

# ESG & Economie

Economisch Bureau | Sustainability Research | 22 oktober 2024

## Een verloren strijd om emissiereductiedoelstellingen voor auto's te halen

**Georgette Boele:** Senior econoom Duurzaamheid | [georgette.boele@nl.abnamro.com](mailto:georgette.boele@nl.abnamro.com)

- **CO2-uitstoot EU27 daalt ten opzichte van 1990, behalve voor de transportsector (inclusief auto's)**
- **De CO2-uitstoot van auto's in de EU27 ligt 17% boven het niveau van 1990**
- **De enige manier om de uitstoot te verminderen is het aandeel nulmissieauto's in het wagenpark te vergroten**
- **Na een aanzienlijke stijging van de vraag naar batterij auto's vanaf een zeer laag niveau, neemt de verkoop van deze auto's af**
- **Om enige hoop te houden de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°, moet de uitstoot de komende jaren aanzienlijk worden verminderd...**
- **...anders zal de uitstoot het bijbehorende koolstofbudget overschrijden**
- **Er zijn dus meer en niet minder stimulansen nodig als lidstaten hun klimaatdoelstellingen op het gebied van auto's willen halen**

### Inleiding

Volgens Eurostat stootte de EU 2.857 megaton CO2 uit in 2022. De transportsector was verantwoordelijk voor 28% van in totaal 794 megaton CO2 en auto's voor 447 megaton (Mt) CO2, ofwel 56% van de uitstoot van transportsector. Deze 447 MT komt neer op 16% van alle CO2-emissies in de EU27. De CO2-emissies in de EU-27 waren eind 2022 met 28% gedaald ten opzichte van 1990. Deze dalende trend is echter niet zichtbaar in de emissies van de transportsector, die 20% hoger liggen vergeleken met de niveaus van 1990. Dit is inclusief een stijging van 17% door auto's (zie grafiek linksonder). Op nationaal niveau verschillen de emissietrends aanzienlijk. De grafiek rechtsonder toont de emissietrend voor een selectie van EU27-landen.

#### CO2-uitstoot auto's EU27

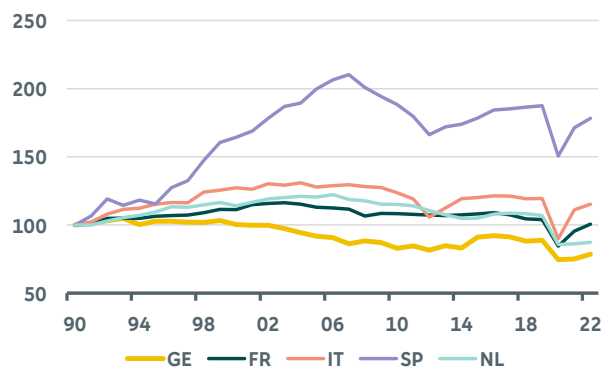
Index, 1990=100



Bron: Eurostat

#### Vershil CO2-uitstoot auto's in landen

Index, 1990=100



Bron: Eurostat

De CO2-emissies van auto's zijn aanzienlijk toegenomen in Spanje (+78%) en Italië (+15%), terwijl ze aanzienlijk zijn afgenomen in Duitsland (-22%) en Nederland (-13%). Voor Nederland zijn de emissiegegevens gepubliceerd voor

2023. Hieruit blijkt dat de dalende trend zich niet heeft voortgezet in 2023. Volgens de gegevens van het CBS is de uitstoot van auto's in Nederland in 2023 namelijk weer gestegen. Alles bij elkaar genomen gaat de emissietrend van auto's voor de EU niet de goede kant op.

In dit rapport proberen we de volgende vragen te beantwoorden. Hoeveel auto's rijden er op de weg, wat voor soort auto is het (batterij-elektrisch, benzine, diesel etc.) en wat is de CO<sub>2</sub>-emissie-intensiteit van het wagenpark? Wat is het huidige beleid en het verwachte emissiepad voor de EU? Wat is het voorstel van de EC voor de periode na 2030? Wat is het beleid voor Duitsland, Frankrijk, Spanje, Italië en Nederland? En tot slot, zijn we in staat om de emissiereductiedoelen voor auto's te halen?

