliger de effecten op de tweedehandsmarkt. Ook het MRB-tarief voor ZE-bestelauto's is een belangrijk aandachtspunt aangezien ZE-bestelauto's een meergewicht hebben ten opzichte van dieselbestelauto's. De doorstroom naar de tweedehandsmarkt en het behoud van ZE-bestelauto's in het Nederlandse wagenpark zijn van essentieel belang om de geraamde CO₂-effecten daadwerkelijk te realiseren. Een MRB-verhoging met een differentiatie tussen ZE en diesel bleek uitvoeringstechnisch niet mogelijk.

Effecten uiteindelijke variant

De uiteindelijke variant die door het kabinet gekozen is betreft het afschaffen van de BPM-vrijstelling in één stap in 2025 met een CO₂-grondslag en een aanvullende dekking via een generieke MRB-verhoging die leidt tot het taakstellend budget van €2,2 mld. uit het Coalitieakkoord.

In deze variant neemt het percentage ZE-bestelauto's in de nieuwverkopen naar verwachting toe naar 39% in 2025 en 86% in 2030. De ZE-ingroei in het wagenpark komt uit op afgerond 280.000 ZE-bestelauto's in 2030. Dit is een toename van circa 175.000 extra ZE-bestelauto's ten opzichte van de 105.000 in het basispad. De CO₂-reductie ten opzichte van het basispad in 2030 komt uit op 0,76 Mton, waarmee de CO₂-doelstelling van 0,7 Mton wordt bereikt. Van de €2,2 mld. extra opbrengsten die worden gerealiseerd, komt ongeveer €1,5 mld. door de BPM-maatregel en €0,7 mld. door de aanvullende MRB-dekking.

Discussie

Er kunnen een aantal voor- en nadelen en verschillen benoemd worden ten aanzien van de BPM-maatregel uit het coalitieakkoord. Een BPM-heffing heeft net als subsidies een hele directe sturing op de nieuwverkopen. ZE-ingroei via nieuwverkopen is de meest effectieve manier om te sturen op een ZE-wagenpark en CO₂-reductie. Tegelijkertijd is een BPM-heffing met een omvang van 37% van de gemiddelde aanschafprijs die in één jaar wordt ingevoerd marktverstoring. De extra lastendruk komt op korte termijn volledig in de markt voor nieuwe bestelauto's te liggen. De TCO-ontwikkelingen laten zien dat met name in 2025-2028 alle opties voor ondernemers tijdelijk duurder zullen zijn dan diesel in het basispad.

De effecten zijn ingeschat aan de hand van een middenraming waarvoor een onzekerheidsmarge geldt. Hierbij is er sprake van een paradoxale koppeling tussen ZE-ingroei

en de daarbij behorende CO₂-reductie en aan de andere kant het budgettaire opbrengstendoel. De BPM-maatregel wordt ingezet om overstap naar ZE te stimuleren en tegelijkertijd als middel om extra opbrengsten te realiseren. Als de ZE-ingroei in werkelijkheid langzamer verloopt dan nemen de opbrengsten sterk toe en als de ZE-ingroei sneller verloopt dan nemen de opbrengsten sterk af. Dat maakt de raming van de BPM-opbrengsten meer onzeker dan raming van MRB-opbrengsten.

Referenties

- OpwegnaarZES. (2022, juli 22). <https://www.opwegnaarzes.nl/gemeenten>. Opgehaald van <https://www.opwegnaarzes.nl/gemeenten>
- PBL. (2021). *Klimaat- en Energieverkenning*. PBL (<https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2021>).
- Revnext. (2022). *Achtergrondrapport bestelautomodel Revnext – Beschrijving van uitgangspunten, data en methoden in wagenparkmodel voor bestelauto's*. In opdracht van Ministerie van IenW en Ministerie van Financiën. Revnext.
- Revnext. (2022). *Effecten van strengere CO2-normen op personen- en bestelauto's in Nederland en aanvullende ZE-reductiepotentie mobiliteit*. Revnext.

Bijlage A: Overzicht scenario's en dekkingsopties

A1: CODELIJST EN BESCHRIJVING VAN ALLE SCENARIO'S

In dit onderzoek zijn de effecten van 25 scenario's berekend; 10 rekenvarianten en 15 dekkingsopties. Iedere scenario heeft een code (zie hoofdstuk 2.2). Een overzicht en beschrijving van alle scenario's wordt weergegeven in Tabel 20.

Tabel 20: Codelijst en beschrijving van scenario's

Rekenvarianten	Beschrijving
BPM_CAT_3S	BPM grondslag catalogusprijs, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026)
BPM_CO2_3S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026)
BPM_MAS_3S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026)
BPM_CO2_1S_2024	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2024)
BPM_CAT_1S_2025	BPM grondslag catalogusprijs, uitvoering BPM in één stap (2025)
BPM_CO2_1S_2025	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2025)
BPM_MAS_1S_2025	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in één stap (2025)
BPM_CAT_1S_2026	BPM grondslag catalogusprijs, uitvoering BPM in één stap (2026)
BPM_CO2_1S_2026	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2026)
BPM_MAS_1S_2026	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in één stap (2026)

Dekkingsopties	Beschrijving
BPM_CO2_3S_MRB1_1S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 1, uitvoering dekking in één stap
BPM_CO2_3S_MRB2_1S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 2, uitvoering dekking in één stap
BPM_CO2_3S_MRB3_1S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 3, uitvoering dekking in één stap
BPM_MAS_3S_BPM1_1S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 1, uitvoering dekking in één stap
BPM_MAS_3S_BPM2_1S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 2, uitvoering dekking in één stap
BPM_MAS_3S_BPM3_1S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 3, uitvoering dekking in één stap
BPM_CO2_3S_MRB1_>S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 1, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_CO2_3S_MRB2_>S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 2, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_CO2_3S_MRB3_>S	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), MRB-pakket 3, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_MAS_3S_BPM1_>S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 1, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_MAS_3S_BPM2_>S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 2, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_MAS_3S_BPM3_>S	BPM grondslag massa, uitvoering BPM in 3 stappen (2024-2026), BPM-pakket 3, uitvoering dekking in meerdere stap
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2025), MRB-pakket 1, uitvoering volgens de budgettaire dekking in het coalitieakkoord
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2025), MRB-pakket 2, uitvoering volgens de budgettaire dekking in het coalitieakkoord
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	BPM grondslag WLTP CO2, uitvoering BPM in één stap (2025), MRB-pakket 3, uitvoering volgens de budgettaire dekking in het coalitieakkoord

Bijlage B: Tabellen – nieuwverkopen, wagenpark en CO₂-emissie

Bijlage B geeft een overzicht van de resultaten per scenario. De resultaten worden weergegeven op niveau van nieuwverkopen, wagenpark en CO₂-emissies.

