

> Retouradres POSTBUS 20201 2500 EE 'S-GRAVENHAGE

Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

Korte Voorhout 7
2511 CW 'S-GRAVENHAGE
POSTBUS 20201
2500 EE 'S-GRAVENHAGE
www.rijksoverheid.nl/fin

Ons kenmerk
2026-0000260011

Uw brief (kenmerk)

Bijlagen

1. Onderzoek
greentimerregeling

2. Afschrift TK over
stimulering tweedehands
markt

Datum 22 juni 2026
Betreft Stand van zaken toezeggingen autobelastingen

Geachte voorzitter,

Met deze brief wil ik, mede namens de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, uw Kamer informeren over de stand van zaken van een aantal toezeggingen die het kabinet heeft gedaan op het gebied van de autobelastingen.

Allereerst wil ik u meenemen in de verkenning die ik ga uitvoeren naar een andere grondslag in de motorrijtuigenbelasting (mrb). Ten tweede wil ik u informeren over de laatste inzichten ten aanzien van de denkrichting uit de contourenbrief¹ van vorig jaar om de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) om te vormen naar een tenaamstellingsbelasting. Ten derde ben ik in overleg gegaan met sectorpartijen over de uitwerking van de pseudo-eindheffing fossiele personenauto's in de praktijk. Naar aanleiding hiervan stel ik een aantal oplossingen voor, die ik in deze brief nader toelicht. Ten vierde schets ik in deze brief opties voor een ander afbouwpad voor de youngtimerregeling, zoals verzocht in de motie van de leden Grinwis en Oosterhuis². Tot slot ga ik in deze brief in op de mogelijkheid om een nieuwe bijtellingskorting voor oudere elektrische auto's te introduceren, ook wel de greentimer-regeling genoemd. De eerste onderzoeksresultaten over deze regeling treft u in bijlage 1. Naast de greentimerregeling zijn er ook andere maatregelen denkbaar om de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's te stimuleren. Via de motie Koffeman heeft uw Kamer verzocht om een inventarisatie. Onlangs is met de Tweede Kamer een soortgelijke inventarisatie gedeeld. In bijlage 2 vindt u een afschrift van deze brief.

I - Uitwerking afspraak coalitieakkoord omvorming grondslag mrb

In het coalitieakkoord is een onderzoek aangekondigd naar een omvorming van de grondslag in de mrb van gewicht naar oppervlakte of omvang van het voertuig, waarbij de voorwaarde is dat automobilisten er niet op achteruit mogen gaan.

Aanleiding hiervoor is dat de huidige vormgeving van de mrb voor elektrische auto's specifieke knelpunten kent. Zo valt het generieke kortingspercentage voor

¹ Kamerstukken II 2024/25, 32800, nr. 89.

² Kamerstukken II 2025/26, 32140, nr. 294.

elektrische auto's nadelig uit voor kleinere elektrische voertuigen ten opzichte van grotere, omdat bij kleinere auto's het accugewicht een groter aandeel van het totale gewicht vormt. Voor een kleine elektrische auto is dus een grotere korting nodig om het extra gewicht van de accu te compenseren dan bij een grotere auto. Daarnaast is de huidige tariefkorting voor elektrische auto's tijdelijk, wat het stelsel onzeker maakt voor belastingbetalers. Omdat de regeling een horizonbepaling kent, is het voor automobilisten onduidelijk hoe het belastingregime in de mrb er na 2030 uit zal zien. Daarbij veranderen accugewichten in de toekomst door technologische verbeteringen, maar het is onzeker hoe deze ontwikkelingen precies zullen verlopen. Dit vraagt mogelijk om toekomstige bijstellingen van het beleid voor nieuwe auto's. In algemene zin is tot slot de vraag of de oorspronkelijke rechtvaardiging voor voertuiggewicht als heffingsgrondslag nog actueel is. Bij de invoering van de Wegenbelastingwet in 1926 koos de wetgever voor het gewicht van het motorrijtuig als heffingsgrondslag, omdat dit destijds werd beschouwd als de meest praktische benadering van de schade die een voertuig aan het wegennet veroorzaakte. De kwaliteit van motorrijtuigen en wegen is inmiddels significant verbeterd. Uit recente onderzoeken blijkt dat de bijdrage van personenauto's aan de structurele slijtage van asfaltverhardingen verwaarloosbaar is vanwege hun relatief lage aslasten.³ Daarnaast gaat de opbrengst van de mrb naar de algemene middelen en is niet specifiek bestemd voor wegonderhoud.

Het kabinet is gestart met een onderzoek naar de mogelijkheden en effecten van een andere grondslag. De resultaten van dit onderzoek worden voor het eind van het jaar verwacht. Onderdeel van het onderzoek is een impactanalyse van de beleidseffecten, uitgevoerd door consultancybureau Revnext. In deze analyse wordt ook gekeken naar de effecten van de mogelijke grondslag op bijvoorbeeld verkeersveiligheid en ruimtegebruik. In het onderzoek wordt als alternatief ook gekeken naar de effecten van een aparte tarieftabel voor elektrische auto's, waarbij de huidige heffingsgrondslag gewicht behouden blijft. Door het onderzoek komen de nog ontbrekende inzichten in beleidseffecten voor deze varianten beter in beeld. Onderdeel van het onderzoek is een nadere tariefstudie voor voertuigoppervlakte en omvang als mogelijke grondslagen voor de mrb.

Naast de impactanalyse wordt in samenwerking met de uitvoeringsorganisaties – Belastingdienst en RDW – gekeken naar wat nodig is om de voertuigoppervlakte of omvang van het voertuig betrouwbaar vast te stellen. Tot slot gaat het kabinet in overleg met de provincies over wat de overstap naar voertuigoppervlakte/omvang betekent voor de provinciale opcenten. Over de resultaten van het onderzoek, analyse over de uitvoerbaarheid en de gesprekken met de provincies wordt u naar verwachting nog dit najaar geïnformeerd.

II - Uitkomst verkenning mogelijke omvorming van de bpm naar een tenaamstellingsbelasting

In de contourenbrief is vorig jaar als denkrichting benoemd om de bpm om te vormen naar een tenaamstellingsbelasting, met de toezegging om dit nader te verkennen. Aanleiding hiervoor was dat de opbrengst van de huidige bpm afneemt en de huidige vormgeving zorgt voor een aantal grote knelpunten in de uitvoering. Deze knelpunten in de uitvoering zijn vooral zichtbaar bij import van gebruikte voertuigen. Op dit moment wordt de hoogte van de verschuldigde bpm

³ Zie bijvoorbeeld: *"The Road Wear Impact Factors due to cars, light goods vehicles and motorcycles are insignificant, contributing in total less than 1% of the Road Wear Impact Factor in all scenarios."* Hieruit blijkt dat schade door personenauto's (ook elektrische) <1% is van de totale schade aan het wegdek.

namelijk vastgesteld op basis van waardebepalingen van het voertuig. Deze vormgeving leidt in de praktijk tot complexe waardebepalingen, discussies, bezwaren en gerechtelijke procedures over taxaties en daarmee dus ook tot hoge uitvoeringslasten.

Ons kenmerk
2026-0000260011

De gedachte was dat een tenaamstellingsbelasting deze problematiek kan verminderen door de belasting niet langer eenmalig te heffen bij de eerste inschrijving, maar bij elke opeenvolgende tenaamstelling van een motorrijtuig in het kentekenregister. Bij de verkenning van deze denkrichting in het afgelopen jaar, is echter gebleken dat deze denkrichting aanzienlijke nadelen kent. Het belangrijkste bezwaar is dat een tenaamstellingsbelasting nieuwe ontwijkmogelijkheden kan creëren. Er kan ruimte ontstaan voor constructies waarbij voertuigen op naam worden gezet van een andere persoon of rechtspersoon, uitsluitend om tenaamstellingsbelasting te vermijden. Daarnaast kan een tenaamstellingsbelasting ertoe leiden dat burgers en bedrijven worden ontmoedigd om van voertuig te wisselen vanwege de extra kosten. Dat kan nadelige gevolgen hebben voor de werking van de tweedehandsmarkt en voor de autohandel. Ook kan dit de effectiviteit verminderen van beleid dat juist beoogt te sturen op een schonere samenstelling van het wagenpark.

Verder brengt de overgang van bpm naar een tenaamstellingsbelasting budgettaire en overgangsrisico's met zich mee. Op bestaande voertuigen rust nog bpm. Bij een overgang naar een nieuw stelsel kan een prikkel ontstaan om voertuigen uit te schrijven en de resterende bpm via export terug te vragen. Tot slot is gebleken dat invoering op korte termijn, bijvoorbeeld per 2028, risico's kan opleveren voor de transitie naar elektrisch rijden, doordat het goedkoper zou worden om een nieuwe fossiele auto aan te schaffen. Daarmee kan de ingroei van emissievrije nieuwverkoop worden vertraagd, terwijl juist in de komende jaren verdere versnelling nodig blijft om de klimaat- en energiedoelen dichterbij te brengen.

Alles afwegend is de conclusie dat omvorming van de bpm naar een tenaamstellingsbelasting niet wenselijk is. Hoewel de denkrichting aanknopingspunten bood om uitvoeringsproblemen bij de bpm te verminderen, wegen de risico's op ontwijking, marktverstoring, budgettaire derving en vertraging van de EV-transitie zwaarder. Tegelijkertijd blijft de noodzaak staan om de bpm beter uitvoerbaar te maken. De uitvoering van de huidige autoheffingen bij de Belastingdienst staat namelijk onder druk. Dit speelt met name bij de bpm, doordat de inrichting te complex is en te weinig uitvoeringsprocessen zijn geautomatiseerd. Het kabinet heeft oog voor deze problemen in de uitvoering. In de strategische agenda voor het belastingstelsel is daarom aangekondigd dat het kabinet de problemen in de uitvoering van de bpm wil oplossen, door deze robuuster vorm te geven. Dit wordt de komende maanden ambtelijk verkend en voor het eind van dit jaar zal ik uw Kamer hier nader over informeren.

III – Stand van zaken onderzoek naar principe emissievrij rijden moet blijven lonen

In de contourenbrief is toegezegd dat het principe dat een overstap op emissievrij rijden moet blijven lonen verder wordt uitgewerkt. Hiertoe is een onderzoek uitgezet bij TNO en Revnext om meer inzicht te verkrijgen in verschillende doelgroepen en de mate waarin een elektrisch voertuig voor hen (al) een aantrekkelijk alternatief vormt voor een fossiele auto. In de zakelijke markt gaat de transitie naar elektrisch rijden voorspoedig, terwijl het particuliere segment

achterblijft. Het onderzoek richt zich daarom op het particuliere autobezit, goed voor 86% van het wagenpark⁴. De mate waarin emissievrij rijden loont kan namelijk in grote maten verschillen per groep. Ter illustratie: voor veelrijders die een nieuwe elektrische auto rijden uit de hogere segmenten en gebruik kunnen maken van de mogelijkheid tot thuisladen zijn de totale kosten van aanschaf, bezit en gebruik (total cost of ownership, hierna: TCO) positief ten opzichte van fossiel. Maar voor gebruikers die tweedehands elektrisch rijden, minder kilometers maken en niet de mogelijkheid tot thuisladen hebben, geldt dat nog niet. Op basis van de meest recente data van het CBS onderzoeken Revnext en TNO de kenmerken en omvang van de verschillende doelgroepen, hoe hun TCO verschilt en zich naar verwachting ontwikkelt, en wat hun autokeuze in welke mate beïnvloedt (bijvoorbeeld dat aanschafkosten belangrijker worden gevonden dan gebruikskosten, of andersom).

IV - Oplossingen voor knelpunten pseudo-eindheffing fossiele personenauto's in de praktijk

Per 1 januari 2027 treedt de pseudo-eindheffing fossiele personenauto's in werking. Vanaf die datum zijn werkgevers een heffing verschuldigd van 12% over de cataloguswaarde als zij een fossiele personenauto ter beschikking stellen aan hun werknemer en de werknemer deze fossiele personenauto ook voor privédoeleinden (waaronder woon-werkverkeer) kan gebruiken. Voor bestaande gebruikers geldt een overgangsrecht. Het doel van de pseudo-eindheffing fossiele personenauto's is om werkgevers te stimuleren alleen nog elektrische auto's aan te bieden, zodat de ingroei van elektrische auto's in de zakelijke markt versnelt en daarmee vervolgens op de tweedehandsmarkt.

Het is een ingrijpende maatregel en daarom is het belangrijk om zorgvuldig te kijken naar hoe deze maatregel uitpakt in de praktijk. Mijn ambtsvoorganger heeft eind vorig jaar tijdens de behandeling van het Belastingplan 2026 daarom al aangekondigd in gesprek te gaan met de sector over eventuele knelpunten. Daarnaast wordt bezien of de werking van de pseudo-eindheffing in de praktijk kan worden verbeterd. Ook de aangenomen motie van de leden Van Dijk en Van Eijk⁵ heeft hiertoe opgeroepen.

De afgelopen maanden zijn meerdere gesprekken gevoerd met de sector. Deze gesprekken hebben ertoe geleid dat het kabinet de vormgeving van de pseudo-eindheffing fossiele personenauto's op een aantal punten wil aanpassen. Tijdens de reeds voorgenomen evaluatie van de pseudo-eindheffing in 2030 zal expliciet worden gekeken naar de effecten van deze aanpassingen en worden gewogen of deze nog nodig zijn. Voor iedere aanpassing die leidt tot een extra uitzondering geldt dat het de regeling complexer maakt, waardoor de uitvoeringslast toeneemt. Het kabinet heeft daarom geprobeerd een balans te vinden tussen het doen van aanpassingen aan de regeling om specifieke knelpunten op te lossen en het uitvoerbaar en begrijpelijk houden van de regeling. Door de aanpassingen die het kabinet voorstelt, sluit de beoogde werking van de pseudo-eindheffing beter aan op de praktijk. Deze aanpassingen passen binnen de budgettaire effecten van de regeling, die vorig jaar zijn geraamd. Uit de gesprekken bleek ook de wens om de bekendheid met deze regeling onder werkgevers te vergroten. Het kabinet zal daarom aan de slag gaan met een informatiecampagne.

⁴ Trendrapport Nederlandse markt personenauto's, editie 2025.

⁵ Kamerstukken II 2025/26, 32140, nr. 298.

Als eerste aanpassing wordt bij tijdelijke vervanging van een 'vaste' auto, vanwege schade, reparatie, onderhoud of bandenwissel de vervangende auto uitgesloten van de pseudo-eindheffing. Deze uitzondering geldt voor een periode van maximaal 14 aaneengesloten kalenderdagen. Met deze maatregel wordt voorkomen dat een werkgever die een nulemissieauto ter beschikking stelt, alsnog pseudo-eindheffing verschuldigd is als de vervangende auto een fossiele personenauto is. Daarnaast kan worden voorkomen dat een werkgever in hetzelfde tijdvak voor zowel de vaste auto als de vervangende auto pseudo-eindheffing verschuldigd is. Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan garagebedrijven die meer tijd krijgen om hun vervangend vervoer te elektrificeren.

Ten tweede wordt de overgangstermijn van de pseudo-eindheffing verlengd van 17 september 2030 naar 1 januari 2031. Dit is een administratieve lastenverlichting voor het bedrijfsleven, omdat nu niet gedurende het boekjaar hun administratie op dit vlak moet worden aangepast. De verruiming van de overgangstermijn is met drie maanden beperkt en heeft daarom naar verwachting geen gevolgen voor de overheidsinkomsten en de beoogde klimaateffecten.