## Hoeveel nulemissieauto's zijn er op de weg?

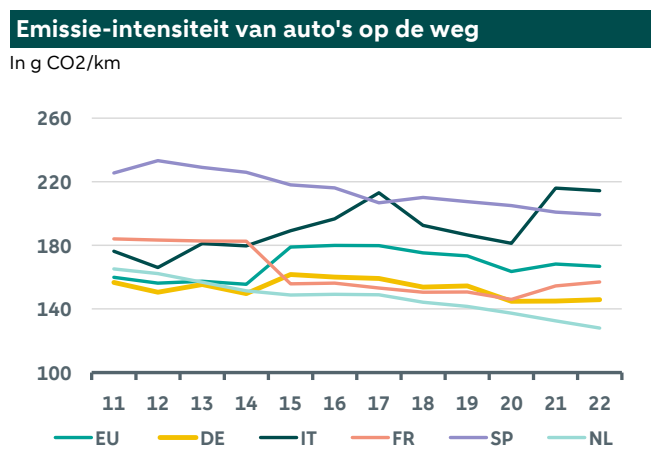
In 2022 reden er in de EU 252 miljoen auto's rond met een gemiddelde leeftijd van 12,3 jaar en ongeveer 95% van deze auto's verbrandde fossiele brandstoffen. Slechts 1,2% van de 252 miljoen auto's waren batterij-elektrisch. De tabel hieronder toont de specifieke gegevens per land. Het laat vier belangrijke autolanden zien, die een gezamenlijk aandeel hebben van ruim 60% in het aantal EU auto's (Polen valt ook in de belangrijkste landen). We hebben Nederlandse data over het wagenpark daaraan toegevoegd voor verdere vergelijking. Nederland heeft een aandeel van 4% in het EU wagenpark. Uit de tabel blijkt dat Duitsland de meeste auto's op de weg heeft (voornamelijk benzineauto's) en Nederland heeft de laagste CO<sub>2</sub>-intensiteit en het hoogste aandeel batterij-elektrische voertuigen op de weg in 2022 (met 3,7%). Dit percentage is volgens het RVO gestegen tot 5,6% in augustus 2024.

Auto's op de weg in de EU in 2022 % totaal										
	Number	CO <sub>2</sub> in Mton	grCO <sub>2</sub> /km fleet	grCO <sub>2</sub> /km new	Petrol	Diesel	BEV	Plug-in hybrid	Hybrid Elec	Nat gas & LPG
EU	252,237,775	447.4	167		50.6	40.8	1.2	1.0	3.1	3.2
Germany	48,763,036	88.7	146	106	62.7	29.6	2.1	1.8	3.0	0.9
Italy	40,213,061	63.3	214	119	44.0	42.1	0.5	0.0	3.9	9.6
France	38,856,492	67.1	157	103	40.4	53.0	1.5	1.1	3.3	0.6
Spain	25,644,595	52.2	199	122	39.5	55.7	0.4	0.5	3.6	0.4
Netherlands	9,233,107	13.5	128	87	78.2	9.8	3.7	2.1	4.9	1.2

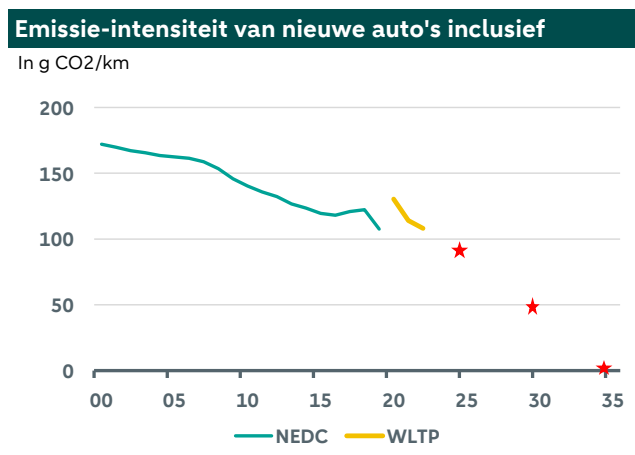
Bron: [ACEA, fleeteurope.com](https://acea.europa.eu), [Odysee-Mure](https://odysee-mure.com), ABN AMRO Economisch Bureau

## Emissie-intensiteit

De landen met een hoge uitstoot zijn ook grote landen met meer auto's op de weg. Daarom is de emissie-intensiteit van CO<sub>2</sub> gram per km van de auto's op de weg in deze landen een betere manier om een vergelijking tussen landen te maken. De emissie-intensiteit wordt berekend door de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een land in een bepaald jaar in grammen te delen door het aantal auto's op de weg in datzelfde jaar en deze uitkomst verder te delen door het gemiddelde aantal kilometers van een auto in dat jaar in dat land.