B1: NIEUWVERKOPEN ZE - AANTALLEN

Scenario	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad 2021/'KEV21'	1.638	3.061	4.841	6.918	5.221	21.020	7.206	11.167	10.232	15.561	22.587
BPM_CAT_3S	1.638	3.061	5.082	7.242	23.919	14.592	38.155	48.523	49.441	57.444	64.387
BPM_CO2_3S	1.638	3.061	5.072	7.220	23.983	13.919	36.796	45.598	46.693	54.475	61.585
BPM_MAS_3S	1.638	3.061	5.037	7.149	24.188	14.750	38.660	48.509	48.926	56.596	63.407
BPM_CAT_1S_2025	1.638	3.061	5.082	7.242	5.533	23.936	36.814	46.511	49.441	57.444	64.387
BPM_CO2_1S_2025	1.638	3.061	5.072	7.220	5.507	23.344	35.444	44.418	46.693	54.475	61.585
BPM_MAS_1S_2025	1.638	3.061	5.037	7.149	5.423	24.829	37.261	46.411	48.926	56.596	63.407
BPM_CAT_1S_2026	1.638	3.061	5.082	7.242	5.533	18.639	36.835	46.543	49.441	57.444	64.387
BPM_CO2_1S_2026	1.638	3.061	5.072	7.220	5.507	18.674	35.441	44.413	46.693	54.475	61.585
BPM_MAS_1S_2026	1.638	3.061	5.037	7.149	5.423	18.899	37.310	46.483	48.926	56.596	63.407
BPM_CO2_3S_MRB1_1S	1.638	3.061	5.031	7.122	24.128	13.530	36.277	45.932	45.894	53.703	60.903
BPM_CO2_3S_MRB2_1S	1.638	3.061	5.273	7.615	23.403	14.788	38.188	47.839	47.933	55.535	62.415
BPM_CO2_3S_MRB3_1S	1.638	3.061	5.576	8.239	22.488	16.369	40.469	50.065	50.262	57.576	64.052
BPM_MAS_3S_BPM1_1S	1.638	3.061	5.037	7.149	24.188	14.750	38.660	32.711	31.715	38.791	45.883
BPM_MAS_3S_BPM2_1S	1.638	3.061	5.037	7.149	24.188	14.750	38.660	67.888	65.241	69.270	72.362
BPM_MAS_3S_BPM3_1S	1.638	3.061	5.037	7.149	24.188	14.750	38.660	23.459	21.622	28.482	36.130
BPM_CO2_3S_MRB1_>S	1.638	3.061	5.051	7.155	24.072	13.534	36.210	45.687	45.503	53.233	60.445
BPM_CO2_3S_MRB2_>S	1.638	3.061	5.264	7.605	23.420	14.760	38.110	47.666	47.675	55.230	62.118
BPM_CO2_3S_MRB3_>S	1.638	3.061	5.410	7.912	22.972	15.556	39.272	48.802	48.871	56.283	62.968
BPM_MAS_3S_BPM1_>S	1.638	3.061	5.037	7.149	24.188	14.750	38.660	41.571	34.816	35.609	36.321
BPM_MAS_3S_BPM2_>S	1.638	3.061	5.037	7.149	24.188	14.750	38.660	67.888	65.241	69.270	72.362
BPM_MAS_3S_BPM3_>S	1.638	3.061	5.037	7.149	24.188	14.750	38.660	38.341	27.797	25.241	22.703
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	1.638	3.061	4.884	6.927	5.254	24.100	35.065	44.053	46.080	53.883	61.062
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	1.638	3.061	5.173	7.485	5.890	22.588	36.987	45.962	48.145	55.736	62.588
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	1.638	3.061	5.387	7.895	6.363	21.471	38.279	47.221	49.496	56.927	63.549

B2: NIEUWVERKOPEN ZE - AANDELEN¹²

Scenario	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad 2021/KEV21	3%	5%	8%	11%	9%	29%	12%	16%	15%	23%	33%
BPM_CAT_3S	3%	5%	8%	10%	39%	34%	61%	68%	75%	83%	90%
BPM_CO2_3S	3%	5%	8%	10%	39%	33%	59%	66%	71%	80%	87%
BPM_MAS_3S	3%	5%	8%	10%	39%	35%	62%	68%	74%	82%	89%
BPM_CAT_1S_2025	3%	5%	8%	12%	9%	40%	58%	68%	75%	83%	90%
BPM_CO2_1S_2025	3%	5%	8%	12%	9%	39%	56%	65%	71%	80%	87%
BPM_MAS_1S_2025	3%	5%	8%	11%	9%	41%	58%	67%	74%	82%	89%
BPM_CAT_1S_2026	3%	5%	8%	12%	9%	27%	63%	70%	75%	83%	90%
BPM_CO2_1S_2026	3%	5%	8%	12%	9%	27%	61%	67%	71%	80%	87%
BPM_MAS_1S_2026	3%	5%	8%	11%	9%	27%	65%	70%	74%	82%	89%
BPM_CO2_3S_MRB1_1S	3%	5%	8%	10%	39%	32%	59%	65%	70%	79%	86%
BPM_CO2_3S_MRB2_1S	3%	5%	8%	11%	38%	34%	61%	68%	73%	81%	88%
BPM_CO2_3S_MRB3_1S	3%	5%	9%	12%	38%	36%	64%	70%	76%	83%	89%
BPM_MAS_3S_BPM1_1S	3%	5%	8%	10%	39%	35%	62%	53%	57%	67%	76%
BPM_MAS_3S_BPM2_1S	3%	5%	8%	10%	39%	35%	62%	91%	94%	96%	98%
BPM_MAS_3S_BPM3_1S	3%	5%	8%	10%	39%	35%	62%	37%	38%	48%	59%
BPM_CO2_3S_MRB1_>S	3%	5%	8%	10%	39%	32%	59%	65%	70%	78%	86%
BPM_CO2_3S_MRB2_>S	3%	5%	8%	11%	38%	34%	61%	67%	73%	81%	87%
BPM_CO2_3S_MRB3_>S	3%	5%	8%	11%	38%	35%	62%	69%	74%	82%	88%
BPM_MAS_3S_BPM1_>S	3%	5%	8%	10%	39%	35%	62%	62%	60%	63%	66%
BPM_MAS_3S_BPM2_>S	3%	5%	8%	10%	39%	35%	62%	91%	94%	96%	98%
BPM_MAS_3S_BPM3_>S	3%	5%	8%	10%	39%	35%	62%	57%	47%	44%	40%
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	3%	5%	8%	12%	9%	39%	55%	64%	71%	79%	86%
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	3%	5%	8%	13%	10%	36%	58%	67%	73%	81%	88%
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	3%	5%	9%	13%	11%	35%	60%	68%	75%	83%	89%

¹² Aandelen diesel is gelijk aan 1 – aandelen ZE: %_{Diesel} = 1-%_{ZE}.