Ten derde wordt een beperkte vrijstelling geïntroduceerd voor een ter beschikking stelling voor één periode van maximaal 7 aaneengesloten dagen per kalenderjaar. Deze vrijstelling vervalt per 1 januari 2031, net als het algemene overgangsrecht onder de pseudo-eindheffing. Hiermee komt het kabinet tegemoet aan de zorgen dat tijdelijk vervoer – zoals huurauto's – al per 1 januari 2027 volledig moeten elektrificeren. Op deze auto's is het overgangsrecht veelal niet van toepassing, omdat in veel gevallen sprake is van een eerste ter beschikking stelling van na 1 januari 2027. Met deze beperkte vrijstelling kunnen werkgevers tot 1 januari 2031 elk kalenderjaar voor één periode van maximaal 7 aaneengesloten dagen alsnog een fossiele personenauto tijdelijk aanbieden, zonder pseudo-eindheffing te hoeven betalen. Hierbij wil het kabinet benadrukken dat de pseudo-eindheffing alleen is verschuldigd als de auto mede voor privédoeleinden door de werkgever ter beschikking wordt gesteld. In de praktijk wordt veel tijdelijk vervoer – zoals huurauto's – al nagenoeg volledig zakelijk gebruikt waardoor de pseudo-eindheffing al niet van toepassing is.

Ten vierde wordt een vrijstelling voor lesauto's geïntroduceerd. Voorlopig zijn rij scholen op grond van de derde rijbewijsrichtlijn namelijk genoodzaakt om in fossiele auto's rond te rijden, omdat dit nodig is voor een volwaardig rijbewijs B. In beginsel kunnen rij scholen de pseudo-eindheffing volledig voorkomen door geen privékilometers met de lesauto te maken. Bovendien is er geen sprake van woon-werkverkeer als een instructeur vanuit huis met de lesauto direct naar een leerling gaat, omdat er dan geen sprake is van reizen naar een vaste werkplek. Echter kunnen in de praktijk situaties ontstaan waardoor woon-werkverkeer of privékilometers toch niet helemaal zijn te voorkomen. Het bewijzen dat een lesauto alleen zakelijk is gebruikt en ook niet voor woon-werkverkeer leidt tot een grote administratieve druk. Om die reden wordt een specifieke vrijstelling voor lesauto's geïntroduceerd, wat ook een lagere administratieve last tot gevolg heeft voor deze groep.

Daarnaast wil ik graag voor drie situaties verduidelijken of en zo ja in welke mate pseudo-eindheffing verschuldigd is. Ten eerste is tijdens de behandeling van het Belastingplan 2026 mogelijk verwarring ontstaan over de vraag of en zo ja in welke mate pseudo-eindheffing verschuldigd is als een ander land heffingsrecht

heeft over (een deel van) het loon van een werknemer. Als het heffingsrecht van de mede voor privédoeleinden ter beschikking gestelde fossiele personenauto op grond van een belastingverdrag deels toekomt aan een ander land, mag deze verdeling van het heffingsrecht ook voor de pseudo-eindheffing fossiele personenauto's toegepast worden. Ten tweede bestaat er onduidelijkheid over het gebruik van een taxi. Bij het (incidentele) gebruik van een taxi als passagier is er geen sprake van een ter beschikking stelling van de auto, waardoor de werkgever voor deze taxirit ook geen pseudo-eindheffing verschuldigd is. Dit is uiteraard anders wanneer een werknemer een vaste auto met chauffeur tot zijn beschikking heeft. Ten derde is een concernregeling niet nodig in de situatie dat een werknemer vanwege een fusie of overname van werkgever wisselt. Het is op grond van doel en strekking van de pseudo-eindheffing mogelijk een uitzondering te maken bij fusies en overnames, waarbij de nieuwe werkgever in de plaats treedt van de oude werkgever, een wettelijke aanpassing is hier niet voor nodig. In geval van fusies en overnames kan het overgangsrecht dan van toepassing blijven.

De sector heeft tot slot ook gevraagd of een auto tot 1 januari 2031 gebruik kan blijven maken van het overgangsrecht, wanneer een werknemer wisselt van werkgever. Het kabinet stelt hier geen aanpassing voor. Dit betekent dat zodra dezelfde auto door een andere werkgever (met een ander loonheffingsnummer) ter beschikking wordt gesteld, het overgangsrecht in principe niet meer van toepassing is. Dit geldt ook binnen een concern als er sprake is van verschillende loonheffingsnummers. De pseudo-eindheffing is namelijk een werkgeversheffing. Aan welke werknemer een fossiele auto ter beschikking wordt gesteld is voor deze heffing niet van belang. Het past daarom niet in de systematiek om een auto over te laten gaan met behoud van overgangsrecht naar een andere inhoudingsplichtige. Het zou bovendien de uitvoering van de regeling veel complexer maken, omdat per werknemer zou moeten worden geregistreerd en gecontroleerd of een specifieke auto in het verleden al door een andere inhoudingsplichtige ter beschikking is gesteld. Situaties van fusie en overname zijn hierop een uitzondering, zoals hierboven toegelicht. Daarnaast behoudt de werkgever het overgangsrecht voor een specifieke auto als deze auto gedurende de overgangstermijn ter beschikking wordt gesteld aan een andere werknemer.

IV - Youngtimerregeling en greentimerregeling

Tijdens de behandeling van het Belastingplan 2026 is een amendement⁶ aangenomen waarmee wordt geregeld dat de jaargrens van de youngtimerregeling in de bijtelling per 1 januari 2026 is verschoven van 15 naar 16 jaar. Per 2027 verschuift de leeftijdsgrens wederom, van 16 naar 25 jaar. Voor ter beschikking gestelde auto's die meer dan 16 jaar geleden⁷ voor het eerst in gebruik zijn genomen geldt dat het privévoordeel, dan wel de onttrekking, forfaitair wordt gewaardeerd op 35% van de waarde in het economische verkeer van de auto. Voor ter beschikking gestelde auto's die deze leeftijdsgrens nog niet hebben bereikt, wordt het privévoordeel, dan wel de onttrekking, forfaitair gewaardeerd op 22% (bij onder het overgangsrecht uit 2017 vallende auto's: 25%) van de cataloguswaarde van de auto.

⁶ Kamerstukken II 2025/26, 36812, nr. 102.

⁷ Voor auto's die in de loop van het kalenderjaar 2025 meer dan 15 jaar maar minder dan 16 jaar geleden voor het eerst in gebruik is genomen geldt dit jaar de youngtimerregeling nog. Zie het besluit van de Staatssecretaris van Financiën van 12 februari 2026, nr. 2026-2493.

De Tweede Kamer heeft via de motie van de leden Grinwis en Oosterhuis verzocht om vóór de zomer met opties te komen voor een geleidelijker transitiepad voor de youngtimerregeling en dit vervolgens in de relevante wetgeving te verwerken.

Ons kenmerk
2026-0000260011

Opties voor aangepast afbouwpad youngtimerregeling

Er zijn verschillende opties om de versobering van de youngtimerregeling via een geleidelijker afbouwpad te laten verlopen. Ten eerste is het mogelijk om een eerbiedigende werking te introduceren, zodat de volledige groep auto's die uiterlijk eind dit jaar in aanmerking komt voor de youngtimerregeling (vanaf 16 jaar) voor altijd of voor een bepaalde periode gebruik kan blijven maken van de youngtimerregeling. Het gaat dan om auto's die uiterlijk op 31 december 2010 voor het eerst in gebruik zijn genomen, die dus op 1 januari 2027 ten minste 16 jaar zijn. Voor auto's die op een later moment voor het eerst in gebruik zijn genomen gaat wel de nieuwe leeftijdsgrens gelden. Dit zorgt ervoor dat de bestaande groep gebruikers niet meer of pas later wordt geconfronteerd met een lastenstijging. Daarnaast krijgen autobedrijven hierdoor meer tijd om over te schakelen op een ander bedrijfsmodel. Een andere optie om de versobering via een geleidelijker afbouwpad te laten lopen is om de leeftijdsgrens (stapsgewijs) aan te passen. De meest vergaande optie is om de leeftijdsgrens op 16 jaar te houden. Hiermee wordt de versobering vrijwel volledig terug gedraaid.

In onderstaande tabel zijn vier mogelijke alternatieven opgenomen. Dit is ter illustratie, er zijn ook andere paden voor aanpassing van de leeftijdsgrens mogelijk. Al deze opties hebben een budgettaire derving en dienen dan ook van dekking te worden voorzien. In de motie van de leden Grinwis en Oosterhuis wordt gesuggereerd om voor dekking te kijken naar een verhoging van het bijtellingspercentage over de economische waarde. Het kabinet ziet dit voor nu niet als een maatregel die kan worden ingezet voor dekking, omdat het bijtellingspercentage als doel heeft om bij benadering het genoten privévoordeel van de auto forfaitair vast te stellen. Het is daarom van belang om een verhoging van het tarief goed te kunnen onderbouwen, juist gelet op het doel hiermee het privévoordeel te benaderen. Voor nu kan een verhoging van het bijtellingspercentage daarom niet worden ingezet als dekking, maar ik ben wel bereid om nader onderzoek te doen of de huidige forfaits in de bijtelling het genoten privévoordeel voldoende weerspiegelen. De resultaten worden volgend voorjaar met uw Kamer gedeeld.

Tabel 1: Opties ander afbouwpad youngtimerregeling en budgettaire effect in mln. euro (+ = saldoverbeterend)

| | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | Struc | Struc jaar |
|---|------|------|------|------|------|------|------|-------|---------------|
| Optie 1: Auto's die uiterlijk op 31 december 2010 (op 1-1-27 ten minste 16 jaar) voor het eerst in gebruik zijn genomen blijven voor altijd in de youngtimerregeling. Voor auto's met een later bouwjaar geldt de nieuwe leeftijdsgrens van 25 jaar. | -59 | -18 | -14 | -11 | -9 | -7 | -5 | -4 | 2036 |
| Optie 2: Auto's die uiterlijk op 31 december 2010 (op 1-1-2027 ten minste 16 jaar) voor het eerst in gebruik zijn genomen, mogen tot <u>31</u> | -59 | -18 | -14 | -11 | -9 | 2 | -4 | -4 | 2033 |

| | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| december 2031 gebruik blijven maken van de youngtimerregeling. Daarna gaan ze onder de nieuwe leeftijdsgrens van 25 jaar vallen. Voor auto's met een later bouwjaar geldt de nieuwe leeftijdsgrens van 25 jaar. | | | | | | | | | | |
| Optie 3: Leeftijdsgrens op 16 jaar houden | -72 | -36 | -36 | -36 | -36 | -36 | -36 | -36 | -36 | 2028 |
| Optie 4: Leeftijdsgrens per 2027 naar 17 jaar, per 2028 naar 20 jaar en per 2032 naar 25 jaar. | -59 | 2 | -15 | -15 | -15 | 4 | -4 | -4 | | 2033 |

11

Greentimerregeling

In dezelfde motie van de leden Grinwis en Oosterhuis is ook gevraagd om een greentimerregeling uit te werken, zodat het aantrekkelijk blijft om elektrische leaseauto's van 4 à 5 jaar oud ter beschikking te blijven stellen. Op dit moment wordt namelijk een relatief groot aandeel van de elektrische auto's die uit de lease komen geëxporteerd, in plaats van dat ze doorstromen naar de tweedehands markt. Door de recente ontwikkelingen in het Midden-Oosten is de vraag naar tweedehands elektrische auto's in Nederland toegenomen, maar de import blijft nog steeds achter bij de export. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat veel zakelijke auto's na 5 jaar te duur zijn voor de particuliere markt of dat de auto's niet aan de wensen van de particuliere markt voldoen).

Een greentimerregeling is een idee om een nieuwe bijtellingskorting te introduceren, specifiek voor elektrische auto's tussen de vijf en acht jaar oud. De gedachte is dat deze auto's hierdoor langer in Nederland blijven doordat ze langer zakelijk gebruikt worden en na afloop van de 'verlengde lease' alsnog kunnen doorstromen naar de Nederlandse tweedehandsmarkt voor particulieren. In die tijd wordt een auto dan circa 20% verder afgeschreven waardoor de auto daarna mogelijk wel de juiste prijs heeft voor de particuliere markt. Daarnaast kan de greentimerregeling zorgen voor een financieel aantrekkelijk en milieuvriendelijk alternatief voor de groep die nu gebruik maakt van de youngtimerregeling.

Door onderzoeksbureau Revnext is in opdracht van het kabinet onderzoek gedaan naar de potentiële doelgroep, vormgeving en mogelijke gedragseffecten van een greentimerregeling, zie bijlage 1. In dit onderzoek is voor de greentimerregeling uitgegaan van een verlaagd bijtellingspercentage van 14 – 15% over de oorspronkelijke cataloguswaarde van de auto. Bij veel vijf jaar oude elektrische auto's ligt de oorspronkelijke cataloguswaarde hoger, dan de cataloguswaarde van nieuwe elektrische auto's. Het verlaagde bijtellingstarief compenseert voor dit verschil en geeft daar bovenop een korting om mensen te laten overstappen op een oudere elektrische auto.

Op basis van het onderzoek kunnen eerste voorlopige conclusies worden getrokken. In aanvulling hierop laat het kabinet een enquête onder werkgevers en werknemers uitvoeren om deze conclusies te testen. Ten eerste komt het beeld naar voren dat een greentimerregeling met name een interessant alternatief kan voor de huidige groep die gebruik maakt van de youngtimerregeling. Deze groep is met een greentimerregeling duurder uit dan met de huidige youngtimerregeling, maar aanmerkelijk goedkoper dan met een nieuwe auto in de bijtelling. Bij deze groep kan een greentimerregeling zorgen voor een beperkte extra elektrificatie van het wagenpark, in plaats van dat wordt overgestapt op het

privé rijden van een fossiele auto. De greentimerregeling kan er daarnaast voor zorgen dat een deel van de werknemers – die in de reguliere bijtelling zitten - overstapt op een oudere elektrische auto, mits leasemaatschappijen deze auto's ook willen aanbieden. Bijvoorbeeld omdat dit goedkoper is of omdat ze voor hetzelfde bedrag per maand een elektrische auto uit een klasse hoger kunnen rijden. Dit zorgt ervoor dat een deel van de elektrische auto's langer behouden blijft voor de Nederlandse markt. Met een bijtellingspercentage van 14 à 15% zal deze groep qua omvang tegelijkertijd beperkt zijn, omdat tegenover de lagere bijtellingskosten ook nadelen staan, zoals een beperktere actieradius. Daarnaast leidt dit niet tot extra klimaatwinst, omdat de verwachting is dat de greentimer in de plaats van een nieuwe zakelijke elektrische auto komt.

Ons kenmerk
2026-0000260011

Alles overwegende vindt het kabinet de greentimerregeling in combinatie met het afbouwen van de youngtimerregeling een interessant idee. In augustus neemt het kabinet een besluit of en zo ja per wanneer, de greentimerregeling wordt ingevoerd en of er een ander afbouwpad voor de youngtimerregeling komt. Dit zal kiezen in schaarste zijn: hoe ruimer het afbouwpad voor de youngtimerregeling wordt, hoe minder financiële ruimte er is voor de greentimerregeling. Ter voorbereiding op deze besluitvorming worden voor de greentimerregeling de budgettaire derving en mogelijke dekkingsopties nader in kaart gebracht. Daarnaast wordt het mogelijke invoeringsjaar van de greentimerregeling voor de uitvoering nader onderzocht. Naast de greentimerregeling zijn er ook andere maatregelen denkbaar om de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's te stimuleren. Via de motie Koffeman heeft uw Kamer verzocht om een inventarisatie. Onlangs is met de Tweede Kamer een soortgelijke inventarisatie gedeeld. In bijlage 2 vindt u een afschrift van deze brief.