Bron: Eurostat, [ACEA, fleeteurope.com](https://acea.europa.eu), [Odysee-Mure](https://odysee-mure.com), ABN AMRO Economisch Bureau



Bron: [Europees Milieugentschap](https://european-council.europa.eu).

De grafiek linksboven toont de emissie-intensiteit van de belangrijkste EU27-landen. De emissie-intensiteit voor de EU27 is de afgelopen jaren licht gedaald, maar is nog steeds hoger dan in 2011. Voor Duitsland is de emissie-intensiteit afgenomen, terwijl deze in Italië is toegenomen. De emissie-intensiteit in Nederland en Spanje is gedaald.

Wat is er nodig om de emissie-intensiteit verder te laten dalen? Een groter aandeel nieuwe auto's op de weg die minder uitstoten (vanwege regelgeving) zal leiden tot lagere emissies. Een groter aandeel nul-emissie- of hybride auto's zal tot nog lagere emissies leiden als het totale wagenpark niet verandert.

De grafiek rechtsboven toont de emissie-intensiteit van nieuwe auto's onder verschillende emissietestprocedures. De groene lijn is gebaseerd op de NEDC-emissietestprocedure (*New European Driving Cycle*) en de korte gele lijn is de WLTP-testprocedure (*Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure*). De rode sterren zijn de EU-brede vlootdoelstellingen voor nieuwe auto's. We gaan hieronder dieper in op het EU-beleid.

Vergeleken met 2021 daalde de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe geregistreerde personenauto's in 2022 met 5,3% tot 108,1g CO<sub>2</sub>/km. De belangrijkste reden voor de daling is het groeiende aandeel registraties van elektrische voertuigen (EV), dat steeg van 19% in 2021 naar 23% in 2022, verdeeld over 13,5% volledig elektrische en 9,5% plug-in hybride elektrische voertuigen. Nederland heeft de laagste emissie-intensiteit vanwege het hoogste aandeel batterij-elektrische voertuigen, plug-in hybride en hybride elektrische auto's in het wagenpark en als aandeel nieuwe auto's.

## Huidige beleidsdoelen voor de EU

De EU heeft als doel gesteld om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 55% te verminderen. Zoals hierboven aangegeven, zijn auto's goed voor 17% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in de EU. De EU is heel specifiek in haar effectbeoordeling van de klimaatdoelstelling voor 2030 over hoe ze de doelstellingen wil bereiken (zie [hier](#) voor meer informatie). Volgens de effectbeoordeling bedroeg de historische gemiddelde jaarlijkse emissiereductie 1,3% tot 2020. Tussen 2020 en 2030 zou het jaarlijkse reductiepercentage 2,7% moeten zijn.

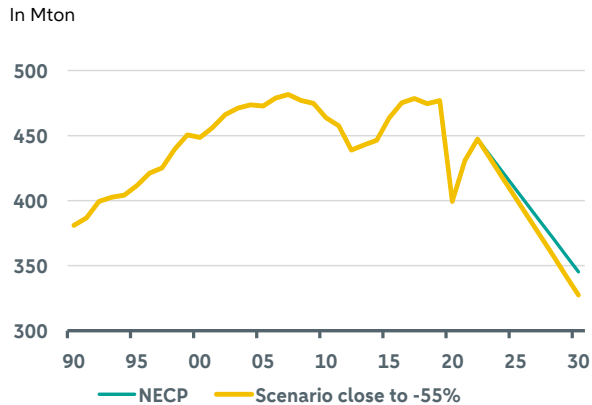
De EU heeft een reeks specifieke beleidsmaatregelen voor auto's opgesteld. Ten eerste moeten er eind 2025 op hoofdwegen elke 60 km laadstations zijn voor auto's/vrachtwagens van minder dan 3,5 ton. Ten tweede wordt in 2027 ETS-II van kracht voor wegvervoer. Dit zal het rijden met auto's met verbrandingsmotoren die fossiele brandstoffen verbranden duurder maken.