B3: NIEUWERKOPEN DIESEL - AANTALLEN

Scenario	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad 2021/'KEV21'	54.395	59.633	59.325	55.224	54.899	50.925	51.898	57.076	56.648	52.251	46.434
BPM_CAT_3S	54.395	59.633	59.087	64.747	38.130	28.135	24.273	22.356	16.673	11.535	7.268
BPM_CO2_3S	54.395	59.633	59.103	64.811	38.270	28.488	25.351	24.147	18.882	13.880	9.440
BPM_MAS_3S	54.395	59.633	59.151	64.849	37.992	27.736	23.754	22.360	17.076	12.203	8.029
BPM_CAT_1S_2025	54.395	59.633	59.087	54.921	56.096	35.945	27.106	22.356	16.673	11.535	7.268
BPM_CO2_1S_2025	54.395	59.633	59.103	54.948	56.150	36.362	28.252	24.147	18.882	13.880	9.440
BPM_MAS_1S_2025	54.395	59.633	59.151	55.034	56.165	35.297	26.639	22.360	17.076	12.203	8.029
BPM_CAT_1S_2026	54.395	59.633	59.087	54.921	54.623	50.477	21.185	20.382	16.673	11.535	7.268
BPM_CO2_1S_2026	54.395	59.633	59.103	54.948	54.654	50.535	22.262	22.151	18.882	13.880	9.440
BPM_MAS_1S_2026	54.395	59.633	59.151	55.034	54.754	50.717	20.352	20.264	17.076	12.203	8.029
BPM_CO2_3S_MRB1_1S	54.395	59.633	58.955	64.698	38.188	28.159	25.528	24.518	19.319	14.333	9.860
BPM_CO2_3S_MRB2_1S	54.395	59.633	58.667	64.005	37.448	28.400	24.373	22.899	17.776	12.965	8.744
BPM_CO2_3S_MRB3_1S	54.395	59.633	58.295	63.118	36.506	28.694	23.015	20.999	16.010	11.439	7.535
BPM_MAS_3S_BPM1_1S	54.395	59.633	59.151	64.849	37.992	27.736	23.754	28.878	24.258	19.404	14.593
BPM_MAS_3S_BPM2_1S	54.395	59.633	59.151	64.849	37.992	27.736	23.754	7.006	4.466	2.611	1.373
BPM_MAS_3S_BPM3_1S	54.395	59.633	59.151	64.849	37.992	27.736	23.754	39.692	35.393	30.341	24.723
BPM_CO2_3S_MRB1_>S	54.395	59.633	59.029	64.742	38.204	28.227	25.575	24.633	19.530	14.605	10.139
BPM_CO2_3S_MRB2_>S	54.395	59.633	58.784	64.112	37.506	28.404	24.399	22.961	17.888	13.117	8.907
BPM_CO2_3S_MRB3_>S	54.395	59.633	58.632	63.700	37.052	28.548	23.698	21.980	16.972	12.322	8.274
BPM_MAS_3S_BPM1_>S	54.395	59.633	59.151	64.849	37.992	27.736	23.754	25.172	22.899	20.832	18.902
BPM_MAS_3S_BPM2_>S	54.395	59.633	59.151	64.849	37.992	27.736	23.754	7.006	4.466	2.611	1.373
BPM_MAS_3S_BPM3_>S	54.395	59.633	59.151	64.849	37.992	27.736	23.754	29.224	30.900	32.719	34.631
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	54.395	59.633	59.145	55.037	56.203	35.176	28.485	24.454	19.235	14.241	9.771
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	54.395	59.633	58.816	54.459	55.470	37.251	26.899	22.817	17.675	12.858	8.645
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	54.395	59.633	58.581	54.047	54.945	38.755	25.840	21.737	16.662	11.975	7.940