V - Tot slot

Met deze brief heb ik een toelichting gegeven op eerdere toezeggingen rondom de autobelastingen. Op korte termijn pak ik de knelpunten in de pseudo-eindheffing aan, verken ik de mogelijkheid om de grondslag in de motorrijtuigenbelasting om te vormen naar voertuigoppervlakte of omvang en ga ik met de uitvoeringsorganisaties aan de slag om de bpm beter uitvoerbaar te maken. Ik ben daarnaast voornemens om samen met de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat toe te werken naar een stabiel en toekomstbestendig stelsel voor autobelastingen. Hiervoor is een nieuwe balans nodig tussen het aantrekkelijk maken van elektrisch rijden, stabiele overheidsfinanciën, betaalbaarheid en bereikbaarheid. Ik ga hierover in gesprek met het maatschappelijk veld en informeer uw Kamer uiterlijk eind dit jaar over mijn inzet.

Hoogachtend,

de staatssecretaris van Financiën,

Eelco Eerenberg



Greentimer-regeling

Verkenning doelgroepen, vormgeving regeling en financiële/budgettaire effecten

16-6-2026

status: eindversie

Robert Kok

Jasper van den Broek

Carlo van Kuppeveld

Bas Spijker

Inhoudsopgave:

- Aanleiding en probleemstelling
- Doel van de regeling en samenhang met overig beleid
- Vormgeving regeling en doelgroepen die gebruik willen/kunnen maken van de regeling
- Kostenvergelijking van de Greentimer-regeling met zakelijk nieuw, privé tweedehands en ZZP-ers.
- Budgettaire effecten voor de overheid
- Conclusie en discussie

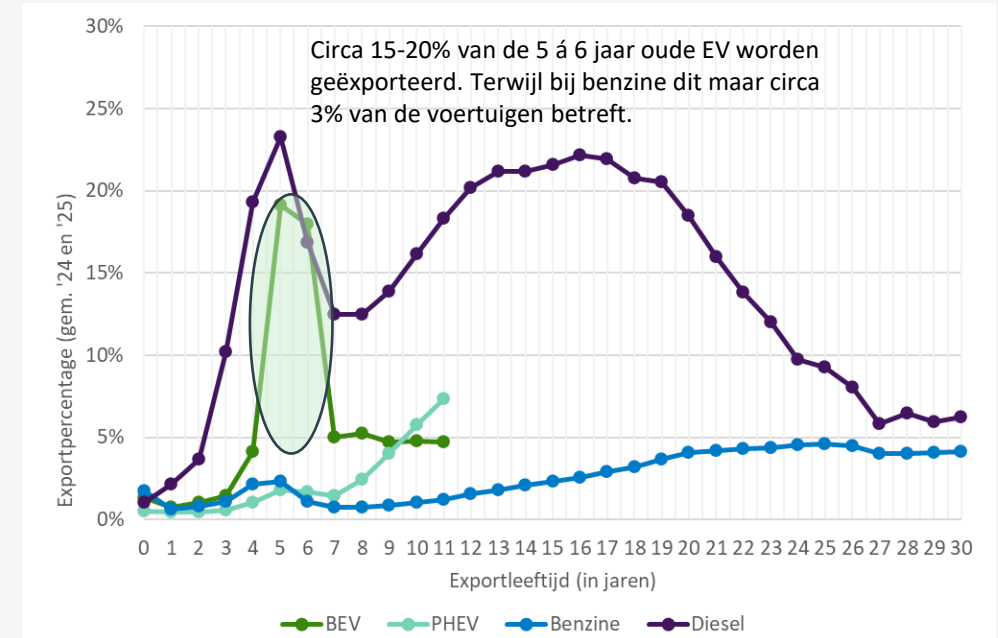
Vanaf:

- Slide [3](#)
- Slide [9](#)
- Slide [12](#)
- Slide [17](#)
- Slide [23](#)
- Slide [26](#)

Aanleiding en probleemstelling

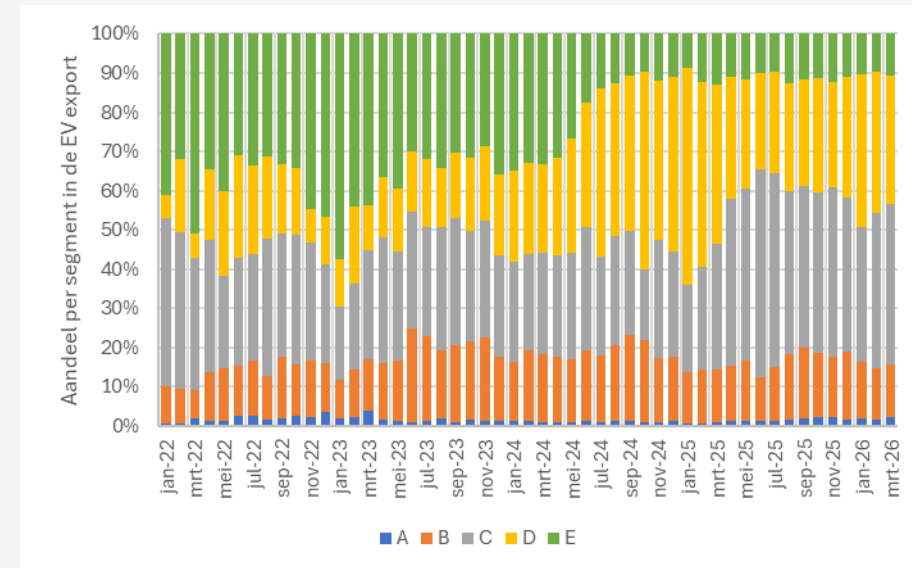
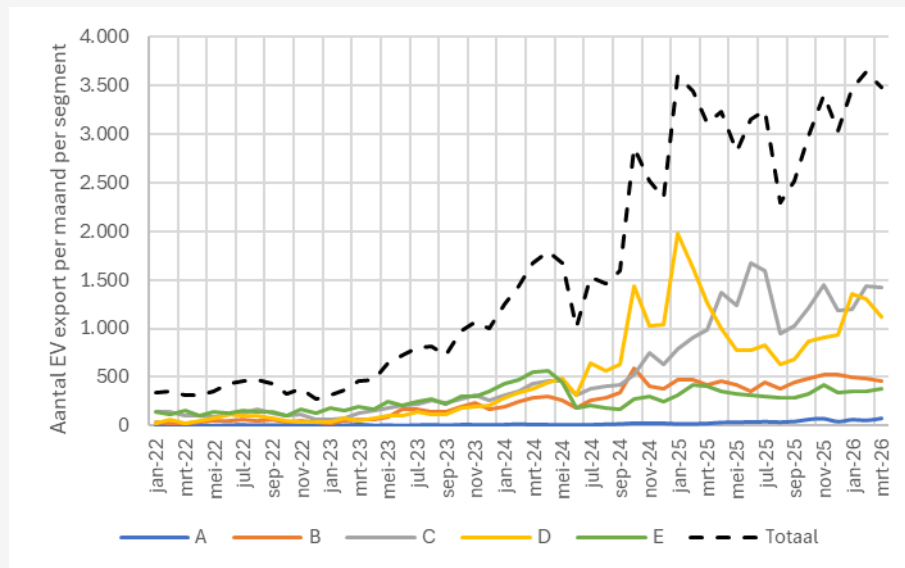
Aanleiding en probleemstelling

- Een groot deel van de elektrische auto's wordt na 5 á 6 jaar geëxporteerd in Nederland. Dit betreffen veelal ex-zakelijke lease auto's die zijn aangeschaft met een (bepaalde) fiscale korting in de bijtelling, mrb en BPM.
- Dit komt (deels) doordat het aanbod (ex-zakelijke lease EV) groter is dan de vraag (tweedehands particuliere markt) naar deze auto's binnen Nederland. Ook speelt mee dat er in sommige landen een betere verkoopprijs gerealiseerd kan worden waardoor ze naar die landen geëxporteerd worden. Particulieren vinden EV's van 5 jaar oud nog niet altijd interessant genoeg of niet passend binnen het beschikbare budget.
- Om te voorkomen dat (fiscaal gestimuleerde) EV's na 5 jaar Nederland alweer verlaten is een mogelijke nieuwe regeling speciaal voor deze auto's een mogelijke oplossing.
- Naast het probleem van hoge export en beperkte doorstroming naar de tweedehandsmarkt, vormt het einde van de huidige youngtimerregeling een mogelijkheid om deze groep naar EV's te laten overstappen.



Aanleiding en probleemstelling

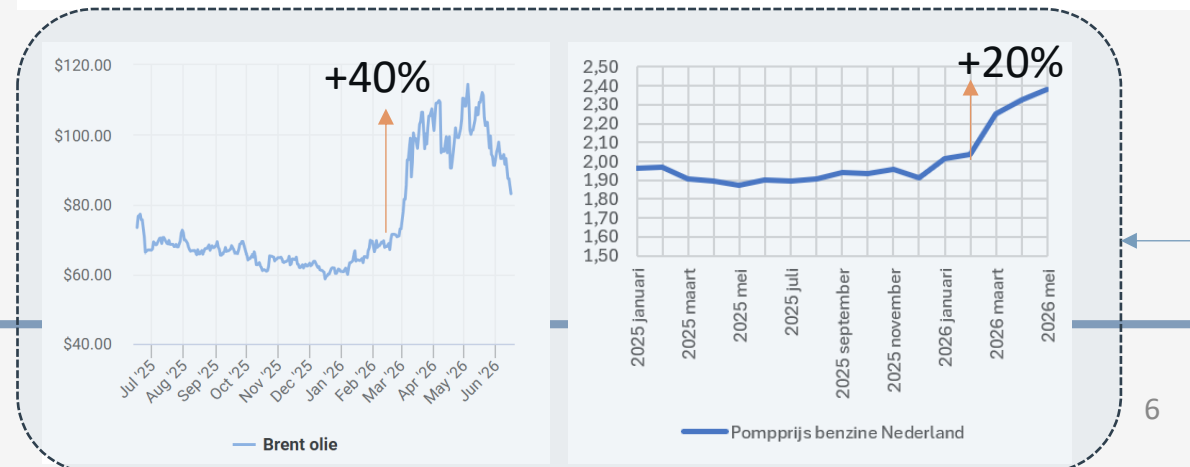
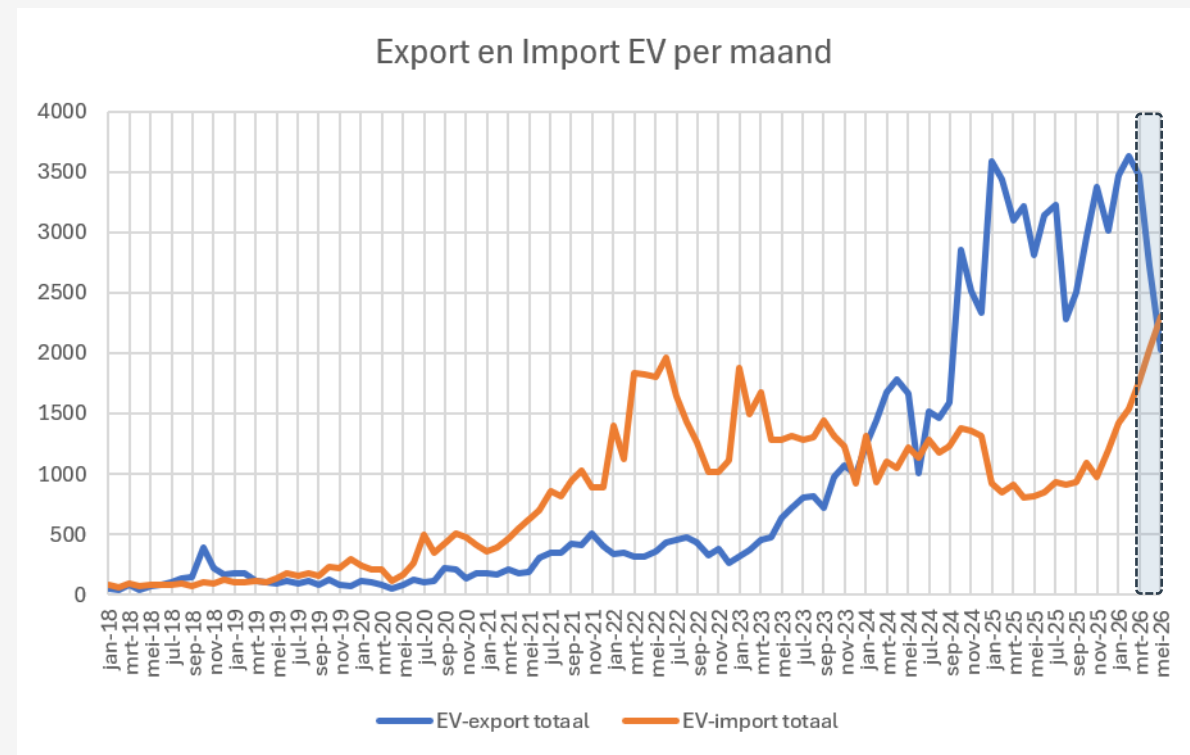
- In de figuur links is de export per segment per maand weergegeven van elektrische auto's. Tot en met midden 2024 betrof dit relatief veel E-segment auto's (onder andere Tesla Model S/X en de Jaguar I-Pace). Relatief veel E-segment auto's in de jonge export (ex zakelijke lease van circa 5 jaar oud) is een beeld wat ook bij andere aandrijflijnen te zien is. Dit komt door een oververtegenwoordiging van dit segment in de zakelijke markt t.o.v. de tweedehands privé markt.
- Vanaf midden 2024 is echter te zien ook dat de export van het B/C/D segment sterk is toegenomen. Dit zijn in principe wel het type auto's waarvan een vraag naar is op de tweedehands privé markt.
- EV's hebben t.o.v. benzine met name een hoge aanschafprijs gehad (in het verleden). Dit betekent dat dat een EV na 5 jaar wellicht nog steeds (te) duur in aanschaf is voor een particuliere autokoper. Indien de EV's die de zakelijke markt verlaten ouder zouden zijn (bijvoorbeeld 8 jaar oud) en daarmee meer afgeschreven, levert dit lagere aanschafprijzen op waardoor de EV toegankelijker worden voor de tweedehands markt.
- **Conclusie:** De afgelopen twee jaar is ook de EV-export in de segmenten A-D toegenomen. Idealiter blijven dit soort auto's behouden en stromen ze door naar de tweedehands markt.



Aanleiding en probleemstelling

- Bij een toenemend aantal nieuwe EV's is het logisch om te verwachten dat het aantal (jonge) export op termijn ook toeneemt. Tegelijkertijd zou je echter verwachten dat ook de import toeneemt bij een groeiende markt.
- De export is echter toegenomen de afgelopen jaren, terwijl de import is afgenomen/gestagneerd.
- Dit laat zien dat EV's die geëxporteerd worden niet vervangen worden door import EV's die beter aansluiten bij de wensen van particulieren op de tweedehands markt.
- Het import/export saldo is onder niet-EV's ongeveer in balans, terwijl onder EV's ruim meer uitstroomt via export dan instroomt via import.
- Uitzondering op deze bevindingen zijn de laatste twee maanden april-mei waarin de effecten van **de crisis in het Midden-Oosten** te zien zijn. In twee maanden is de EV-import 30% toegenomen en de EV-export 40% afgenomen, waardoor import/export in mei in balans waren. Het is afwachten of dit een tijdelijke of structurele omslag is.
- **Conclusie:** er is op basis van de laatste twee jaar aanleiding en potentie om meer EV's te behouden voor de Nederlandse markt. De crisis in het Midden-Oosten, met gestegen olie- en benzineprijzen als gevolg, geeft een abrupt ander beeld. Het is onzeker wat de structurele effecten zullen zijn.