Ten derde heeft de EU een reductiedoelstelling van 55% voor nieuwe auto's tegen 2030 ten opzichte van 2021 (de rode ster bij 2030 in de grafiek rechtsboven). Verordening (EU) 2019/631 stelt een vlootbreed doel van 95g CO<sub>2</sub>/km voor de jaren 2020-2024 voor nieuwe personenauto's, gebaseerd op de emissietestprocedure van de *New European Driving Cycle* (NEDC). Dit komt overeen met 115,1 g CO<sub>2</sub>/km bij gebruik van de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP). Vanaf 2021 worden de specifieke emissiedoelstellingen voor fabrikanten, individueel of georganiseerd in groepen, uitgedrukt op basis van de WLTP, wat resulteert in hogere emissiewaarden dan de NEDC. Om de klimaatdoelstellingen van de EU te helpen halen, gelden vanaf 2025 strengere EU-brede vlootdoelstellingen (WLTP): 93,6 g/km tot 2029 (15% reductie ten opzichte van de baseline van 2021), 49,5 g/km van 2030 tot 2034 (55% reductie) en 0 g/km vanaf 2035 (100% reductie) (zie [hier](#) voor meer informatie). De drie doelstellingen zijn de rode sterren in de grafiek rechtsboven. Met dit beleid wil de EU haar emissiereductie-doelstellingen halen.

De grafiek hieronder toont de CO<sub>2</sub>-trajecten voor het NECP-scenario en het scenario dat dichtbij 55% reductiedoelstelling. Het NECP is het scenario volgens het Nationale Energie- en Klimaatplan van de landen.

De effectbeoordeling bevat gedetailleerde informatie over de CO<sub>2</sub>-emissies van vervoer, ook per subcategorie. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's zal naar verwachting dalen van 447 Mton in 2022 tot 328 Mton voor de scenario dichtbij 55% reductie en 345 Mton voor het NECP-scenario. Dit is een daling tussen 23-27% (voor het hele wagenpark). Zoals hierboven aangegeven verbruikt momenteel een groot percentage auto's fossiele brandstoffen. In 2030 zullen auto's die fossiele brandstoffen gebruiken naar verwachting nog steeds dominant zijn, maar de rol van batterij-elektrische auto's neemt toe tot 11-14% van het totale wagenpark.

## CO2-uitstoot van auto's in beide scenario's



Bron: 2030 klimaatdoelstelling, [effectbeoordeling aanvullende informatie](#)

Veel van de grootste autofabrikanten hebben eerder dit decennium ambitieuze doelen gesteld voor EV. Dit werd aangevuld met ICE-uitfaseringen voor 2030 of hoge EV-verkoopniveaus. Sinds 2023 hebben veel van deze autofabrikanten hun communicatie gewijzigd. Volgens *Bloomberg NEF* hebben sommige autofabrikanten hun doelstellingen afgezwakt of zelfs geannuleerd. In de eerste helft van 2024 was het aandeel van wereldwijd verkochte personenauto's door autofabrikanten met een ICE-uitfaseringsaankondiging en EV-only autofabrikanten slechts 29%. 71% heeft zich dus niet vastgelegd. Dit was een stijging ten opzichte van 66% in 2023. Deze trend, samen met de EU China autotarieven, maakt het minder waarschijnlijk dat het aandeel van EV aanzienlijk zal stijgen. Toch zou het aandeel nulmissievoertuigen moeten toenemen om de CO2-uitstoot te verlagen en de emissie-intensiteit te verbeteren.