B4: WAGENPARK ZE

Scenario	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad 2021/'KEV21'	5.729	8.741	13.493	20.278	25.252	45.997	52.294	62.258	71.189	85.078	105.585
BPM_CAT_3S	5.729	8.741	13.738	20.874	44.620	59.159	97.102	144.591	192.287	246.387	305.509
BPM_CO2_3S	5.729	8.741	13.727	20.841	44.641	58.476	95.020	139.526	184.487	235.719	292.274
BPM_MAS_3S	5.729	8.741	13.691	20.732	44.744	59.434	97.865	145.295	192.418	245.614	303.722
BPM_CAT_1S_2025	5.729	8.741	13.738	20.852	26.142	51.228	88.006	133.803	181.867	236.436	295.968
BPM_CO2_1S_2025	5.729	8.741	13.727	20.819	26.083	50.573	85.940	129.608	174.926	226.606	283.536
BPM_MAS_1S_2025	5.729	8.741	13.691	20.710	25.888	51.878	89.091	134.753	182.248	235.911	294.422
BPM_CAT_1S_2026	5.729	8.741	13.738	20.852	26.139	44.523	81.411	127.406	175.722	230.609	290.456
BPM_CO2_1S_2026	5.729	8.741	13.727	20.819	26.081	44.499	79.950	123.775	169.337	221.319	278.544
BPM_MAS_1S_2026	5.729	8.741	13.691	20.710	25.886	44.522	81.873	127.781	175.546	229.552	288.402
BPM_CO2_3S_MRB1_1S	5.729	8.741	13.685	20.698	44.634	58.076	94.090	138.944	183.120	233.614	289.559
BPM_CO2_3S_MRB2_1S	5.729	8.741	13.933	21.450	44.709	59.446	97.397	144.137	190.268	242.434	299.621
BPM_CO2_3S_MRB3_1S	5.729	8.741	14.243	22.398	44.800	61.167	101.427	150.363	198.719	252.731	311.245
BPM_MAS_3S_BPM1_1S	5.729	8.741	13.691	20.732	44.744	59.434	97.865	129.405	159.479	195.358	236.395
BPM_MAS_3S_BPM2_1S	5.729	8.741	13.691	20.732	44.744	59.434	97.865	164.950	228.275	293.634	359.697
BPM_MAS_3S_BPM3_1S	5.729	8.741	13.691	20.732	44.744	59.434	97.865	119.772	139.549	165.209	197.199
BPM_CO2_3S_MRB1_>S	5.729	8.741	13.706	20.753	44.635	58.081	94.027	138.636	182.425	232.464	287.987
BPM_CO2_3S_MRB2_>S	5.729	8.741	13.924	21.431	44.705	59.415	97.288	143.859	189.739	241.615	298.534
BPM_CO2_3S_MRB3_>S	5.729	8.741	14.074	21.894	44.750	60.280	99.331	147.025	194.051	246.881	304.491
BPM_MAS_3S_BPM1_>S	5.729	8.741	13.691	20.732	44.744	59.434	97.865	138.328	171.428	204.027	240.637
BPM_MAS_3S_BPM2_>S	5.729	8.741	13.691	20.732	44.744	59.434	97.865	164.950	228.275	293.634	359.697
BPM_MAS_3S_BPM3_>S	5.729	8.741	13.691	20.732	44.744	59.434	97.865	134.968	160.872	182.990	200.912
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	5.729	8.741	13.765	20.871	26.151	50.567	85.507	128.747	173.458	224.570	281.031
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	5.729	8.741	14.027	21.658	27.555	50.617	87.524	132.681	179.405	232.265	290.063
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	5.729	8.741	14.215	22.224	28.570	50.648	88.876	135.296	183.333	237.313	295.947

B5: WAGENPARK TOTAAL

Scenario	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad 2021/'KEV21'	925.647	959.675	971.698	981.144	995.041	1.020.325	1.026.489	1.037.779	1.051.471	1.064.838	1.077.854
BPM_CAT_3S	925.647	959.675	971.701	990.994	1.009.545	1.011.036	1.022.458	1.036.445	1.050.137	1.063.504	1.076.519
BPM_CO2_3S	925.647	959.675	971.706	991.041	1.009.867	1.011.178	1.022.533	1.036.520	1.050.211	1.063.579	1.076.594
BPM_MAS_3S	925.647	959.675	971.720	991.022	1.009.780	1.011.110	1.022.481	1.036.468	1.050.159	1.063.527	1.076.542
BPM_CAT_1S_2025	925.647	959.675	971.701	981.168	996.539	1.009.561	1.023.817	1.037.804	1.051.495	1.064.863	1.077.878
BPM_CO2_1S_2025	925.647	959.675	971.706	981.179	996.571	1.009.572	1.023.827	1.037.814	1.051.506	1.064.873	1.077.888
BPM_MAS_1S_2025	925.647	959.675	971.720	981.207	996.515	1.009.600	1.023.855	1.037.843	1.051.534	1.064.902	1.077.917
BPM_CAT_1S_2026	925.647	959.675	971.701	981.168	995.065	1.017.457	1.025.790	1.037.804	1.051.495	1.064.863	1.077.878
BPM_CO2_1S_2026	925.647	959.675	971.706	981.179	995.076	1.017.557	1.025.823	1.037.814	1.051.506	1.064.873	1.077.888
BPM_MAS_1S_2026	925.647	959.675	971.720	981.207	995.104	1.017.984	1.025.951	1.037.843	1.051.534	1.064.902	1.077.917
BPM_CO2_3S_MRB1_1S	925.647	959.675	971.518	990.642	1.009.817	1.010.749	1.022.011	1.035.998	1.049.689	1.063.057	1.076.072
BPM_CO2_3S_MRB2_1S	925.647	959.675	971.472	990.397	1.008.000	1.010.172	1.021.849	1.035.836	1.049.528	1.062.895	1.075.911
BPM_CO2_3S_MRB3_1S	925.647	959.675	971.403	990.065	1.005.688	1.009.421	1.021.620	1.035.608	1.049.299	1.062.667	1.075.682
BPM_MAS_3S_BPM1_1S	925.647	959.675	971.720	991.022	1.009.780	1.011.110	1.022.481	1.032.932	1.042.099	1.049.877	1.056.208
BPM_MAS_3S_BPM2_1S	925.647	959.675	971.720	991.022	1.009.780	1.011.110	1.022.481	1.036.468	1.050.159	1.063.527	1.076.542
BPM_MAS_3S_BPM3_1S	925.647	959.675	971.720	991.022	1.009.780	1.011.110	1.022.481	1.034.682	1.045.902	1.055.981	1.064.780
BPM_CO2_3S_MRB1_>S	925.647	959.675	971.612	990.812	1.009.899	1.010.903	1.022.188	1.036.175	1.049.867	1.063.234	1.076.250
BPM_CO2_3S_MRB2_>S	925.647	959.675	971.580	990.601	1.008.232	1.010.384	1.022.054	1.036.041	1.049.733	1.063.100	1.076.115
BPM_CO2_3S_MRB3_>S	925.647	959.675	971.574	990.490	1.007.143	1.010.070	1.021.998	1.035.985	1.049.676	1.063.044	1.076.059
BPM_MAS_3S_BPM1_>S	925.647	959.675	971.720	991.022	1.009.780	1.011.110	1.022.481	1.034.551	1.044.268	1.051.480	1.056.036
BPM_MAS_3S_BPM2_>S	925.647	959.675	971.720	991.022	1.009.780	1.011.110	1.022.481	1.036.468	1.050.159	1.063.527	1.076.542
BPM_MAS_3S_BPM3_>S	925.647	959.675	971.720	991.022	1.009.780	1.011.110	1.022.481	1.035.519	1.046.827	1.056.917	1.065.959
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	925.647	959.675	971.563	980.851	996.266	1.009.244	1.023.500	1.037.487	1.051.178	1.064.546	1.077.561
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	925.647	959.675	971.524	980.790	996.112	1.009.183	1.023.439	1.037.426	1.051.117	1.064.485	1.077.500
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	925.647	959.675	971.502	980.763	996.022	1.009.156	1.023.411	1.037.398	1.051.090	1.064.457	1.077.472