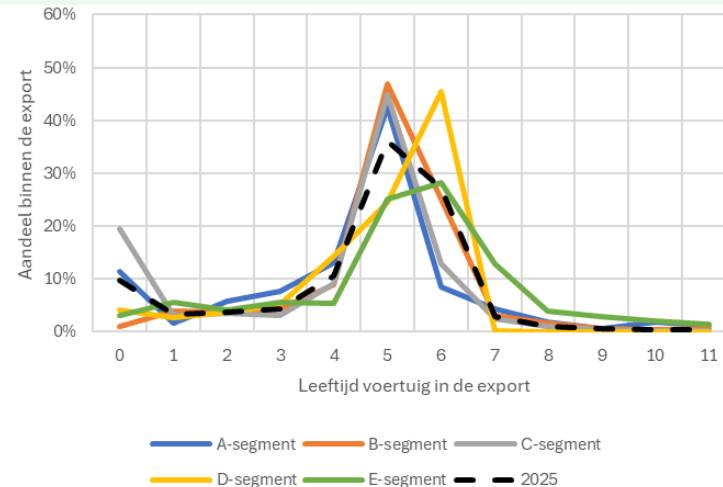
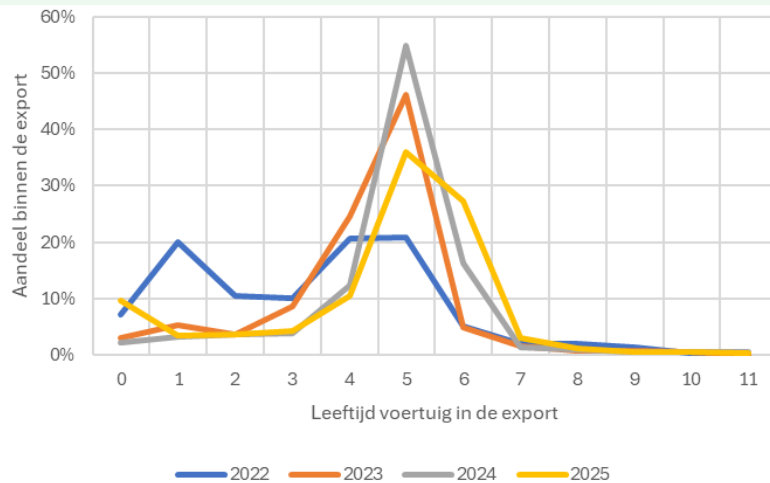
Bron: RDW-data / RVO-data. Exportgegevens tot en met maart 2026.



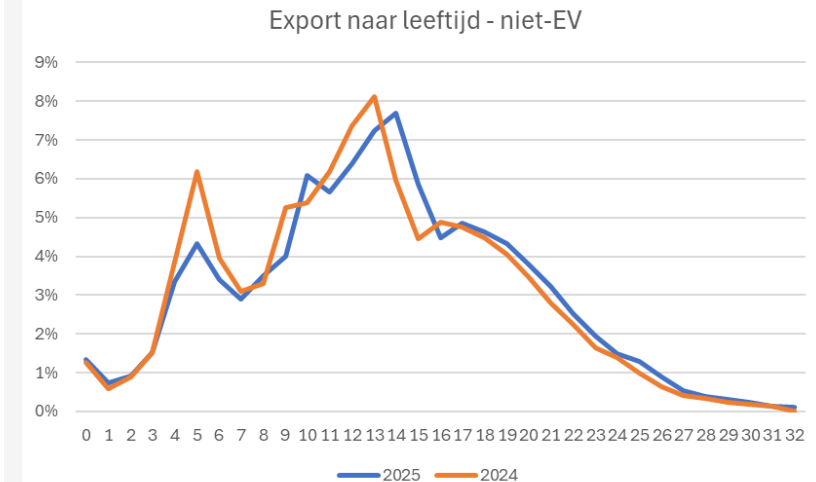
Aanleiding en probleemstelling

- De exportpiek van EV's is bij 5 jaar oude EV's. Dit komt doordat zakelijke leasecontracten en de lengte van de bijtellingskorting 5 jaar (60 maanden) duren, waarna ze doorstromen naar de tweedehands markt of via export uitstromen.
- Hoewel niet-EV's ook een exportpiek hebben rond 5 jaar is dit patroon bij EV's afwijkend t.o.v. niet-EV's.
- Om de EV-export te verminderen en deze voertuigen te behouden is een regeling gewenst die zich richt op deze 5 jaar oude auto's.
- Conclusie:** De EV-export bestaat grotendeels uit 5 jaar oude voertuigen. Een regeling voor specifiek 5 jaar oude EV's sluit daarom het beste aan bij het verminderen van de export.

EV:



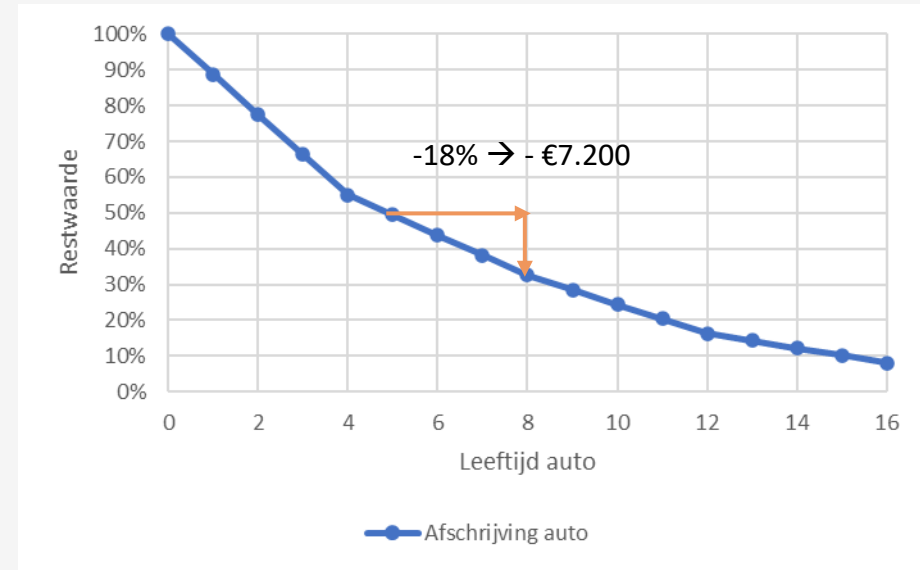
Niet-EV:



*Specifiek voor 2025 was er bij D-segment een piek te zien van 6 jaar oude auto's. Dit komt doordat veel Tesla Model 3 eind (lees december) 2019 zijn aangeschaft en in de loop van 2025 zijn geëxporteerd. De leeftijd van deze voertuigen ligt eigenlijk tussen de 5 en 6 jaar in.
Bron: RDW-data / RVO-data. Exportgegevens tot en met maart 2026.

Perspectief: doorstroom greentimer na 8 jaar

- Het mogelijk doel van de Greentimer-regeling kan zijn om een grotere vraag te creëren naar 5 jaar oude EV's die uit de zakelijke nieuwmarkt komen.
- De vraag naar 5 jaar oude EV's is beperkt op de tweedehands privé markt. Eén van de redenen hiervan kan zijn dat deze auto's nog te duur zijn voor de meeste particuliere autobezitters.
- De Greentimer-regeling heeft als doel het aanbod van ex-lease zakelijke auto's te verplaatsen van 5 jaar oud naar 8 jaar oud en de totale doorstroom naar de particuliere tweedehandsmarkt te vergroten. 8 jaar oude auto's zijn meer afgeschreven dan 5 jaar oude auto's, waardoor ze aantrekkelijker worden voor de particuliere markt.
- In de figuur is een indicatieve afschrijvingscurve van een auto weergegeven. Een auto van 5 jaar oud heeft een restwaarde van iets minder dan 50%, terwijl de restwaarde van een 8 jaar oude auto nog verder afneemt tot ruim 30%.
- Een auto met een nieuwprijs van €40.000 heeft na 5 jaar bijvoorbeeld een aanschafprijs van €20.000, terwijl deze aanschafprijs na 8 jaar oud nog maar €13.000 bedraagt. Dit laat zien dat een 8 jaar oude auto financieel aantrekkelijker is dan een 5 jaar oude auto.



Doel van de regeling en
samenhang met overig beleid

Samenhang huidig beleid en de Greentimer-regeling

- De afgelopen jaren is het aandeel EV in de nieuwverkopen (zowel zakelijk als privé) en het totaal aantal EV in Nederland sterk toegenomen.
- Tegelijkertijd is de stimulering van EV de afgelopen jaren afgebouwd en deze zal nog verder worden afgebouwd richting 2030 (zoals weergegeven in onderstaande tabel).
- In 2027 vindt verdere afbouw van de bijtellingskorting voor nieuwe zakelijke EV's plaats, maar tegelijkertijd is sprake van nog twee veranderingen in de zakelijke markt:
 - Introductie **pseudo-eindheffing** voor fossiele zakelijke auto's: In plaats van het stimuleren van elektrische auto's zorgt deze maatregel voor het beprijsen van fossiele auto's (voor de werkgever). De hoogte van de pseudo-eindheffing is zodanig dat het onwaarschijnlijk is dat er nog veel nieuwe zakelijke (bijtellingplichtige) fossiele auto's bij komen.
 - Afschaffing/versoering youngtimer-regeling** voor zakelijke auto's ouder dan 15/16 jaar: De youngtimer-regeling maakte het aantrekkelijk om oudere auto's (15/16+ jaar aantrekkelijk zakelijk te rijden). ZZP'ers/DGA's/Werknemers die hiervan gebruik maken moeten op zoek naar andere (zakelijke) auto's.
- Een mogelijke introductie van de Greentimer-regeling in 2028 (door invoering in 2028 i.p.v. 2027 ontstaat er wel een mismatch in timing) biedt voor beide veranderingen een oplossing:
 - De pseudo-eindheffing zorgt ervoor dat werkgevers geforceerd worden om nieuwe zakelijke EV's aan te bieden of over te stappen naar andere regelingen (bijvoorbeeld mobiliteitsbudget) wanneer de werkgever (leasekosten) of werknemer (bijtelling) de kosten van de nieuwe EV te hoog vindt. De Greentimer-regeling kan uitwijk naar andere regelingen voorkomen doordat deze een extra mogelijkheid biedt voor een zakelijke auto waarbij de kosten voor de werkgever en werknemer lager uitvallen dan bij een nieuwe EV.
 - Overstappen van een youngtimer naar een nieuwe zakelijke auto zal veel extra kosten met zich meebrengen. Een tweedehands auto (privébezit) zal in de meeste gevallen een voordeligere optie zijn dan een nieuwe zakelijke auto. De greentimer is een voordeligere optie dan een jonge tweedehands fossiel of EV, waardoor het interessant is om van een youngtimer over te stappen naar een greentimer.

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----------------|--|---|--|--|---|--|
| Stimulering EV | <ul style="list-style-type: none"> Verdere afbouw bijtellingskorting EV Einde particuliere aanschafsubsidie (SEPP) Einde vrijstelling MRB (25% tarief voor EV) Einde vrijstelling BPM (vaste voet voor EV) | <ul style="list-style-type: none"> Verdere afbouw bijtellingskorting EV Verdere afbouw MRB-korting (70% tarief) | <ul style="list-style-type: none"> Verdere afbouw bijtellingskorting EV Introductie pseudo-eindheffing voor fossiele zakelijke auto's Einde youngtimer-regeling voor oudere fossiele auto's | <ul style="list-style-type: none"> Einde bijtellingskorting EV Mogelijke introductie greentimer-regeling | <ul style="list-style-type: none"> Verdere afbouw MRB-korting EV | <ul style="list-style-type: none"> Einde MRB-korting EV |

- **Mogelijke doelen Greentimer-regeling:**
 - Versnellen elektrificatie Nederlands wagenpark & extra CO₂-reductie.
 - Creëren van meer betaalbaar aanbod voor tweedehands particuliere EV-markt na 8 jaar.
 - Voorkomen vroegtijdige export van jong gebruikte EV's (<5 jaar).
 - Aantrekken van jonge tweedehands EV's uit het buitenland.
 - Voorkomen van ongewenste uitwijkeffecten door pseudo-eindheffing vanaf 2027.
 - Een emissieloos alternatief bieden voor de youngtimeregeling die ten einde loopt.
- **Drietrapsraket gericht op meer betaalbaar aanbod EV's tweedehandsmarkt:**
 - Fase 1: 0-5 jaar (0-60 mnd.): nieuw zakelijk (lease of eigendom).
 - Fase 2: 5-8 jaar (60-96 mnd.): Greentimer-regeling (occasion lease of eigendom).
 - Fase 3: 8+ jaar (96+ mnd.): meer betaalbare doorstroom naar particulieren.
- **De Greentimer-regeling als tussenstap naar meer betaalbaar EV aanbod**
 - Particulieren uit diverse huishoud-inkomensklassen hebben diverse voorkeuren en leidt tot vraag naar nieuwe-, jong gebruikte- of oudere EV's.
 - Circa 67% van het wagenpark is ouder dan 8 jaar. Dit deel van het wagenpark is momenteel nog vrijwel volledig fossiel en vrijwel volledig particulier bezit.
 - Een EV van 8 jaar oud is gemiddeld 18% verder afgeschreven dan een EV van 5 jaar oud en daardoor gemiddeld €7.000,- goedkoper in aanschaf.
 - Een EV van 8 jaar oud komt daardoor qua aanschafkosten dichterbij de buurt van wat particulieren typisch bereid zijn te betalen voor een tweedehands auto.

Vormgeving en doelgroepen van de regeling

Vormgeving Greentimer-regeling

- De Greentimer-regeling is gericht op (zakelijke) ex-lease auto's, waardoor deze minstens 5 jaar oud (60 maanden) dienen te zijn. Dit sluit privé auto's van minstens 5 jaar oud niet uit. Iedere EV van 5 t/m 8 jaar oud komt in aanmerking.
- De maximale gebruiksduur van de Greentimer-regeling is 3 jaar, waardoor auto's in het leeftijdsvenster 5 t/m 8 jaar (60 t/m 96 maanden) hier gebruik van kunnen maken. Auto's ouder dan 8 jaar hebben geen eigen regeling, waardoor deze hetzelfde belast worden als nieuwe zakelijke auto's (standaard 22% bijtelling).
- E-segment (zeer grote, dure en/of luxe auto's) worden bij benadering uitgesloten van de Greentimer-regeling middels een prijs-cap op de oorspronkelijke catalogusprijs. Deze voertuigen zijn minder interessant voor de doorstroom naar particulieren.
- Invoeringsjaar 2028 (haalbaarheid 2027 onzeker).
- Het tarief van de greentimer-regeling bedraagt in de eerste jaren 14%. Daarna bedraagt deze 15%. Hierbij is balans gezocht tussen verhoudingen bijtelling nieuwmarkt en greentimer en bieden van voldoende aantrekkelijk perspectief. Afwegingen en onderbouwingen volgen verderop.

| Vormgeving greentimer-regeling | |
|--------------------------------|--|
| Invoerjaar | 2028 t/m ? |
| Aandrijflijn | BEV (volledig elektrisch) |
| Eigendomsstyp | Zakelijk (lease of eigendom) |
| Leeftijdsvenster auto | 5 t/m 8 jaar (60-96 maanden) o.b.v. Datum Eerste toelating (DET) |
| Gebruiksduur | Maximaal 3 jaar (verlaagde bijtelling staat gedurende deze periode vast) |
| Grondslag | Fiscale waarde / De oorspronkelijke nominale catalogusprijs |
| Prijsklasse | Auto's met een oorspronkelijke catalogusprijs <€65.000 |

| Tarieven | 2028-2029 | 2030 → |
|-------------------------------------|-----------|--------|
| Bijtelling nieuwe EV (0-5 jaar) | 22% | 22% |
| Cap nieuwe EV (0-5 jaar) | n.v.t. | n.v.t. |
| Bijtelling greentimer EV (5-8 jaar) | 14% | 15% |
| Cap greentimer EV (5-8 jaar) | n.v.t. | n.v.t. |

Leeftijdsvenster regeling: afwegingen

Tot nu toe is het perspectief geschetst dat een greentimer binnen het leeftijdsvenster van 5 t/m 8 jaar (60-96 maanden) oud mogelijk is. Dit geldt voor de leeftijd op basis van datum eerste toelating (DET). Hieronder worden mogelijke voor- en nadelen van een verlenging van het leeftijdsvenster (t/m 9 of 10 jaar) op een rij gezet.