## Voorstel van de Europese Commissie voor klimaatdoelstellingen na 2030

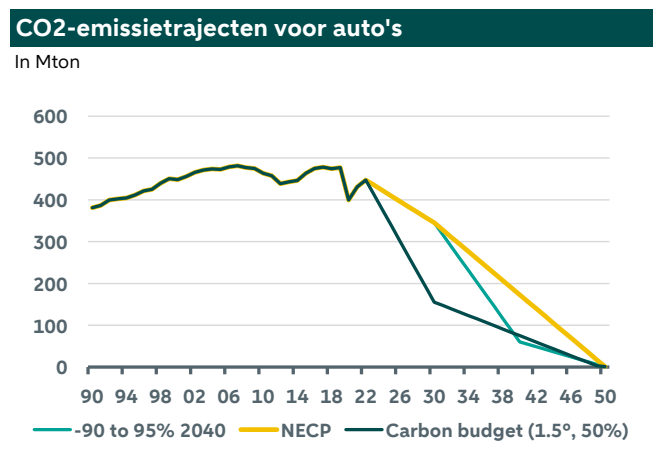
In februari 2024 kwam de Europese Commissie met een voorstel voor klimaatdoelen na 2030. Zij formuleerde drie verschillende scenario's. Doelstelling 1 is een netto broeikasgasreductiedoelstelling van maximaal 80% (S1). Dit is verenigbaar met een lineair traject van netto broeikasgasemissies tussen de bestaande doelstelling voor 2030 en de klimaatneutraliteit van 2050. Doelstelling 2 is een netto broeikasgasreductie in 2040 van minstens 85% en maximaal 90% (S2). Doelstelling 3 is een netto broeikasgasreductiedoelstelling in 2040 van ten minste 90% en maximaal 95% (S3). De Europese Commissie heeft een streefcijfer aanbevolen dat ergens tussen S2 en S3 in ligt. Naast deze scenario's is er een scenario LIFE of duurzamere levensstijl (Europese Commissie 2040 voorstel effectbeoordeling deel 3, zie [hier](#) voor meer informatie). In dit verslag richten we ons voornamelijk op voorstel S3 (90-95%).

De totale hoeveelheid energie die door de transportsector in de EU wordt verbruikt, zal naar verwachting aanzienlijk afnemen als gevolg van grootschalige elektrificatie (met name in het wegvervoer) en de implementatie van technologische en operationele maatregelen om de energie-efficiëntie te verbeteren (met name in de zee- en luchtvaart). Bovendien zal de brandstofmix van de transportsector naar verwachting een diepgaande transformatie ondergaan die wordt gekenmerkt door een aanzienlijke vermindering van het verbruik van fossiele brandstoffen, die grotendeels worden vervangen door emissievrije en emissiearme energie (zoals waterstof) en tegen 2050 bijna volledig zijn vervangen.

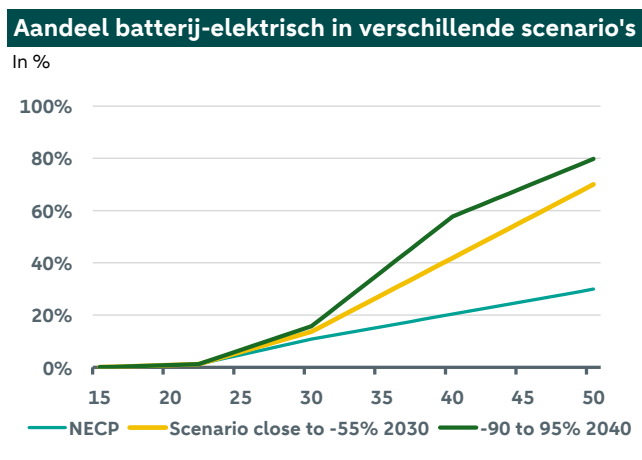
De directe CO2-emissies zullen naar verwachting dalen van 447 Mton in 2022 tot 345 Mton in 2030 (NECP) tot 60 Mton in het 90-95%-scenario van 2040 tot minder dan 1 Mton in 2050. Dit is een daling van 23% tussen 2022-2030 en een daling van ongeveer 83% tussen 2030 en 2040.

De grafiek linksonder toont de CO2-paden van het NECP-scenario van het huidige beleid, het 90-95% voorstel voor 2040 van de EC en het pad van het koolstofbudget van 2023-2050 voor 1,5% met 50% waarschijnlijkheid. Omdat er nog geen overeengekomen verdeling van het mondiale koolstofbudget is, hebben we aangenomen dat het budget gebaseerd is op het huidige aandeel in emissies (zie meer over het koolstofbudget [hier](#), [hier](#) en [hier](#)). Wat opvalt is dat noch het huidige beleid noch het 90-95% voorstel consistent zijn met een traject waarbij het koolstofbudget in lijn loopt met 1,5°-pad (met 50% waarschijnlijkheid). De grafiek rechtsonder toont het aandeel elektrificatie van het

wagenpark onder het NECP-scenario, het scenario van dichtbij 55% reductie en het voorstel van 90-95%. De invoering van nulmissieauto's (batterij-elektrisch of brandstofcel) is cruciaal voor het terugdringen van de uitstoot. Hoe sneller de auto op grote schaal wordt ingevoerd, hoe sneller de uitstoot zal dalen. Een sterkere daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot gaat dus hand in hand met een aanzienlijke toename van het aantal nulmissieauto's op de weg.