B6: CO₂ EMISSIES

Scenario	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad 2021/'KEV21'	4,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,9	3,8	3,8	3,7	3,7	3,7
BPM_CAT_3S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,3	3,1	2,8
BPM_CO2_3S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,2	3,1	2,9
BPM_MAS_3S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,3	3,1	2,9
BPM_CAT_1S_2025	4,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,8	3,7	3,5	3,3	3,1	2,9
BPM_CO2_1S_2025	4,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,8	3,7	3,5	3,3	3,1	2,9
BPM_MAS_1S_2025	4,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,8	3,7	3,5	3,3	3,1	2,9
BPM_CAT_1S_2026	4,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,9	3,7	3,5	3,3	3,1	2,9
BPM_CO2_1S_2026	4,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,9	3,7	3,5	3,3	3,1	2,9
BPM_MAS_1S_2026	4,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,9	3,7	3,5	3,3	3,1	2,9
BPM_CO2_3S_MRB1_1S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,3	3,1	2,9
BPM_CO2_3S_MRB2_1S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,2	3,0	2,8
BPM_CO2_3S_MRB3_1S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,2	3,0	2,8
BPM_MAS_3S_BPM1_1S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,5	3,3	3,2	3,0
BPM_MAS_3S_BPM2_1S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,1	2,9	2,6
BPM_MAS_3S_BPM3_1S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,5	3,4	3,3	3,2
BPM_CO2_3S_MRB1_>S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,3	3,1	2,9
BPM_CO2_3S_MRB2_>S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,2	3,0	2,8
BPM_CO2_3S_MRB3_>S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,2	3,0	2,8
BPM_MAS_3S_BPM1_>S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,5	3,3	3,2	3,0
BPM_MAS_3S_BPM2_>S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,4	3,1	2,9	2,6
BPM_MAS_3S_BPM3_>S	4,2	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	3,6	3,5	3,4	3,3	3,2
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	4,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,8	3,7	3,5	3,3	3,1	2,9
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	4,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,8	3,7	3,5	3,3	3,1	2,9
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	4,2	4,1	4,0	4,0	4,0	3,8	3,7	3,5	3,3	3,1	2,9

B7: CO₂ EMISSIEREDUCTIE T.O.V. BASISPAD

Rekenvariant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Basispad 2021/KEV21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ΔBPM_CAT_3S - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,07	-0,19	-0,33	-0,49	-0,66	-0,82
ΔBPM_CO2_3S - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,07	-0,20	-0,33	-0,49	-0,65	-0,81
ΔBPM_MAS_3S - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,06	-0,19	-0,32	-0,48	-0,64	-0,80
ΔBPM_CAT_1S_2025 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,05	-0,14	-0,26	-0,43	-0,61	-0,78
ΔBPM_CO2_1S_2025 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,05	-0,14	-0,27	-0,43	-0,60	-0,77
ΔBPM_MAS_1S_2025 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,05	-0,14	-0,26	-0,43	-0,60	-0,76
ΔBPM_CAT_1S_2026 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,08	-0,23	-0,41	-0,59	-0,76
ΔBPM_CO2_1S_2026 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,08	-0,23	-0,40	-0,58	-0,74
ΔBPM_MAS_1S_2026 - Basispad	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,08	-0,23	-0,40	-0,58	-0,75
ΔBPM_CO2_3S_MRB1_1S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,07	-0,20	-0,33	-0,48	-0,64	-0,80
ΔBPM_CO2_3S_MRB2_1S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,02	-0,08	-0,21	-0,35	-0,51	-0,67	-0,83
ΔBPM_CO2_3S_MRB3_1S	0,00	0,00	0,00	0,02	0,01	-0,09	-0,22	-0,37	-0,54	-0,71	-0,87
ΔBPM_MAS_3S_BPM1_1S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,06	-0,19	-0,29	-0,40	-0,53	-0,65
ΔBPM_MAS_3S_BPM2_1S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,06	-0,19	-0,38	-0,61	-0,83	-1,03
ΔBPM_MAS_3S_BPM3_1S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,06	-0,19	-0,26	-0,32	-0,38	-0,45
ΔBPM_CO2_3S_MRB1_>S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,07	-0,20	-0,33	-0,48	-0,64	-0,79
ΔBPM_CO2_3S_MRB2_>S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,02	-0,08	-0,21	-0,35	-0,51	-0,67	-0,83
ΔBPM_CO2_3S_MRB3_>S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,02	-0,08	-0,21	-0,36	-0,52	-0,69	-0,85
ΔBPM_MAS_3S_BPM1_>S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,06	-0,19	-0,29	-0,40	-0,53	-0,65
ΔBPM_MAS_3S_BPM2_>S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,06	-0,19	-0,38	-0,61	-0,83	-1,03
ΔBPM_MAS_3S_BPM3_>S	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03	-0,06	-0,19	-0,26	-0,32	-0,38	-0,45
BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,05	-0,14	-0,27	-0,43	-0,60	-0,76
BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA	0,00	0,00	0,00	-0,01	0,00	-0,05	-0,15	-0,28	-0,45	-0,63	-0,79
BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,06	-0,15	-0,29	-0,46	-0,64	-0,81

Bijlage C: Tabellen – Budgettaire effecten

Bijlage C geeft een overzicht van de budgettaire effecten van verschillende scenario's. Voor een codelijst van alle scenario's zie Tabel 20 in Bijlage A.