Voordelen:

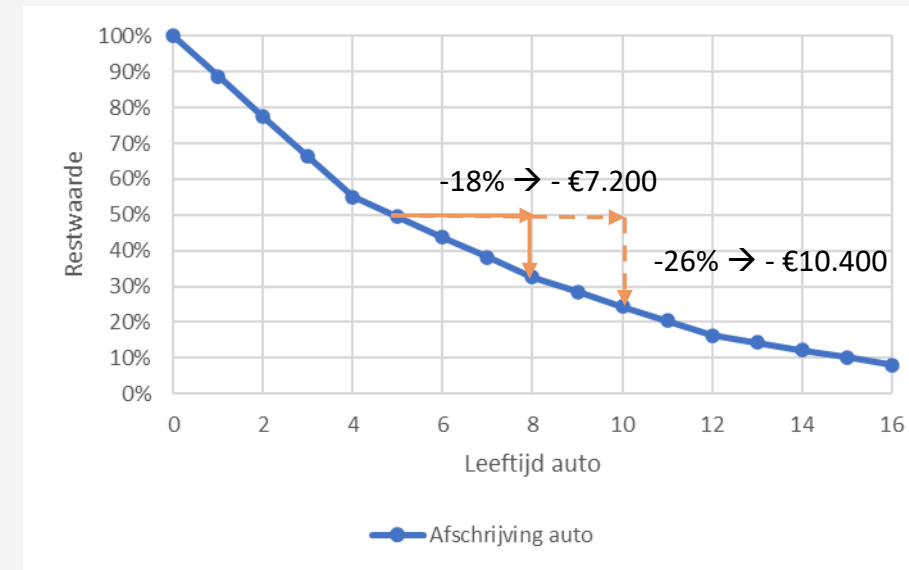
- **Aantrekkelijkere aanschafprijs voor de particuliere markt:** De maximale leeftijdsgrens van de greentimer verhogen zorgt ervoor dat een auto aan het einde van de bezitsperiode nog iets verder afgeschreven zal zijn. Na 10 jaar i.p.v. 8 jaar gaat dit om bijna 10% extra afschrijving, waardoor de aanschafprijs van een auto met een nieuwprijs van €40.000 daalt van circa €13.000 naar €10.000.
- **Eigenaren van een greentimer hoeven niet om de 3 jaar van een auto te wisselen:** Verruiming van het leeftijdsvenster zorgt ervoor dat een greentimer langer in bezit kan blijven bij dezelfde eigenaar. Dit geeft mensen de keuze om zelf te bepalen hoe lang ze dezelfde greentimer willen rijden (3, 4 of 5 jaar).
- **Lagere afschrijvingskosten werkgever/ZZP'er:** De gemiddelde afschrijvingskosten per maand van een 5-10 jaar oude auto liggen lager dan die van een 5-8 jaar oude auto. Dit zou lagere leaseprijzen (kosten werkgever/ZZP'er) tot gevolg kunnen hebben.

Nadelen:

- **De bijtelling van een 9 of 10 jaar oude auto is even hoog als die van een 5 jaar oude auto:** De bijtelling daalt niet mee naarmate de auto ouder wordt, waardoor wellicht niet iedereen de auto ook daadwerkelijk 1 of 2 jaar langer zal doorrijden. Dit is echter een individuele keuze.
- **Mogelijke stijging van de onderhoudskosten:** De batterijgarantie duurt vaak maar 8 jaar of 160.000 km, waardoor een auto van 9 of 10 jaar mogelijk hoge onderhoudskosten kan hebben. Dit zou de leasebedragen voor werkgever of kosten van een ZZP'er kunnen verhogen, waardoor het voordeel van de lagere afschrijvingskosten wordt verkleind of teniet gedaan.
- **Mogelijk duurt het langer voordat auto's doorstromen naar de particuliere tweedehandsmarkt:** Meer betaalbare EV's komen wellicht pas 1 of 2 jaar later beschikbaar, waardoor particulieren mogelijk al een fossiele auto hebben aangeschaft in de tussentijd.

Te overwegen aanpassingen aan vormgeving regeling bij verhoging van de leeftijdsgrens:

- **Lagere bijtelling greentimers:** Een langere bezitsduur zou wellicht pleiten voor een lagere bijtelling. Men is misschien bereid minder bijtelling te betalen voor een 5-10 jaar oude auto dan een 5-8 jaar oude auto, al is het een eigen keuze tot welke leeftijd de greentimer wordt aangehouden.



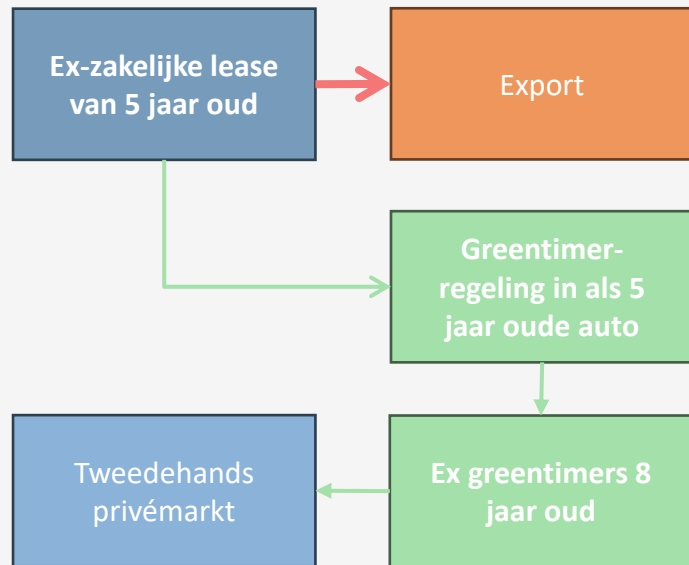
Handelingsperspectieven en belangen

- **Werkgevers**
 - Mobiliteitsbeleid vormgeven: leaseregeling, reiskostenvergoeding, mobiliteitsbudget.
 - Leaseauto als arbeidsvoorwaarde aanbieden (aantrekken / behoud van personeel).
 - Sturing op verduurzaming leaserijders, overige werkgebonden mobiliteit (CSRD, WPM doelen 100+ werkgevers).
 - Kosten leaseregeling onder controle houden (o.a. voorkomen van pseudo-eindheffing)
- **Werknemers**
 - Afhankelijk van werkgeversbeleid m.b.t. leaseregeling (nieuw danwel greentimer), normleasebedragen, mobiliteitsbudget, sturing op werkgebonden emissies
 - Eigen keuze wel/niet ook privégebruik en wel/niet bijtelling betalen. Buiten bijtelling houden betekent vaak nog extra autobezit (fossiel) binnen huishouden.
- **Zelfstandigen (ZZP/DGA's)**
 - Keuzevrijheid t.a.v. auto van de zaak (lease of eigendom) of alternatief (privéauto of anders).
 - Keuzevrijheid t.a.v. nieuw, greentimer of ouder tweedehands en keuzevrijheid privégebruik en bijtelling
- **Leasemaatschappijen**
 - Greentimer-regeling als kans/mogelijkheid om totale leasemarkt te vergroten. Zorgpunt dat greentimer niet ten koste van nieuwmarkt gaat.
 - Aanbod greentimer auto's: bestaande EV's die na 5 jaar uit de lease lopen herinzetten als greentimer of ook andere 5 jaar oude EV's aankopen om als greentimer aan te bieden?
 - Mogelijk lagere leaseprijzen wegens meer minder onzekerheid over afschrijving van een 0 tot 8 jaar oude auto dan een 0 tot 5 jaar oude auto.
- **Autobranche**
 - Zorgpunt dat greentimer niet ten koste van nieuwmarkt gaat.
 - Greentimer kans/mogelijkheid om wagenpark te verjongen en verduurzamen.
- **Particuliere tweedehands automarkt / autobezitters**
 - Voldoende aanbod, betaalbaar aanbod, gewenste aanbod (qua autosegmenten)

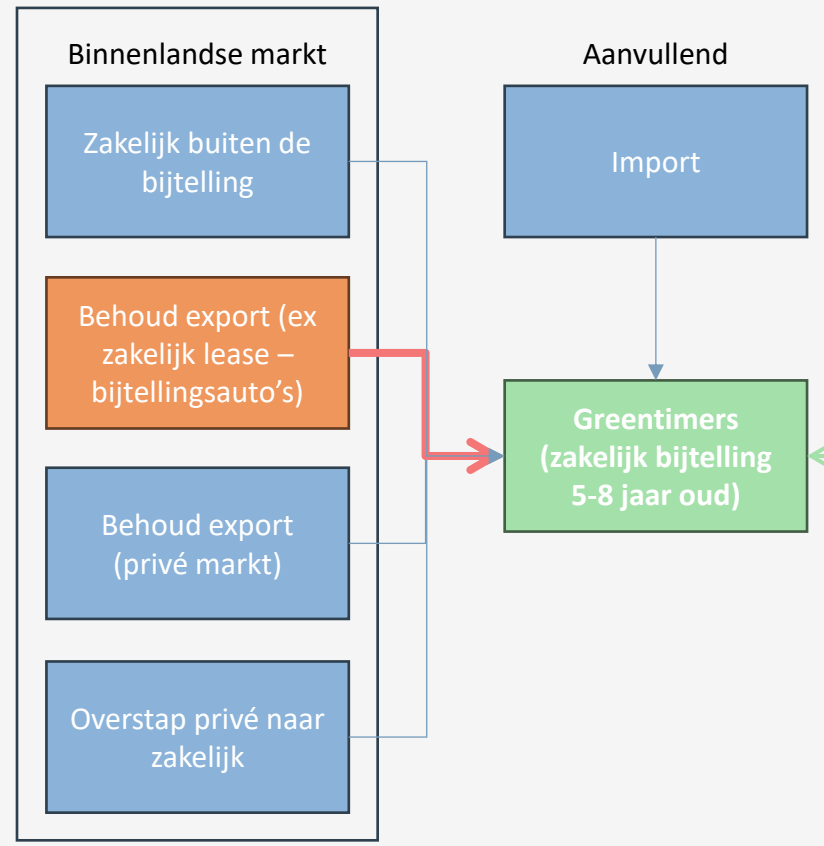
Visuele weergave doelgroepen greentimer-regeling

- Visuele weergave van het 1) doel, 2) aanbod EV voor-, en 3) vraag naar de greentimerregeling

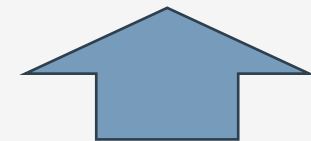
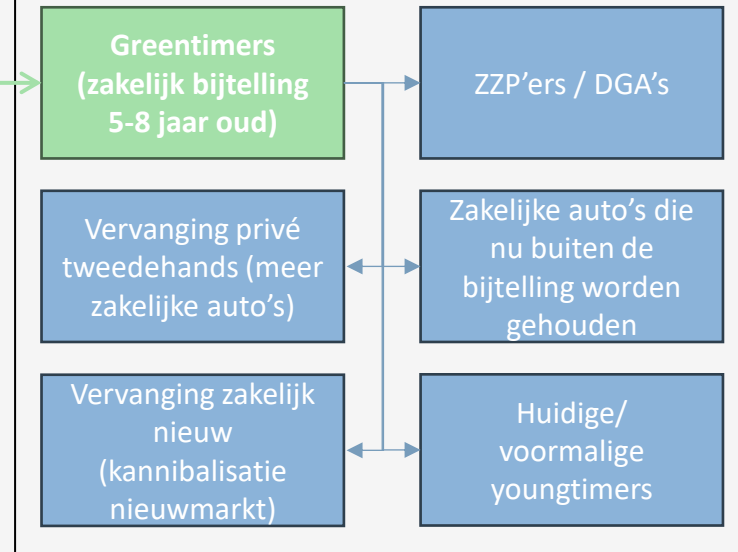
1 Doel greentimer-regeling: Minder export ex-zakelijk lease en meer betaalbaar aanbod op de privémarkt



2 Aanbod auto's voor de greentimer-regeling



3 Vraag naar de greentimer-regeling



Aanvullend onderzoek nodig m.b.t. doelgroepen en effectiviteit??

Kostenvergelijking van de greentimerregeling (werkgever, werknemer en ZPP)

Leasekosten nieuw zakelijk vs greentimer

- De totale kosten van een greentimer zullen lager zijn dan die van een nieuwe zakelijke EV als gevolg van twee componenten:
 - Lagere bijtelling voor werknemers (14% i.p.v. 22%, dus 36% lager, later 15% i.p.v. 22%, dus 32% lager).
 - Lagere leasekosten voor werkgevers (door lagere afschrijving, onderhouds-/verzekering-/mrb-/elektriciteitskosten zullen weinig verschillen).
- De leasekosten (werkgever) van een 5 jaar oude EV liggen lager dan die van een nieuwe EV. De verwachting is dat de leasekosten van een 5 jaar oude EV circa 25% lager liggen dan die van een nieuwe EV.
- De leasekosten (werkgever) in de tabel hieronder worden gehanteerd voor de kostenvergelijking op de volgende slides. De verwachting is dat leasekosten van nieuwe fossiele auto's vergelijkbaar zijn met die van nieuwe EV. Deze bedragen zijn op basis van een quick scan van beschikbare informatie bij lease-aanbieders (zie ook Revnext (2025)). Deze bedragen worden gebruikt voor zakelijk nieuw, greentimer en privé tweedehands.