Bron: EC-effectbeoordelingen [2030](#) klimaatdoelstelling en [2040](#) klimaatdoelstelling, ABN AMRO Economisch Bureau



Bron: EC-effectbeoordelingen [2030](#) klimaatdoelstelling en [2040](#) klimaatdoelstelling, ABN AMRO Economisch Bureau

## Klimaatbeleid in de belangrijkste EU27-landen

De EU-doelstellingen voor mobiliteit, zoals het verbod op de verkoop van nieuwe auto's die op fossiele brandstoffen rijden in 2035, gelden voor de afzonderlijke lidstaten. Sommige landen hebben gekozen voor ambitieuzere doelstellingen, zoals Nederland. Nederland heeft een verbod op de verkoop van nieuwe auto's op fossiele brandstoffen in 2030, 5 jaar eerder dan de EU (meer hierover in de volgende paragraaf).

Elke lidstaat heeft een Nationaal Energie- en Klimaatplan (NECP, hierboven besproken) ingediend dat laat zien hoe ze het doel willen bereiken. Ze geven ook details over hoe ze de verschillende sectoren willen decarboniseren. De tabellen hieronder tonen de belastingvoordelen en aankoopregelingen voor elektrische auto's. We hebben gekozen voor de grootste landen en de landen met grote veranderingen in emissies. Voor Nederland gaan we in de volgende paragraaf dieper in op de details.

	Duitsland	Frankrijk
<b>Belastingvoordelen op eigendom</b>	10 jaar vrijstelling ZEV geregistreerd tot 31 dec 2025, toegekend tot 31 dec 2030 Vrijstelling jaarlijkse motorrijtuigenbelasting voor auto's die ≤ 95grCO <sub>2</sub> /km uitstoten	
<b>Belastingvoordelen bij registratie</b>		BEV, Plug-in hybrides 50-100% vrijgesteld van registratiekosten BEV's vrijgesteld van malus op basis van gewicht
<b>Belastingvoordeel voor bedrijven</b>	Vermindering maatstaf van heffing BEV Belastingaanpassing voor elektrische bedrijfswagens	Terbeschikkingstelling (tot eind 2024) van EV en gebruik van oplaadstation BEV's vrijgesteld van op CO <sub>2</sub> gebaseerde component van TVS
<b>Aankoopsubsidie</b>	Aankoopsubsidie beëindigd	Financiële steun voor het kopen of leasen van een auto met lage uitstoot
<b>Andere</b>		Groene kaart EV tot 2u gratis parkeren in sommige gemeenten
<b>AF-infrastructuurstimulansen</b>	130 miljard euro ontwikkeling infrastructuur, belastingverlagingen, subsidies	Subsidie beperkt tot 960 EUR voor individuele, 1660 EUR gedeelde exemplaren

Bron: [Europese waarnemingspost voor alternatieve brandstoffen](#), [ACEA](#), [Fleet Europe](#)

De Duitse regering heeft haar subsidieprogramma voor elektrische auto's eind 2023 voortijdig beëindigd. Het ministerie van Economie en Klimaat (BMWK) zei in een persbericht op 16 december vorig jaar dat aanvragen voor de subsidie van maximaal EUR 4.500 voor de aankoop van een batterij-elektrische auto niet langer mogelijk zijn. Het zei ook dat er in totaal 2,1 miljoen elektrische voertuigen zijn gesubsidieerd onder de regeling, met uitbetalingen die oplopen tot ongeveer 10 miljard euro sinds de start in 2016. En dat het een succes was. Duitsland heeft nog ander beleid om elektromobiliteit te ondersteunen.