C1: BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	7	32	38	44	52	65	238
MRB fossiel	552	577	601	629	610	611	613	617	619	617	6.047
MRB totaal	552	577	601	629	617	643	651	661	671	682	6.285
EB	2	3	5	7	11	14	16	18	22	27	124
Accijns	854	856	868	866	861	852	840	835	828	813	8.472
Subsidie uitgaven (SEBA)	-13	-21	-30	-22	-87	-	-	-	-	-	-172
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BPM totaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MIA	-	-17	-24	-	-	-	-	-	-	-	-40
Totaal incl SEBA en MIA	1.395	1.399	1.421	1.479	1.403	1.508	1.507	1.515	1.521	1.522	14.668
Totaal	1.408	1.436	1.474	1.501	1.489	1.508	1.507	1.515	1.521	1.522	14.880

C2: BPM_CAT_3S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	27	50	74	98	122	374
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-13	-27	-45	-66	-88	-110	-345
MRB totaal	-	-0	6	-1	-11	1	5	7	10	12	29
EB	-	0	0	4	5	10	21	34	47	59	179
Accijns	-	-0	7	6	-14	-43	-73	-109	-147	-182	-554
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-3	-82	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	146	212	274	257	194	136	87	1.307
BPM-opbrengsten import	-	-	-	11	27	42	50	54	56	56	295
BPM totaal	-	-	-	157	240	316	306	248	192	143	1.602
MIA	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	9	83	306	284	260	181	102	32	1.255
Totaal	-	-0	13	166	220	284	260	181	102	32	1.256

C3: BPM_CO2_3S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	26	48	70	92	114	352
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-12	-26	-43	-63	-83	-103	-326
MRB totaal	-	-0	6	-1	-10	1	4	7	9	11	26
EB	-	0	0	4	5	9	20	32	44	55	169
Accijns	-	-0	7	6	-15	-44	-74	-109	-145	-179	-553
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-3	-82	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	151	220	291	276	215	157	107	1.417
BPM-opbrengsten import	-	-	-	11	28	43	50	55	57	56	299
BPM totaal	-	-	-	162	248	334	326	269	214	163	1.716
MIA	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	10	88	314	299	276	199	122	50	1.356
Totaal	-	-0	13	171	227	299	276	199	122	50	1.357

C4: BPM_MAS_3S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	28	50	73	97	120	370
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-13	-27	-47	-68	-89	-110	-349
MRB totaal	-	-0	6	-1	-11	0	4	6	8	10	20
EB	-	0	0	4	5	10	21	34	46	57	177
Accijns	-	-0	7	7	-14	-42	-73	-107	-144	-178	-544
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-83	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	149	216	277	261	200	144	95	1.341
BPM-opbrengsten import	-	-	-	10	27	42	49	54	56	55	293
BPM totaal	-	-	-	160	243	319	310	254	199	150	1.634
MIA	-	-0	-0	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-2	10	86	309	286	262	186	109	40	1.286
Totaal	-	-0	13	169	223	286	262	186	109	40	1.287

C5: BPM_CAT_1S_2025 T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	1	22	44	68	92	116	342
MRB fossiel	-	-0	-0	0	-10	-21	-39	-60	-82	-104	-315
MRB totaal	-	-0	-0	0	-9	1	5	8	10	12	27
EB	-	0	0	0	1	7	19	31	44	56	159
Accijns	-	-0	-0	1	-10	-30	-59	-96	-136	-173	-504
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-3	-2	7	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	406	307	257	194	136	87	1.388
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	29	44	51	55	58	58	296
BPM totaal	-	-	-	-	435	351	308	249	194	145	1.684
MIA	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	-4	-1	424	329	273	192	113	42	1.365
Totaal	-	-0	-0	1	417	329	273	192	113	42	1.367

C6: BPM_CO2_1S_2025 T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	1	21	41	63	86	108	320
MRB fossiel	-	-0	-0	1	-9	-20	-37	-57	-77	-97	-297
MRB totaal	-	-0	-0	1	-9	1	4	7	9	11	23
EB	-	0	0	0	1	7	18	29	41	53	149
Accijns	-	-0	-0	1	-11	-32	-61	-97	-135	-170	-504
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-3	-2	7	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	420	324	276	215	157	107	1.498
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	29	44	51	55	58	58	296
BPM totaal	-	-	-	-	449	368	327	270	215	165	1.794
MIA	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	-4	-1	437	343	288	209	131	59	1.461
Totaal	-	-0	-0	1	430	343	288	209	131	59	1.462

C7: BPM_MAS_1S_2025 T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	1	22	44	67	91	114	339
MRB fossiel	-	-0	-0	1	-10	-22	-40	-61	-83	-104	-321
MRB totaal	-	-0	-0	1	-9	0	4	6	8	10	18
EB	-	0	0	0	1	7	19	31	44	55	158
Accijns	-	-0	-0	1	-10	-31	-59	-95	-133	-169	-496
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-2	6	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	410	310	261	200	144	95	1.419
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	28	44	50	54	57	57	290
BPM totaal	-	-	-	-	438	354	311	254	201	152	1.710
MIA	-	-0	-0	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-2	-3	-0	425	331	275	196	119	49	1.389
Totaal	-	-0	-0	2	420	331	275	196	119	49	1.390

C8: BPM_CAT_1S_2026 T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	-0	18	40	64	89	113	322
MRB fossiel	-	-0	-0	-0	-1	-16	-35	-57	-79	-101	-290
MRB totaal	-	-0	-0	-0	-1	2	4	7	10	12	33
EB	-	0	0	0	-0	5	17	30	43	55	149
Accijns	-	-0	-0	-1	-1	-18	-52	-91	-132	-169	-464
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-3	-2	7	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	-	238	233	194	136	87	889
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	-	30	41	47	50	53	222
BPM totaal	-	-	-	-	-	268	275	242	187	140	1.111
MIA	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	-4	-3	4	257	243	187	107	38	827
Totaal	-	-0	-0	-1	-3	257	243	187	107	38	829

C9: BPM_CO2_1S_2026 T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	-0	17	38	60	83	105	303
MRB fossiel	-	-0	-0	-0	-1	-16	-34	-54	-75	-95	-274
MRB totaal	-	-0	-0	-0	-1	1	4	6	9	11	29
EB	-	0	0	0	-0	5	16	28	40	52	140
Accijns	-	-0	-0	-1	-1	-18	-52	-90	-129	-165	-456
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-3	-2	7	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	-	256	253	215	157	107	988
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	-	30	41	47	50	53	221
BPM totaal	-	-	-	-	-	286	294	262	208	159	1.209
MIA	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	-4	-3	4	275	262	206	127	57	921
Totaal	-	-0	-0	-1	-3	275	262	206	127	57	923

C10: BPM_MAS_1S_2026 T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	-0	18	40	63	87	110	318
MRB fossiel	-	-0	-0	-0	-1	-17	-36	-58	-80	-101	-294
MRB totaal	-	-0	-0	-0	-1	1	3	5	7	9	25
EB	-	0	0	0	-0	5	17	29	42	54	147
Accijns	-	-0	-0	-0	-1	-17	-52	-90	-129	-165	-455
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-2	6	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	-	237	237	200	144	95	912
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	-	30	40	46	50	52	218
BPM totaal	-	-	-	-	-	267	277	246	193	147	1.130
MIA	-	-0	-0	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-2	-3	-2	3	256	245	191	113	45	846
Totaal	-	-0	-0	-0	-2	256	245	191	113	45	847