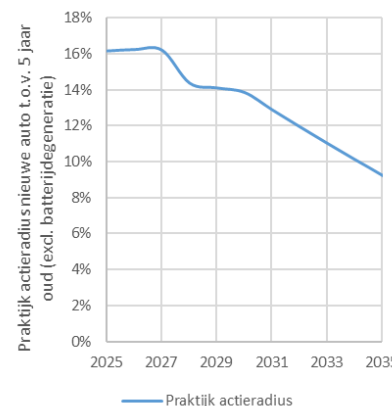
De kosten van de bijtelling (werknemer) komen circa 36% lager uit indien de nominale catalogusprijs van de nieuwe EV en 5 jaar oude EV hetzelfde zijn. Als een nieuwe EV in nominale prijzen daalt over tijd wordt het voordeel van de greentimer-regeling kleiner (doordat de tweedehands EV over een hogere aanschafprijs bijtelling betaalt dan de nieuwe EV die 5 jaar jonger is). Op de volgende slide staan praktijkvoorbeelden en verwachtingen voor komende jaren van dit effect.

| Segment | Voorbeeld-auto's | Kosten werkgever: Leaseprijs nieuw (ex btw.) | Kosten werkgever: Leaseprijs 5 jaar oude greentimer (-25%) | Catalogusprijs EV 2020/2021 (nominaal) | Catalogusprijs EV 2025/2026 (nominaal) | Bijtelling nieuw o.b.v. catalogusprijs 2025/2026 x22% | Bijtelling greentimer o.b.v. catalogusprijs 2020/2021 x14% | Vershil bijtelling greentimer vs nieuw |
|---------|---|--|--|--|--|---|--|--|
| A | Fiat 500 Hyundai Inster | €400 | €300 | 25.000 | 25.000 | 5.500 | 3.500 | -36% |
| B | Peugeot E-208 Renault 5 | €500 | €375 | 38.000 | 35.000 | 7.700 | 5.320 | -31% |
| C | Kia EV 3/4 Skoda Elroq Volksw. ID.3/4 | €650 | €487,5 | 45.000 | 45.000 | 9.900 | 6.300 | -36% |
| D | Tesla Model Y/3 Kia EV6 Skoda Enyaq | €800 | €600 | 56.000 | 51.000 | 11.220 | 7.840 | -30% |

Ontwikkeling aanschafprijzen en actieradius: praktijkvoorbeelden

- Van een aantal EV's die zowel circa 5 jaar geleden als nu populair waren/zijn, is weergegeven hoe de (nominale) aanschafprijs en actieradius zich heeft ontwikkeld (zie tabel).
- Een deel van de EV's is gelijk gebleven in aanschafprijs of beperkt goedkoper geworden (Kia E-Niro / Skoda Enyaq / Kia EV6), terwijl andere EV's significant goedkoper (Volkswagen ID.3/4) zijn geworden of zelfs fors goedkoper (Tesla Model 3/Y).
- Doordat EV's goedkoper zijn geworden is de korting van de greentimer kleiner dan het verschil in bijtellingspercentage (14/15% t.o.v. 22%). De korting in de bijtelling voor greentimers daalt van ruim 35% tot ruim 20% bij de Volkswagen ID.3/4 en ruim 15% bij de Tesla Model 3/Y. Daarnaast geldt dat de actieradius van de nieuwere versies ook met 5-10% is toegenomen (nog exclusief batterijdegeneratie na 5 jaar) en het perspectief van de greentimer wordt nog minder interessant voor werknemers/ZZP'ers.
- Conclusie:** doordat EV-modellen tussen 2022-2029 relatief grote prijsontwikkelingen doormaken en technisch relatief sterk verbeteren qua actieradius en laadsnelheid, is er in de beginjaren mogelijk een extra korting nodig in de bijtelling voor greentimers (14% i.p.v. 15%), zodat werknemers ondanks de voorheen hogere aanschafprijs en beperktere actieradius toch voor de greentimer kiezen.
- Op de volgende slide gaan de gemiddelde aanschafprijzen (reëel en nominaal weergegeven en de prognoses hieromtrent).

| Segment | Model | Batterij-optie | Aanschafprijs 2026/2027 t.o.v 2021 | Aanschafprijs 2026/2027 t.o.v 2022 | Korting bijtelling greentimer | Netto korting greentimer (2026/2027 t.o.v. 2022) | Actieradius 2026/2027 t.o.v. 2022 |
|---------|-----------------|----------------|------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|--|-----------------------------------|
| C | Kia E-Niro | Groot | 0% | -1% | 36% | 35% | 0% |
| C | Volkswagen ID.3 | Klein | +9% | -8% | 36% | 31% | +10% |
| C | Volkswagen ID.3 | Middel | -6% | -17% | 36% | 23% | +2% |
| C | Volkswagen ID.3 | Groot | -7% | -18% | 36% | 22% | +7% |
| C | Volkswagen ID.4 | Klein | -2% | -9% | 36% | 30% | +5% |
| C | Volkswagen ID.4 | Groot | -4% | -13% | 36% | 26% | +5% |
| D | Skoda Enyaq | Klein | 5% | -4% | 36% | 33% | +3% |
| D | Skoda Enyaq | Groot | -4% | -6% | 36% | 32% | +11% |
| D | Kia EV6 | Klein | 0% | 0% | 36% | 36% | +8% |
| D | Kia EV6 | Groot | -4% | -4% | 36% | 33% | +8% |
| D | Tesla Model 3 | Klein | -20% | -23% | 36% | 17% | +8% |
| D | Tesla Model 3 | Groot | -19% | -23% | 36% | 17% | +11% |
| D | Tesla Model Y | Klein | X | -8% | 36% | 30% | 0% |
| D | Tesla Model Y | Groot | -20% | -21% | 36% | 19% | +11% |



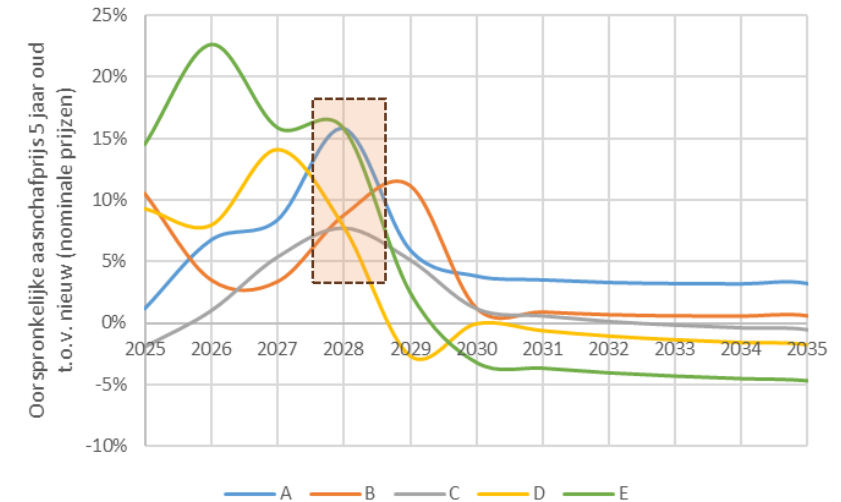
De actieradius van de modellen in de tabel is circa 5-10% toegenomen in 5 jaar tijd. De volledige segmentgemiddelden en totaal gemiddelden zijn meer toegenomen in dezelfde tijd (circa 16%). Richting de toekomst blijft de verwachting dat een 5 jaar nieuwere auto een circa 10-15% hogere actieradius zal hebben.

Ontwikkeling aanschafprijzen en actieradius: segment gemiddelden en prognoses

- Zowel de reële prijzen (gecorrigeerd voor inflatie) als de nominale prijzen (feitelijke prijzen) van EV's zijn de afgelopen jaren (sterk) gedaald. Wat betreft de grondslag voor de kosten van de bijtelling is alleen het verschil in nominale prijzen (de originele catalogusprijs) tussen een 5 jaar oude EV en een nieuwe EV relevant.
- In 2028 ligt de nominale aanschafprijs van een 5 jaar oude greentimer, gebaseerd op segment gemiddelden, 8-16% hoger dan een vergelijkbare nieuwe EV (zie kader in grafiek). Dit betekent dat 8-16% van de bijtellingskorting van de greentimer ongedaan wordt gemaakt. Vanaf 2029 zal dit effect naar verwachting een stuk kleiner zijn.
- Dit betekent dat van de oorspronkelijke bijtellingskorting van een greentimer van circa 32% (bij 15% t.o.v. 22%), in de praktijk 20-25% overblijft in de eerste jaren van de regeling.
- Dit betekent dat van de oorspronkelijke bijtellingskorting van een greentimer van circa 36% (bij 14% t.o.v. 22%), in de praktijk 25-30% overblijft in de eerste jaren van de regeling.
- Tegelijkertijd is de actieradius van de 5 jaar oude greentimer ruim 15% lager dan van nieuwe EV's.
- **Conclusie:** Om voldoende aantrekkelijk perspectief te bieden voor greentimers t.o.v. nieuwe EV's kan een iets lagere bijtelling op 14% in de beginjaren worden overwogen in plaats van 15%.

| Hogere nominale prijs greentimer dan nieuw | Bouwjaar 2022 t.o.v. 2027 | Bouwjaar 2023 t.o.v. 2028 | Bouwjaar 2024 t.o.v. 2029 | Bouwjaar 2025 t.o.v. 2030 |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| A-segment | 8% | 16% | 6% | 4% |
| B-segment | 3% | 9% | 11% | 1% |
| C-segment | 5% | 8% | 5% | 1% |
| D-segment | 14% | 8% | -3% | 0% |
| E-segment | 16% | 16% | 2% | -3% |
| Gemiddeld (ongewogen) | 9% | 11% | 4% | 1% |

Meerprijs greentimer t.o.v. nieuw (nominale prijzen)



Kostenvergelijking Voorbeeld C-segment 2028

- In de tabel is een overzicht weergegeven van de kosten op jaarbasis van verschillende typen bezit, leeftijden en aandrijflijnen. Hier is het scenario geschetst van een C-segment auto met een nieuwprijs van circa €45.000 als EV en circa €45.000 als fossiel.
- Bij privé bezit (nieuw en jong tweedehands) is uitgegaan van een mobiliteitsbudget (€681 pm) ter hoogte van het bedrag dat een werkgever kwijt zou zijn bij een nieuwe zakelijke EV of bij een greentimer. Bij de youngtimer is een zelfde redenatie toegepast. Zonder mobiliteitsbudget zou een privé auto logischerwijs duurder zijn voor de werknemer dan een vergelijkbare zakelijke auto.
- Werknemers betalen nu €866 per jaar voor een youngtimer (bijtelling). Dat is veel gunstiger dan een nieuwe EV of fossiele auto leasen (€4.901).
- Per 2027 gaat de leeftijdsgrens naar 25 jaar en moet de huidige groep youngtimers gaan kiezen.
- Met de Greentimerregeling stijgt bijtelling naar €3.361, wat vergelijkbaar is met privé een 15 jaar oude fossiele auto rijden (€3.142). De greentimer is wel veel nieuwer, dus kan een aantrekkelijker alternatief zijn. Het is in alle gevallen wel duurder dan huidige youngtimer.

| Kosten op jaarbasis van een C-segment EV of fossiel in 2028 | Nieuw (0-5 jaar) | | | | Jong Tweedehands (5-8 jaar) | | | Youngtimer (15+/25+) | |
|---|------------------|------------------|----------|---------------|-----------------------------|----------|---------------|----------------------|---------------|
| | Zakelijk EV | Zakelijk fossiel | Privé EV | Privé fossiel | Greentimer | Privé EV | Privé fossiel | Zakelijk fossiel | Privé fossiel |
| Kosten werkgever (bruto) | € 10.615 | € 17.015 | € 10.615 | € 10.615 | € 8.178 | € 8.178 | € 8.178 | € 6.650 | € 6.650 |
| Kosten werknemer | € 4.901 | € 4.901 | € 5.209 | € 6.809 | € 3.361 | € 4.198 | € 5.798 | € 866 | € 3.142 |
| Kosten ZZP'er | € 10.155 | € 10.947 | € 10.570 | € 12.170 | € 7.211 | € 8.328 | € 9.928 | € 4.307 | € 6.500 |
| Werkgeverskosten t.o.v. de greentimer | € 2.438 | € 8.838 | € 2.438 | € 2.438 | € - | € - | € - | € -1.528 | € -1.528 |
| Werknemerskosten t.o.v. de greentimer | € 1.539 | € 1.539 | € 1.848 | € 3.448 | € - | € 837 | € 2.437 | € -2.495 | € -219 |
| ZZP'er kosten t.o.v. de greentimer | € 2.944 | € 3.736 | € 3.359 | € 4.959 | € - | € 1.117 | € 2.717 | € -2.904 | € -711 |

Dit is een huidige kostenperspectief 15+. Indien de youngtimer-regeling verandert naar 25+ jaar oude auto's, is de youngtimer op het moment van invoering van de greentimer-regeling geen alternatief meer is.

Kostenvergelijking Voorbeeld C-segment 2028

- Een werkgever kan een greentimer-regeling aanbieden tegen dezelfde kosten van een mobiliteitsbudget van ongeveer €675 per maand (€8.178 pj). De werknemer is daardoor goedkoper uit (€3.361 pj t.o.v. €4.198).
- Een greentimer is voor werknemers circa 30% goedkoper dan bijtellingskosten voor een nieuwe EV. Leaserijders kunnen hun normleasebedrag zoveel mogelijk willen benutten en liever nieuw dan 5 jaar oud rijden. Een deel zou voor een grotere greentimer met een lagere bijtelling kunnen kiezen.
- ZZP-ers en DGA's dragen zowel de werkgeverskosten (met bruto-netto omzetting) als de werknemerskosten. Een huidige youngtimer gebruiker (ZZP'er á €4.307 pj) zal met een greentimer (€7.211 pj) ruim 1,5x zo duur uit zijn, maar is goedkoper (circa €2.700) uit dan zelf privé een jong gebruikte fossiele auto kopen (€9.928 pj).

| Kosten op jaarbasis van een C-segment EV of fossiel in 2028 | Nieuw (0-5 jaar) | | | | Jong Tweedehands (5-8 jaar) | | | Youngtimer (15+/25+) | |
|---|------------------|------------------|----------|---------------|-----------------------------|----------|---------------|----------------------|---------------|
| | Zakelijk EV | Zakelijk fossiel | Privé EV | Privé fossiel | Greentimer | Privé EV | Privé fossiel | Zakelijk fossiel | Privé fossiel |
| Kosten werkgever (bruto) | € 10.615 | € 17.015 | € 10.615 | € 10.615 | € 8.178 | € 8.178 | € 8.178 | € 6.650 | € 6.650 |
| Kosten werknemer | € 4.901 | € 4.901 | € 5.209 | € 6.809 | € 3.361 | € 4.198 | € 5.798 | € 866 | € 3.142 |
| Kosten ZZP'er | € 10.155 | € 10.947 | € 10.570 | € 12.170 | € 7.211 | € 8.328 | € 9.928 | € 4.307 | € 6.500 |
| Werkgeverskosten t.o.v. de greentimer | € 2.438 | € 8.838 | € 2.438 | € 2.438 | € - | € - | € - | € -1.528 | € -1.528 |
| Werknemerskosten t.o.v. de greentimer | € 1.539 | € 1.539 | € 1.848 | € 3.448 | € - | € 837 | € 2.437 | € -2.495 | € -219 |
| ZZP'er kosten t.o.v. de greentimer | € 2.944 | € 3.736 | € 3.359 | € 4.959 | € - | € 1.117 | € 2.717 | € -2.904 | € -711 |

Dit is een huidige kostenperspectief 15+. Indien de youngtimer-regeling verandert naar 25+ jaar oude auto's, is de youngtimer op het moment van invoering van de greentimer-regeling geen alternatief meer is.