## Belastingvoordelen en aankoopregelingen Italië en Spanje

	Italië	Spanje
<b>Belastingvoordelen op eigendom</b>	5 jaar vrijstelling BEV, dan onderworpen aan 25% van belastingtarief van eq ICE-auto's	Vrijstelling/vermindering wegenbelasting
<b>Belastingvoordelen bij registratie</b>		BEV zijn volledig vrijgesteld
<b>Belastingvoordeel voor bedrijven</b>	Geen	30% korting op de belasting op voordelen in natura voor EV's onder de 40.000
<b>Aankoopsubsidie</b>	Subsidie voor aankoop nieuwe EV	Aankoopstimuleringsregeling vervalt in juli 2024
<b>Andere</b>	4% verlaagde BTW voor gehandicapten die een auto kopen Gratis toegang tot LTZ en gratis parkeren in veel stedelijke centra	
<b>AF-infrastructuurstimulansen</b>	Belastingkrediet voor belastingbetalers die oplaadinfrastructuur installeren tot 22kw 80% van aankoop- en installatiekosten met een maximum van 1500 voor particulieren	Stimuleringsregeling infrastructuur 70% van de in aanmerking komende kosten voor particulieren en variërende tarieven voor bedrijven

Bron: [Europese waarnemingspost voor alternatieve brandstoffen](#), [ACEA](#), [Fleet Europe](#)

In Spanje liep de aanschafsubsidie af in juli 2024. Ook in Nederland zullen de belastingvoordelen en de aanschafregeling voor elektrische auto's minder gunstig worden. Dit komt op een moment dat elektrische voertuigen nog steeds maar een heel klein percentage van de auto's op de weg zijn en nulmissievoertuigen van cruciaal belang zijn voor het terugdringen van de uitstoot en de verkoop terugloopt. In augustus werden in de hele EU slechts 92.627 batterij-elektrische voertuigen (BEV's) verkocht, een scherp contrast met de 165.204 eenheden die in dezelfde periode in 2023 werden verkocht. Dit is de vierde maand op rij waarin de verkoop van EV's afneemt, waardoor hun marktaandeel krimpt van 21% naar 14%. De daling is het meest uitgesproken in Duitsland, waar de verkoop kelderde met 69%, en Frankrijk, waar een daling van 33% werd opgetekend. In Frankrijk en Italië is de financiële steun/subsidie voor de aankoop van auto's met een lage uitstoot echter nog steeds van kracht.

## Veranderingen in beleid onder de nieuwe Nederlandse regering

Sommige klimaatdoelen van Nederland blijven in grote lijnen overeind volgens de plannen van de nieuwe coalitie. Zo blijft de doelstelling voor 2030 voor de reductie van broeikasgasemissies 55% (ten opzichte van 1990), hoewel dit niet langer een minimale reductie is en de extra buffer wordt overgeslagen (zie [hier](#) voor meer informatie). Dat gezegd hebbende, staan er enkele wijzigingen in de bestaande beleidsplannen op stapel, die lijken te impliceren dat Nederland de reductiedoelstelling van 55% niet zal halen.

Nederland blijft zich inzetten voor aanscherping van de huidige Europese voertuignormen, inclusief tussendoelen in 2030. Daarbij pleit Nederland nog steeds voor het uitfasen van nieuwe fossiele voertuigen in 2030, vijf jaar eerder dan de EU (2035). Het wagenpark zal de komende jaren bestaan uit zowel elektrische als brandstofauto's. De overheid wil ervoor zorgen dat de lasten eerlijk verdeeld worden over deze groepen om autorijden betaalbaar te houden. Tegelijkertijd moet er voldoende steun blijven voor elektrische auto's, zodat Nederland zijn klimaatdoelen en stikstofemissiereducties kan halen. Omdat de inkomsten uit autobelastingen afnemen door de toename van elektrische auto's, gaat het kabinet op zoek naar een stabiel belastingstelsel. Dit plan zal in het eerste kwartaal van 2025 worden gepresenteerd en zal rekening houden met de CO<sub>2</sub>-reductiedoelen uit het Herstel- en Veerkrachtplan van Nederland.

De nieuwe regering heeft de steun voor elektrische voertuigen al verlaagd en kondigde op Prinsjesdag drie wijzigingen aan. Ten eerste heeft de nieuwe regering besloten om wijzigingen aan te brengen in het beleid om elektrische auto's te stimuleren. Op dit moment zijn elektrische auto's nog vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting (MRB), en voor 2025 geldt een kwarttarief. Maar de regering heeft besloten om in 2026 een kleinere korting op de motorrijtuigenbelasting te geven voor elektrische auto's dan eerder werd aangenomen. Om het hogere gewicht van elektrische auto's ten opzichte van brandstofauto's te compenseren, werd eerder dit jaar een korting van 40% op de MRB vastgesteld, maar dit zal worden veranderd in een korting van 25% in 2026. In 2030 zal er geen korting meer zijn. Volgens de ANWB maakt dit dezelfde elektrische auto in 2026 bijna EUR 8.000 duurder dan in 2022.