C11: BPM_CO2_3S_MRB1_1S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	42	71	101	132	163	511
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-12	109	87	63	37	11	300
MRB totaal	-	-0	6	-1	-10	151	158	164	169	174	811
EB	-	0	0	4	5	9	20	31	43	54	166
Accijns	-	-0	7	6	-15	-44	-74	-108	-144	-177	-549
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-83	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	151	218	293	280	220	162	111	1.435
BPM-opbrengsten import	-	-	-	11	28	43	51	55	57	57	301
BPM totaal	-	-	-	161	246	336	331	275	220	168	1.736
MIA	-	-0	-0	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	10	87	312	452	435	362	288	220	2.163
Totaal	-	-0	12	170	225	452	435	362	288	220	2.164

C12: BPM_CO2_3S_MRB2_1S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	39	67	95	125	153	481
MRB fossiel	-	-0	5	-3	-13	143	118	91	62	33	436
MRB totaal	-	-0	5	-3	-11	182	185	186	187	187	917
EB	-	0	0	4	5	10	21	33	45	57	176
Accijns	-	-0	6	4	-18	-47	-78	-114	-150	-184	-581
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-3	-4	-80	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	148	220	280	262	202	147	99	1.358
BPM-opbrengsten import	-	-	-	11	27	43	50	54	56	56	297
BPM totaal	-	-	-	159	247	322	312	257	204	155	1.655
MIA	-	-1	-2	-	-	-	-	-	-	-	-3
Totaal incl SEBA en MIA	-	-5	5	85	310	467	439	363	285	214	2.164
Totaal	-	-1	11	164	224	467	439	363	285	214	2.167

C13: BPM_CO2_3S_MRB3_1S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	36	63	89	117	143	451
MRB fossiel	-	-1	4	-4	-15	193	164	134	101	68	645
MRB totaal	-	-1	4	-4	-13	229	227	223	218	212	1.095
EB	-	0	1	4	6	11	23	36	48	60	188
Accijns	-	-1	5	2	-20	-50	-83	-120	-159	-194	-618
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-4	-7	-76	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	144	222	264	240	182	130	86	1.269
BPM-opbrengsten import	-	-	-	11	27	42	49	53	56	55	293
BPM totaal	-	-	-	155	249	306	289	236	186	141	1.562
MIA	-	-2	-4	-	-	-	-	-	-	-	-6
Totaal incl SEBA en MIA	-	-7	-1	81	309	496	456	375	293	219	2.221
Totaal	-	-1	10	157	222	496	456	375	293	219	2.227

C14: BPM_MAS_3S_BPM1_1S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	28	41	53	67	79	269
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-13	-27	-40	-55	-70	-86	-286
MRB totaal	-	-0	6	-1	-11	0	1	-1	-4	-7	-17
EB	-	0	0	4	5	10	18	25	31	37	130
Accijns	-	-0	7	7	-14	-42	-65	-90	-118	-144	-460
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-83	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	149	216	277	494	416	334	252	2.138
BPM-opbrengsten import	-	-	-	10	27	42	71	82	87	87	407
BPM totaal	-	-	-	160	243	319	566	498	421	339	2.545
MIA	-	-0	-0	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-2	10	86	309	286	519	431	331	226	2.197
Totaal	-	-0	13	169	223	286	519	431	331	226	2.197

C15: BPM_MAS_3S_BPM2_1S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	28	62	95	126	154	466
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-13	-27	-57	-87	-115	-140	-436
MRB totaal	-	-0	6	-1	-11	0	5	8	11	13	30
EB	-	0	0	4	5	10	25	44	61	75	224
Accijns	-	-0	7	7	-14	-42	-85	-137	-185	-227	-677
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-83	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	149	216	277	141	90	53	28	953
BPM-opbrengsten import	-	-	-	10	27	42	61	72	79	83	374
BPM totaal	-	-	-	160	243	319	202	162	132	111	1.328
MIA	-	-0	-0	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-2	10	86	309	286	147	78	18	-28	904
Totaal	-	-0	13	169	223	286	147	78	18	-28	905

C16: BPM_MAS_3S_BPM3_1S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	28	35	41	48	55	209
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-13	-27	-34	-41	-50	-59	-220
MRB totaal	-	-0	6	-1	-11	0	1	-0	-2	-4	-11
EB	-	0	0	4	5	10	16	19	22	25	102
Accijns	-	-0	7	7	-14	-42	-58	-71	-85	-100	-357
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-83	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	149	216	277	462	412	354	289	2.159
BPM-opbrengsten import	-	-	-	10	27	42	58	65	68	67	337
BPM totaal	-	-	-	160	243	319	520	477	422	356	2.496
MIA	-	-0	-0	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-2	10	86	309	286	479	426	358	278	2.230
Totaal	-	-0	13	169	223	286	479	426	358	278	2.231

C17: BPM_CO2_3S_MRB1_>S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	31	63	100	145	196	537
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-12	20	44	64	78	87	285
MRB totaal	-	-0	6	-1	-10	51	107	164	223	284	822
EB	-	0	0	4	5	9	20	31	43	53	165
Accijns	-	-0	7	6	-15	-44	-74	-107	-143	-175	-545
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-83	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	151	218	294	281	222	166	115	1.446
BPM-opbrengsten import	-	-	-	11	28	43	51	55	57	57	302
BPM totaal	-	-	-	161	246	337	332	278	223	172	1.749
MIA	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	10	88	312	353	385	365	346	333	2.189
Totaal	-	-0	13	170	225	353	385	365	346	333	2.190

C18: BPM_CO2_3S_MRB2_>S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	27	58	95	138	188	509
MRB fossiel	-	-0	5	-2	-13	40	68	89	105	116	408
MRB totaal	-	-0	5	-2	-11	68	126	184	244	304	916
EB	-	0	0	4	5	10	21	33	45	56	175
Accijns	-	-0	6	5	-17	-46	-78	-113	-150	-183	-577
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-3	-4	-80	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	148	220	280	262	204	149	101	1.364
BPM-opbrengsten import	-	-	-	11	27	43	50	55	57	56	298
BPM totaal	-	-	-	159	247	323	312	258	206	157	1.662
MIA	-	-1	-2	-	-	-	-	-	-	-	-3
Totaal incl SEBA en MIA	-	-4	6	85	311	354	382	363	345	334	2.174
Totaal	-	-0	12	165	224	354	382	363	345	334	2.177