Budgettaire effecten overheid

Budgettaire consequenties

- In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven de budgettaire consequenties voor de autobelastingen per auto die overgaat naar de Greentimer-regeling.
- Aannames hierbij zijn:
 - In de meeste scenario's wordt gekozen voor een auto in hetzelfde segment als zonder Greentimer-regeling. Dit betekent dat de MRB-kosten nagenoeg hetzelfde blijven. Uitzondering hierop zijn leaserijders die een normleasebedrag ontvangen en dit volledig willen opmaken bij een greentimer. Deze kunnen voor dezelfde kosten dus een grotere greentimer dan een nieuwe zakelijke auto rijden. Aanname hierbij is dat een half segment groter wordt gekozen (circa 75 extra MRB rijksdeel per jaar).
 - Bedragen voor de bijtelling zijn gebaseerd op een C-segment EV van circa €45.000 met 22% bijtelling in 2027. Dit komt neer op circa €4.900 netto per jaar. Het bedrag dat eenzelfde greentimer oplevert is circa 70% hiervan. Aanname dat de bijtelling van een vergelijkbare fossiele zakelijke auto vergelijkbaar is.
 - Jaarkilometrage van 20.000 km. Dit verandert niet bij de keuze voor een ander type auto.
 - Accijns zonder accijnskorting. Dit bedraagt circa 1 euro per liter. Bij een verbruik van 1 liter per 15 km betekent dit 6,67 ct/km.
 - Energiebelasting van 10 ct/kWh. Bij een verbruik van 1 kWh per 6 km betekent dit 1,67 ct/km.

| Perspectief van een: | Greentimer in plaats van: | | Bijtelling (jaarlijks) | BPM (eenmalig) | Accijns (jaarlijks) | EB (jaarlijks) | MRB (jaarlijks) | Totaal (jaarlijks*) | Waarschijnlijkheid overstap (indicatief) |
|---|---------------------------|-------------------------------|------------------------|----------------|---------------------|----------------|-----------------|---------------------|--|
| • Bijtellingsplichtige werknemer • Bijtellingsplichtige ZZP'er | EV | Zakelijk nieuw | - 1.500 | - 687 | X | X | + 75 | - 1.525 | + |
| • Bijtellingsplichtige ZZP'er (deze hebben geen last van de pseudo-eindheffing) | Fossiel | Zakelijk nieuw | - 1.500 | - 6.000 | - 1.333 | + 333 | + 75 | - 3.625 | - |
| • Zakelijke auto die nu buiten de bijtelling wordt gehouden | EV | Zakelijk buiten de bijtelling | + 3.400 | - 687 | X | X | | + 3.300 | + |
| | Fossiel | Zakelijk buiten de bijtelling | + 3.400 | - 6.000 | - 1.333 | + 333 | | + 1.200 | -- |
| | EV | Privé nieuw | + 3.400 | - 687 | X | X | | + 3.300 | +/- |
| | Fossiel | Privé nieuw | + 3.400 | - 6.000 | - 1.333 | + 333 | | + 1.200 | -- |
| • Vervanging privé tweedehands | EV | Privé tweedehands | + 3.400 | X | X | X | | + 3.400 | +++ |
| • Vervanging privé tweedehands | Fossiel | Privé tweedehands | + 3.400 | X | - 1.333 | + 333 | | + 2.400 | + |

*Voor de jaarlijkse kosten van de BPM is aangenomen dat eens in de 5 jaar een nieuwe auto gekocht zou worden. De jaarlijkse BPM bedraagt daarmee de eenmalige BPM gedeeld door 5.

**Er is puur gefocust op de autobelastingen. Een greentimer i.p.v. bijvoorbeeld een mobiliteitsbudget zorgt voor een daling van de inkomstenbelasting. Effecten op btw zijn eveneens buiten beschouwing gelaten.

Budgettaire consequenties

- In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de omvang van de verschillende doelgroepen en wat de mogelijke budgettaire consequenties kunnen zijn wanneer bepaald verwacht deel van bepaalde doelgroepen overstapt naar een greentimer. Hierbij is momenteel een bandbreedte geschetst.
- Welk deel per doelgroep overstapt naar een greentimer is vooralsnog lastig te bepalen zonder het aanvullende onderzoek.
- De groep die voor de grootste belastingderving zorgt zijn degene die van een nieuwe zakelijke EV overstappen naar een greentimer.
- De groep die voor de grootste belastinginkomsten zorgt is de groep werknemers/ZZP'ers die nu geen leaseauto aangeboden krijgen/rijden, maar dat met een greentimer wel gaan doen.
- Momenteel zijn er circa 75.000 youngtimers (2/3^{de} DGA's en 1/3^{de} ZZP'ers). Bij afschaffing van de youngtimer-regeling is ingeschat dat 2/3^{de} hiervan geen zakelijke auto meer zal bezitten en 1/3^{de} overstapt naar een nieuwe zakelijke auto. 67% van de 75.000 (=50.000) komt hierdoor terecht bij de categorie B 'vervanging privé tweedehands'. 2/3^{de} van de overige 25.000 (=15.000) die wel een zakelijke auto neemt komt in de categorie A 'vervanging zakelijk nieuw' werknemer/DGA, en 1/3^{de} van de overige 25.000 (=10.000) komt bij categorie D 'zakelijk nieuw ZZP'er'.

| Cat. | Doelgroep die gebruik gaat maken van een greentimer | Greentimer ipv | Totaal omvang doelgroep (niet het aantal EV binnen de doelgroep) | Deel dat overstapt naar een greentimer (indicatief) | Aantal greentimers (na 4 tot 5 jaar regeling) | Budgettaire consequentie per auto (jaarlijks) | Totaal jaarlijks (aantal x bedrag) Laag-hoog bandbreedte |
|------|--|----------------------------------|---|---|---|---|--|
| A | Vervanging zakelijk nieuw (kannibalisatie nieuwmarkt) | EV zakelijk nieuw | 625.000 (Aantal bijtellingplichtige werknemers incl. DGA's) + 15.000 (DGA's van de huidige youngtimer) = 640.000 | 2,5%-7,5% +15.000 YT's | 30.500 - 62.000 | - 1.525 | -47 mln. / -94 mln. |
| B | Vervanging privé tweedehands (meer zakelijke auto's) | EV / fossiel privé tweedehands | Zeer grote potentiële doelgroep. Dit kunnen zowel ZZP'ers zijn als werknemers die nu geen leaseauto aangeboden gaan krijgen). + 50.000 (67% voormalig youngtimers gaan hierheen). | 2,5 tot 7,5% van 370.000 particuliere auto's die voor meer dan 50% zakelijk worden gebruikt VNA (2022)*. + 20-30% van 50.000 YT's | 19.000 - 43.000 | + 2.900 (gemiddeld EV / fossiel perspectief) | + 56 mln. / + 124 mln. |
| C | Zakelijke auto's die nu buiten de bijtelling worden gehouden | EV zakelijk buiten de bijtelling | 500.000 (waarvan een groot deel jonger dan 5 jaar) | 0%-2,5% | 0 – 12.500 | + 3.300 | + 0 mln. / + 41 mln. |
| D | ZZP'ers met een bijtellingplichtige auto (deze hebben geen last van de pseudo-eindheffing) | EV / fossiel zakelijk nieuw | 100.000 (Aantal bijtellingplichtige IB-ondernemers excl. youngtimers) + 10.000 (ZZP'ers van de huidige youngtimer) = 110.000 | 5%-15% (2x zo veel als groep A) + 10.000 YT's | 15.000 – 25.000 | - 2.575 (gemiddeld EV / fossiel perspectief) | - 39 mln. / -64 mln. |
| | Cumulatief | | | | 64.500 – 142.500 | | - 103 mln. / + 80 mln. |

In het scenario dat de greentimer hoofdzakelijk voor kannibalisatie van de zakelijke nieuwmarkt zorgt, is een derving ingeschat van €103 mln. per jaar. In het scenario dat de greentimer vooral voor een grotere zakelijke markt zorgt, is een extra opbrengst geschat van €80 mln. per jaar.

* Autoleasemarkt in cijfers (2022). VNA.

** Dit betreffen de budgettaire effecten t.o.v. het huidige voorgenomen beleid (pseudo-eindheffing + afschaffing youngtimer) en niet zozeer de situatie per 2026.

Optelling van minst gunstige en gunstige effecten per categorie

Conclusie/Discussie

- **Voorkomen export:** mogelijk zal een deel van de werknemers kiezen voor een greentimer i.p.v. nieuwe EV. Dit gaat allereerst om werknemers die hun kosten willen verlagen en via de werkgever een greentimer aangeboden krijgen. Met een bijtellingspercentage van 14 tot 15% is deze groep naar verwachting beperkt, gegeven de relatief beperkte korting en andere nadelen als kleinere actieradius en 5 jaar oudere auto rijden. Daarnaast zijn er mogelijk werknemers die met de greentimerregeling een klasse hoger gaan rijden. Ook hier geldt dat dit moet worden afgewogen tegen het nadeel van 5 jaar oude EV rijden. Ook dit zal waarschijnlijk geen grote groep zijn bij bijtellingspercentage van 14 tot 15%. Hierbij geldt: hoe groter de korting, hoe aantrekkelijker het wordt om toch voor een greentimer te gaan in plaats van nieuw. Naar verwachting stroomt een deel van de ex-lease EV's die zonder Greentimer-regeling de export in zouden gaan voortaan door als greentimer.
- **Extra EV ingroei:** met name bij ZZP'ers en de huidige groep youngtimers kan de Greentimer-regeling ervoor zorgen dat ze alsnog kiezen om een elektrische auto in de bijtelling te nemen, i.p.v. een fossiele auto privé rijden. Dit leidt tot een beperkte groei van het elektrisch wagenpark vanwege de beperkte omvang van deze doelgroep. Bij werknemers is niet de verwachting dat de Greentimer-regeling ervoor zorgt dat ineens veel meer werknemers de optie krijgen om een elektrische auto leasen of nu wel voor deze optie kiezen. Kanttekening is dat we niet goed zicht hebben op deze latente vraag.
- **Klimaat effect en grotere aanwas tweedehandsmarkt:** het klimaat effect is naar verwachting licht positief, vanwege met name de huidige groep ZZP'ers en youngtimers die alsnog voor een elektrische auto i.p.v. een fossiele auto kiezen. Bij de groep werknemers die onder reguliere bijtelling valt, is er geen klimaat effect. Als er verschuivingen plaatsvinden, dan gaat namelijk een greentimer ten koste van een nieuwe elektrische auto. Nieuw fossiel is al geen optie meer, vanwege de pseudo-eindheffing. Naar verwachting ontstaat er een groter aanbod 8 jaar oude EV's die beter betaalbaar kunnen doorstromen naar de particuliere tweedehandsmarkt.
- **Flankerend beleid/voorkomen uitwijkeffect pseudo-eindheffing:** de Greentimer-regeling maakt het extra aantrekkelijk voor werknemers en werkgevers om in de bijtelling voor een elektrische auto te kiezen. Dit ondersteunt de pseudo-eindheffing. Tegelijkertijd kwam uit analyse naar uitwijkeffecten bij de pseudo-eindheffing al naar voren dat privé een fossiele auto rijden qua kosten geen reëel alternatief is. Dus wij verwachten al geen grote uitwijkeffecten.

Bijlage (kostenvergelijking in zijn geheel)

Kostenvergelijking Voorbeeld C-segment 2027

- Er zijn verschillende soorten autobezit (zakelijk of privé of privé + mobiliteitsbudget (MOB) en leeftijden (nieuw, jong tweedehands, oud(er) tweedehands) mogelijk.
- Op deze slide is een overzicht gemaakt van de verschillende opties en de kosten vanuit werkgever-, werknemer- en ZZP-perspectief.
- Hier is de situatie geschetst van een C-segment EV in 2028 (catalogusprijs €45.000). Voor het nieuw-perspectief wordt gekeken naar een auto uit bouwjaar 2028 en voor het jong tweedehands perspectief naar een auto uit bouwjaar 2023 (5 jaar oud). Het voorbeeld van de youngtimer betreft een fossiele auto uit het C-segment van 15+ jaar oud.
- Voor het nieuw perspectief wordt uitgegaan van leasekosten (ex. btw) van €650 per maand + €133 brandstofkosten en de bijtellingskorting die op dat moment geldt. Voor het jong tweedehands perspectief wordt uitgegaan van 25% lagere leasekosten, dezelfde brandstofkosten en de bijtellingskorting geprojecteerd op een lager (14% ipv 22%) bijtellingspercentage. Voor de youngtimer wordt uitgegaan van een auto met €5.000 dagwaarde, €275 maandelijkse TCO-kosten (excl. brandstof) en iets hogere brandstofkosten.
- De werkgeverskosten zijn bruto weergegeven, terwijl de kosten werknemer en ZZP'er netto (49,5% IB) zijn berekend waar mogelijk.
- Een greentimer is voor de werkgever bijna 25% voordeliger dan een nieuw zakelijke EV. Het voordeel voor de werknemer is nog groter met circa 30%.
- Voor een ZZP'er is een greentimer zakelijk circa 30% voordeliger dan een nieuwe zakelijke auto.
- De kosten van een ZZP-er van een nieuw auto liggen zakelijk of privé dichtbij elkaar (<10%-verschil). Een jong tweedehands auto wordt met de greentimer-regeling regeling wel voordeliger dan dezelfde auto privé rijden (in dit zichtjaar/segment: 13%).
- Een greentimer is duurder dan een oude auto die voorheen onder de youngtimer-regeling viel.

| 2028 C-segment (circa €45.000) | Nieuw | | | | Jong Tweedehands | | | Youngtimer (fossiel) | |
|-----------------------------------|-------------|------------------|----------|---------------|------------------|----------|---------------|----------------------|---------------|
| | Zakelijk EV | Zakelijk fossiel | Privé EV | Privé fossiel | Greentimer | Privé EV | Privé fossiel | Zakelijk fossiel | Privé fossiel |
| Kosten werkgever (bruto) | € 10.615 | € 17.015 | € 10.615 | € 10.615 | € 8.178 | € 8.178 | € 8.178 | € 6.650 | € 6.650 |
| Leasekosten (ex. btw) | € 7.800 | € 7.800 | | | € 5.850 | | | € 3.000 | |
| Pseudo-eindheffing | | € 4.800 | | | | | | | |
| Brandstofkosten | € 1.600 | € 3.200 | | | € 1.600 | | | € 3.200 | |
| Btw-correctie 2,7% of 1,5% | € 1.215 | € 1.215 | | | € 728 | | | € 450 | |
| Mobiliteitsbudget | | | € 10.615 | € 10.615 | | € 8.178 | € 8.178 | | € 6.650 |
| Kosten werknemer | € 4.901 | € 4.901 | € 5.209 | € 6.809 | € 3.361 | € 4.198 | € 5.798 | € 866 | € 3.142 |
| Netto bijtelling | € 4.901 | € 4.901 | | | € 3.361 | | | € 866 | |
| Leasekosten (+15%/10% btw) | | | € 8.970 | € 8.970 | | € 6.728 | € 6.728 | | € 3.300 |
| Brandstofkosten | | | € 1.600 | € 3.200 | | € 1.600 | € 3.200 | | € 3.200 |
| Netto mobiliteitsbudget | | | € -5.361 | € -5.361 | | € -4.130 | € -4.130 | | € -3.358 |
| Kosten ZZP'er | € 10.155 | € 10.947 | € 10.570 | € 12.170 | € 7.211 | € 8.328 | € 9.928 | € 4.307 | € 6.500 |
| Netto bijtelling | € 4.901 | € 4.901 | | | € 3.361 | | | € 866 | |
| Netto leasekosten | € 3.861 | € 3.861 | € 8.970 | € 8.970 | € 2.896 | € 6.728 | € 6.728 | € 1.634 | € 3.300 |
| Netto pseudo-eindheffing | | | | | | | | | |
| Netto brandstofkosten | € 792 | € 1.584 | € 1.600 | € 3.200 | € 594 | € 1.600 | € 3.200 | € 1.584 | € 3.200 |
| Netto btw-correctie | € 601 | € 601 | | | € 360 | | | € 223 | |

- De leasekosten met btw liggen hoger dan zonder btw. Dit verschil is echter niet 21% btw, aangezien een deel (verzekering, mrb, ..) van de leasekosten geen btw bevat. Aangenomen is 15% bij nieuwere auto's en 10% bij de youngtimer.
- De btw-correctie is een ingewikkelde kostenpost voor werkgevers. Deze kosten zijn er ter compensatie van het btw-voordeel dat een leaseauto heeft terwijl een leaseauto wel privé wordt gebruikt (eindgebruiker = consument, dus btw verschuldigd). Voor bijtelling plichtige auto's is dit percentage 2,7% van de catalogusprijs en 1,5% bij auto's 5+ jaar.

31305 Mobiliteitsbeleid
32813 Kabinetsaanpak Klimaatbeleid
Nr. 537 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 mei 2026

Via deze brief wordt invulling gegeven aan de toezegging om de Kamer schriftelijk te informeren over “...de mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen voor het stimuleren van de tweedehandsmarkt voor volledig elektrische auto’s (EV’s)”. Deze toezegging is gedaan tijdens het commissiedebat duurzaam vervoer op 14 januari 2026. In december is een vergelijkbare motie in de Eerste Kamer aangenomen, deze wordt ingevuld door de staatssecretaris van Financiën¹.