Ten tweede is er naast de motorrijtuigenbelasting een directe belasting, de belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM). De BPM is bijna volledig gekoppeld aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's. Het BPM-bedrag bestaat nu uit een vast tarief van EUR 440 plus een bedrag dat wordt bepaald door de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hoe meer CO<sub>2</sub> een auto

uitstoot, hoe meer BPM er wordt geheven en dus hoe duurder het wordt om in een auto met verbrandingsmotor te rijden. Maar elektrische auto's hebben geen uitlaatemissies, dus hun eigenaren betalen momenteel geen BPM. De BPM-vrijstelling voor elektrische auto's gaat al in 2025 verdwijnen. Er komt een standaardtarief of vast tarief van 660 euro, ook voor EV's.

Ten derde komt er een einde aan de aanschafsubsidie voor elektrische auto's. Vanaf 2025 is er geen subsidie meer voor een nieuwe EV (nu EUR 2.950) of tweedehands EV (EUR 2.000).

## Conclusie

De CO<sub>2</sub>-uitstoot in de EU27 daalt ten opzichte van 1990, behalve voor transport. Maar de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de transportsector, inclusief auto's, ligt ver boven het niveau van 1990. De EU heeft zeer ambitieuze doelen gesteld om de uitstoot van onder andere auto's te verminderen. De enige manier om de uitstoot van auto's te verminderen is echter door het aandeel van nulmissieauto's in het wagenpark te vergroten. Na een aanzienlijke stijging van de vraag naar EV vanaf een zeer laag niveau, daalt de verkoop van EV. Nulmissieauto's maken nog steeds maar een paar procentpunten uit van het totale wagenpark, terwijl tegelijkertijd de stimulansen om deze auto's te kopen afnemen. Bovendien, om enige hoop te houden de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°, moet de uitstoot de komende jaren aanzienlijk worden verminderd, anders overschrijdt de uitstoot dit koolstofbudget. Er zijn dus eerder meer dan minder stimulansen nodig.

### DISCLAIMER

Dit document is opgesteld door ABN AMRO. Het is uitsluitend bedoeld om financiële en algemene informatie over economie te verstrekken. De informatie in dit document is strikt vertrouwelijk en wordt u uitsluitend ter informatie verstrekt. Het mag niet (geheel of gedeeltelijk) worden gereproduceerd, gedistribueerd of doorgegeven aan derden of worden gebruikt voor andere doeleinden dan hierboven vermeld. Dit document is informatief van aard en vormt geen aanbod van effecten aan het publiek, noch een uitnodiging tot het doen van een dergelijk aanbod.

Er mag voor geen enkel doel worden vertrouwd op de informatie, meningen, prognoses en aannames in het document of op de volledigheid, nauwkeurigheid of billijkheid ervan. Er wordt door of namens ABN AMRO, haar directeurs, functionarissen, agenten, gelieerde ondernemingen, groepsmaatschappijen of werknemers geen enkele uitdrukkelijke of stilzwijgende verklaring of garantie gegeven met betrekking tot de juistheid of volledigheid van de informatie in dit document en er wordt geen aansprakelijkheid aanvaard voor enig verlies dat direct of indirect voortvloeit uit het gebruik van dergelijke informatie. De opvattingen en meningen in dit document kunnen op enig moment wijzigen en ABN AMRO is niet verplicht om de informatie in dit document na de datum van dit document te actualiseren.

Voordat u in een product van ABN AMRO Bank N.V. belegt, dient u informatie in te winnen over de verschillende financiële en andere risico's en mogelijke beperkingen waarmee u en uw beleggingsactiviteiten te maken kunnen krijgen op grond van toepasselijke wet- en regelgeving. Als u na het lezen van dit document overweegt om in een product te beleggen, wordt u geadviseerd om een dergelijke belegging te bespreken met uw relatiebeheerder of persoonlijke adviseur en na te gaan of het betreffende product - gezien de risico's - past binnen uw beleggingsactiviteiten. De waarde van uw beleggingen kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garantie voor de toekomst. ABN AMRO behoudt zich het recht voor om wijzigingen aan te brengen in dit materiaal.

© Copyright 2024 ABN AMRO Bank N.V. en gelieerde bedrijven ("ABN AMRO")