C19: BPM_CO2_3S_MRB3_>S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	23	53	91	136	189	495
MRB fossiel	-	-0	5	-3	-14	39	76	107	130	147	487
MRB totaal	-	-0	5	-3	-12	62	130	198	267	337	982
EB	-	0	0	4	5	10	22	35	47	58	182
Accijns	-	-0	6	4	-18	-48	-80	-116	-154	-188	-595
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-3	-6	-78	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	146	221	272	251	193	140	94	1.318
BPM-opbrengsten import	-	-	-	11	27	42	50	54	56	56	296
BPM totaal	-	-	-	157	248	314	301	247	196	150	1.614
MIA	-	-2	-3	-	-	-	-	-	-	-	-5
Totaal incl SEBA en MIA	-	-6	3	84	310	339	373	363	356	356	2.177
Totaal	-	-1	11	161	223	339	373	363	356	356	2.182

C20: BPM_MAS_3S_BPM1_>S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	28	46	61	72	81	289
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-13	-27	-44	-60	-74	-88	-302
MRB totaal	-	-0	6	-1	-11	0	2	1	-2	-7	-12
EB	-	0	0	4	5	10	20	28	34	38	140
Accijns	-	-0	7	7	-14	-42	-70	-98	-123	-145	-479
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-83	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	149	216	277	349	368	381	386	2.126
BPM-opbrengsten import	-	-	-	10	27	42	57	73	88	101	399
BPM totaal	-	-	-	160	243	319	407	441	469	487	2.525
MIA	-	-0	-0	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-2	10	86	309	286	359	373	378	373	2.172
Totaal	-	-0	13	169	223	286	359	373	378	373	2.173

C21: BPM_MAS_3S_BPM2_>S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	28	62	95	126	154	466
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-13	-27	-57	-87	-115	-140	-436
MRB totaal	-	-0	6	-1	-11	0	5	8	11	13	30
EB	-	0	0	4	5	10	25	44	61	75	224
Accijns	-	-0	7	7	-14	-42	-85	-137	-185	-227	-677
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-83	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	149	216	277	141	90	53	28	953
BPM-opbrengsten import	-	-	-	10	27	42	61	72	79	83	374
BPM totaal	-	-	-	160	243	319	202	162	132	111	1.328
MIA	-	-0	-0	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-2	10	86	309	286	147	78	18	-28	904
Totaal	-	-0	13	169	223	286	147	78	18	-28	905

C22: BPM_MAS_3S_BPM3_>S T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	28	44	54	59	58	245
MRB fossiel	-	-0	6	-1	-13	-27	-42	-52	-59	-60	-250
MRB totaal	-	-0	6	-1	-11	0	2	2	0	-3	-5
EB	-	0	0	4	5	10	19	26	29	28	120
Accijns	-	-0	7	7	-14	-42	-67	-87	-101	-104	-401
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-2	-83	87	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	149	216	277	340	360	382	405	2.129
BPM-opbrengsten import	-	-	-	10	27	42	53	62	69	75	338
BPM totaal	-	-	-	160	243	319	393	422	451	480	2.467
MIA	-	-0	-0	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-2	10	86	309	286	348	362	379	401	2.180
Totaal	-	-0	13	169	223	286	348	362	379	401	2.181

C23: BPM_CO2_1S_2025_MRB1_CA T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	32	58	86	116	145	438
MRB fossiel	-	-0	-0	0	60	85	65	41	16	-9	258
MRB totaal	-	-0	-0	0	62	116	122	127	132	136	696
EB	-	0	0	0	1	7	17	29	41	52	147
Accijns	-	-0	-1	0	-11	-32	-60	-96	-133	-168	-502
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-2	-3	-2	7	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	418	327	279	219	161	110	1.515
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	29	45	52	56	58	58	297
BPM totaal	-	-	-	-	447	371	331	274	220	169	1.812
MIA	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal incl SEBA en MIA	-	-3	-4	-1	506	462	410	334	259	189	2.151
Totaal	-	-0	-1	1	499	462	410	334	259	189	2.153

C24: BPM_CO2_1S_2025_MRB2_CA T.O.V. BASISPAD

Budgettaire overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	28	52	79	106	133	399
MRB fossiel	-	-0	-1	-1	70	115	93	67	39	12	393
MRB totaal	-	-0	-1	-1	72	143	145	145	145	144	792
EB	-	0	0	1	1	7	18	31	43	55	156
Accijns	-	-0	-1	-1	-12	-33	-63	-101	-139	-175	-526
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-3	-5	-5	13	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkop	-	-	-	-	440	308	261	201	146	98	1.454
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	29	44	51	55	57	58	293
BPM totaal	-	-	-	-	469	352	312	256	203	155	1.748
MIA	-	-2	-2	-	-	-	-	-	-	-	-4
Totaal incl SEBA en MIA	-	-5	-9	-6	542	469	412	331	252	179	2.166
Totaal	-	-1	-2	-1	530	469	412	331	252	179	2.170

C25: BPM_CO2_1S_2025_MRB3_CA T.O.V. BASISPAD

Budgettair overzicht	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'21-'30
MRB ZE	-	-	-	-	2	24	48	73	98	123	368
MRB fossiel	-	-0	-1	-1	84	132	108	81	51	22	475
MRB totaal	-	-0	-1	-1	86	156	156	153	150	145	843
EB	-	0	0	1	1	7	19	32	44	56	161
Accijns	-	-0	-2	-2	-13	-34	-65	-104	-143	-180	-541
Subsidie uitgaven (SEBA)	-	-4	-6	-7	17	-	-	-	-	-	-
BPM-opbrengsten nieuwverkopen	-	-	-	-	456	296	248	190	136	90	1.417
BPM-opbrengsten import	-	-	-	-	28	44	50	54	57	57	291
BPM totaal	-	-	-	-	484	340	299	244	193	147	1.707
MIA	-	-2	-4	-	-	-	-	-	-	-	-6
Totaal incl SEBA en MIA	-	-7	-13	-9	576	470	409	325	244	169	2.165
Totaal	-	-1	-2	-2	559	470	409	325	244	169	2.170