Ontwikkeling elektrisch wagenpark

Personenauto’s betreffen een aanzienlijk deel van de mobiliteitssector en veroorzaken 50% van alle CO₂ uitstoot van deze sector. Oudere personenauto’s zijn daarnaast een bron van NOx uitstoot. Elektrificatie van personenauto’s neemt de CO₂ en NOx emissies volledig weg en draagt daarmee bij aan schone lucht. In 2025 was 41,3% van de nieuwverkopen en 7,3% van alle personenvoertuigen een EV. In 2050 zou het volledige wagenpark emissievrij moeten zijn om te voldoen aan de klimaatdoelstellingen. Omdat een auto in het Nederlandse wagenpark gemiddeld pas met een leeftijd van 20,2 jaar naar de sloop gaat², lijkt met de huidige maatregelen het behalen van het wettelijke doel in 2050 lastig te worden. Het doel in 2050 is niet alleen van belang vanuit de klimaatdoelstellingen maar ook vanwege strategische autonomie. Door elektrificatie verkleinen we de afhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen en versterken we onze energie-autonomie.

Noodzaak tot het nemen van maatregelen voor de tweedehandsmarkt

Voor de meeste Nederlanders zijn tweedehands auto's aantrekkelijker dan nieuwe; er worden meer dan zes keer zoveel tweedehands auto's gekocht dan nieuwe auto's. In 2025 werden iets minder dan 1,6 miljoen personenauto’s verhandeld op de tweedehands markt, waarvan slechts circa 85.000 EV’s (5,3%). In 2024 was dat

¹ [Motie-Koffeman \(PvdD\) c.s. over het behouden van meer elektrische voertuigen voor de Nederlandse tweedehandsmarkt \(36.812, O\) - Eerste Kamer der Staten-Generaal](#)

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/07/08/trendrapport-nederlandse-markt-personenautos-editie-2025>

vergelijkbaar (4.9%)³. Het aandeel elektrische voertuigen in de tweedehands markt groeit langzaam.

Deze langzame groei van de tweedehands EV markt wordt volgens de elektrisch rijden monitor van de ANWB ten eerste veroorzaakt doordat particulieren onzekerheid ervaren over het toekomstige autobeleid. Als reden hiervoor wordt het wisselende beleid sinds eind 2024 genoemd (zoals tijdelijke mrb kortingen voor EV die in hoogte wisselen, afschaffen van de subsidies voor elektrische auto's)⁴. Ten tweede sluit de vraag nog niet aan op het aanbod van elektrische occasions. Oudere elektrische occasions (Bijv. tussen de 10-15 jaar oud met een lagere aanschafprijs van rond de 3000 euro) hebben vaak een te kleine actieradius en zijn ook in aantallen beperkt.

Jongere occasions zijn breder beschikbaar en zijn door de hogere afschrijvingen toegankelijker geworden voor een deel van de consumenten. Maar ook hier sluit de vraag nog onvoldoende aan op het aanbod. Uit onderzoek blijkt dat specifiek de aanschafkosten als barrière worden gezien, ook al is er sprake van lagere gebruikskosten. Een gevolg hiervan is de aanzienlijke export van voormalige leaseauto's die na afloop van de leaseperiode verkocht worden⁵.

Een goede beschikbaarheid van betaalbare EV's is nodig om iedereen in Nederland mee te kunnen nemen in de transitie naar elektrisch vervoer en zorgt ook voor een verminderde afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Een goed werkende tweedehands markt draagt hieraan bij, en speelt ook een rol in een versnelde daling van de CO₂-uitstoot van personenauto's in Nederland.

Mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen

In het rapport "routes naar realisatie"⁶ zijn recent mogelijke keuzes voor de klimaat- en energietransitie inzichtelijk gemaakt t.b.v. de formatie. In dit rapport komen ook mogelijke maatregelen voor de elektrificatie van het wegverkeer aan bod. Daarnaast heb ik van de sector bij monde van het Formule E-Team een brief ontvangen (zie bijlage) waarin maatregelen voor de komende jaren worden voorgesteld. Ook wordt gekeken naar bredere hervorming van de autobelastingen. Hiertoe loopt onderzoek naar omvorming van de mrb grondslag om deze techniek-neutraal te maken. Op basis van deze documenten schets ik hieronder de belangrijkste maatregelen voor de komende jaren die een bijdrage zouden kunnen leveren aan een goed

³ RVO: 'Binnenlandse occasion' is hier gedefinieerd als een personenauto die in het verleden minstens een keer door een natuurlijk of rechtspersoon binnen Nederland is verkocht. Dit geeft een duidelijke afbakening van deze categorie. Er kan echter een vertekening van de genoemde cijfers optreden, omdat het in de beschikbare brondata niet is uit te sluiten dat dergelijke partijen soms als (tussen)handelaar optreden en dus niet daadwerkelijk in de auto rijden.

⁴ Elektrisch rijden monitor ANWB

⁵ Hier wordt gekeken naar de occasion import en export. Nieuwe auto's worden vrijwel altijd geïmporteerd.

⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/12/02/formatierapport-klimaat-en-energie-2025-routes-naar-realisatie-keuzes-voor-het-klimaat-en-de-energietransitie>

functionerende tweedehandsmarkt. Deze maatregelen worden richting zomer 2026 verder uitgedacht en doorgerekend⁷, ook in samenwerking met het Formule E-team (waarin onder andere BOVAG, RAI, ANWB, Natuur en Milieu, VER en VNA zijn vertegenwoordigd).

Greentimerregeling

Door het Formule E-team is gesuggereerd om voor de zakelijke markt te kijken naar een nieuwe bijtellingskorting voor elektrische auto's ouder dan 5 jaar (ook wel de greentimerregeling genoemd). Doel van een dergelijke regeling is om elektrische auto's na afloop van de leasetermijn langer voor het Nederlandse wagenpark te behouden, de export van EV's te beperken en om de periode te overbruggen waarin deze auto's nog te duur zijn voor de particuliere markt. Belangrijk aandachtspunt is dat een dergelijke regeling niet ten koste mag gaan van de nieuwverkoop van elektrische auto's. Mede naar aanleiding van de motie Koffeman⁸ werkt het kabinet de technische vormgeving en de voor- en nadelen van deze regeling verder uit. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

Subsidie voor tweedehands elektrische auto's

Het Formule E-team adviseert daarnaast om de komende jaren een tijdelijke subsidie voor particulieren voor de aanschaf van een tweedehands EV in te voeren. Gedacht kan worden aan een subsidiebedrag van circa 2000 euro per auto zoals eerder ook bij de succesvolle subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) het geval was. Deze maatregel zorgt voor het aanjagen van de tweedehandsmarkt, voorkomt de export van in Nederland gesubsidieerde EV's en zorgt voor een betaalbare overstap voor een brede groep huishoudens.

Inruilregeling

Een variant op de voorgestelde subsidieregeling wordt momenteel uitgewerkt in de vorm van een inruilregeling. Idee is dat bij de sloop van een oudere, fossiele brandstofauto (bijvoorbeeld emissieklasse 1 t/m 4) een slooppremie wordt gegeven die enkel kan worden ingezet voor de aanschaf van een tweedehands EV. Door de regeling neemt het aandeel gebruikte EV's toe in het Nederlands wagenpark. Tegelijkertijd wordt een stimulans geboden om oudere, relatief meer vervuilende auto's uit het wagenpark te laten verdwijnen, wat zowel de stikstof (NOx) uitstoot reduceert als ook de CO₂-uitstoot. Inzet is om de regeling toe te spitsen op de lagere (midden-)inkomens. We onderzoeken de mogelijkheden om ook een vorm van social leasing mee te nemen in de uitwerking van de inruilregeling. Dit betekent wel dat de complexiteit van de maatregel toeneemt omdat er meer informatie gedeeld en gecontroleerd moet worden, maar dit zorgt er wel voor dat lage

⁷ Na deze uitwerking moet nog politieke weging en besluitvorming plaatsvinden.

⁸ Kamerstukken I 2025-2026, 36.812, O

(midden)inkomens die auto-afhankelijk zijn eerder de overstap kunnen maken. Conform de afspraken uit het maatregelenpakket “Acties weerbaarheid energieschok” wordt getracht de maatregel te versnellen met beoogde start van de regeling in Q4 2026.

Energiebelasting publiek laden

In Nederland beschikt meer dan de helft van de huishoudens niet over een eigen oprit. Het prijsverschil tussen thuisladen en publiek laden is in de afgelopen jaren flink toegenomen en kan oplopen tot 40 cent per kWh. In het rapport “routes naar realisatie”⁹ is als beleids optie uitgewerkt om opnieuw (net als in de jaren tot en met 2023) een verlaagd energiebelastingtarief voor publieke AC-laadpalen tot 50.000 kWh te introduceren. Ook het Formule E-team adviseert dit. Dit kan de gebruikerskosten voor consumenten zonder eigen oprit verlagen. De belastingdienst geeft aan dat een nieuw verlaagd tarief pas per 1 januari 2030 uitvoeringstechnisch mogelijk is. Voordat de maatregel zou kunnen worden ingevoerd, moet een derogatieverzoek worden ingediend bij en goedgekeurd door de Europese Commissie.

Fiscaal - Beprijzing of stimulering via de motorrijtuigenbelasting (mrb)

Een deel van de autokosten komt door de belastingen. Automobilititeit wordt belast via aanschaf, bezit en gebruik van een voertuig.¹⁰ Op dit moment is de belastingdruk bij aanschaf van een nieuwe EV (bpm) ten opzichte van fossiel beperkt. Voor de tweedehands markt is de belasting op bezit en gebruik meer van belang dan de belasting op aanschaf. Gebruik van EV's wordt via de energiebelasting belast, bij fossiel is dit via de brandstofaccijnzen. Met occasions worden gemiddeld minder kilometers afgelegd, waardoor het verschil in verbruikskosten tussen een EV (via de energiebelasting) en een vergelijkbare benzineauto (via accijnzen) kleiner is dan bij nieuwe auto's. De mrb belast het bezit van een auto en wordt geheven op basis van het gewicht van het voertuig. Omdat een EV zwaarder is dan een vergelijkbare benzineauto geldt tot 2029 ter compensatie van het technisch meergewicht van het accupakket van een EV een tijdelijke tariefkorting. Onzekerheid over de toekomstige hoogte van de mrb beperkt de ontwikkeling van de tweedehands markt. Conform het coalitieakkoord wordt onderzoek gedaan naar een toekomstbestendige hervorming van de autobelasting naar oppervlakte of omvang binnen de mrb waardoor elektrische auto's uiteindelijk niet meer mrb hoeven te betalen dan een vergelijkbare benzineauto.

Ik hoop de Kamer hiermee voldoende geïnformeerd te hebben over welke maatregelen denkbaar zijn om de markt voor tweedehands elektrische

⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/12/02/formatierapport-klimaat-en-energie-2025-routes-naar-realisatie-keuzes-voor-het-klimaat-en-de-energietransitie>

¹⁰ [De auto rijdt door - contourenbrief hervorming autobelastingen | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

personenauto's te stimuleren. Voor de zomer zal uw Kamer nader worden geïnformeerd over verkenningen via de eerder benoemde toegezegde brief vanuit de staatssecretaris van Financiën.

De staatssecretaris van Infrastructuur en waterstaat,
A.W.H. Bertram



**HEDEN
TER BESLISSING**
Aan

de minister

nota

Kamerbrief toezeggingen autofiscaliteit

Persoonsgegevens

Datum

12 juni 2026

Notanummer

2026-0000255252

Bijlagen

1. Kamerbrief
2. Onderzoek greentimerregeling

Aanleiding

Met deze nota leggen we de kamerbrief over een aantal lopende toezeggingen ten aanzien van de autofiscaliteit er akkoord aan u voor. De brief gaat in op 1) aanpassingen aan de pseudo-eindheffing, 2) de youngtimerregeling en greentimerregeling en 3) toezeggingen ten aanzien van onderzoek naar de tenaamstellingsbelasting, het principe dat EV moet lonen en de CA-afspraken om de grondslag in de mrb om te vormen naar voertuigoppervlakte.

Beslispunten

1. Bent u (MFIN en SFIN) akkoord met bijgevoegde Kamerbrief? Indien akkoord, kunt u (SFIN) de brief (aparte versies voor Tweede Kamer en Eerste Kamer) ondertekenen. In de brief doet u de volgende toezeggingen:
 - a. Aantal technische aanpassingen aan de pseudo-eindheffing om knelpunten in de praktijk op te lossen, zie toelichting (geen budgettaire consequenties);
 - b. Onderzoek naar de forfaitaire bijtellingspercentages, om vast te stellen of de percentages nu voldoende het genoten loon in natura weerspiegelen;
 - c. Het kabinet neemt in augustus een besluit over de greentimerregeling en eventueel ander afbouwpad voor youngtimerregeling;
 - d. U (SFIN) gaat in gesprek met het maatschappelijk veld over de hervorming van de autobelastingen en informeert de TK eind dit jaar over de inzet.
2. Graag uw akkoord voor het openbaar maken van bijgevoegde eerdere nota's en de nu voorliggende nota, conform de beleidslijn Actieve openbaarmaking nota's. Omliggende delen worden voorafgaand aan openbaarmaking onzichtbaar gemaakt."

nog twee suggesties:
- voor Kamer/Buitenwereld nu onduidelijk in welk proces we BPM/tenaamstelling wel gaan oplossen. Een proceszin toevoegen lijkt me afdoende, blijft nu hangen
- bij newtimer/greentimer even zinnetje toevoegen dat het ingewikkeld wordt om zowel de newtimer regeling te versoepelen en budget over te houden voor een greentimer regeling.

Toelichting

Toezeggingen t.a.v. hervorming autobelastingen

- In het eerste deel van de brief wordt ingegaan op de uitgevoerde verkenning naar een tenaamstellingsbelasting en op twee onderzoeken die worden uitgevoerd t.a.v. het principe "EV moet blijven lonen" en omvorming van de grondslag in de motorrijtuigenbelasting (mrb).
 - Inzicht uit de verkenning naar omvorming van de bpm naar een tenaamstellingsbelasting is dat dit niet wenselijk is. Hoewel de

denkrichting aanknopingspunten bood om uitvoeringsproblemen bij de bpm te verminderen, wegen risico's op ontwijking, marktverstoring, budgettaire derving en vertraging van de toename in het aandeel elektrische auto's zwaarder. Tegelijkertijd blijft de noodzaak om de bpm te hervormen staan, gezien de knelpunten in de uitvoering en de eroderende belastinginkomsten. Hiervoor wordt gekeken naar alternatieven om de bpm lastenneutraal beter werkbaar voor de uitvoering te maken.

- Het onderzoek naar de grondslag in de mrb is naar verwachting eind dit jaar klaar.
- Het onderzoek naar het principe EV moet blijven lonen is uitgezet in opdracht van IenW. De bewindspersonen van IenW zullen de TK hier later dit jaar over informeren.
- We stellen voor om aan het eind van de brief toe te zeggen dat u in gesprek gaat met het maatschappelijk veld over hervorming van de autobelastingen en dat u de TK eind dit jaar nader informeert over uw inzet op dit terrein.

Toezeggingen t.a.v. youngtimerregeling en greentimerregeling

- In de brief worden verschillende mogelijkheden geschetst voor een ander afbouwpad van de youngtimerregeling. Er wordt nog geen keuze gemaakt, omdat een ander afbouwpad budgettaire consequenties heeft en moet worden gewogen in augustus.
- Daarnaast zijn de eerste onderzoeksresultaten naar een greentimerregeling beschikbaar. Dit is een korting in de bijtelling voor oudere elektrische auto's.
- Op basis van de eerste onderzoeksresultaten is dit ons beeld:
 - Vrijwel alle nieuwe auto's in de bijtelling zullen de komende jaren al elektrisch worden vanwege de pseudo-eindheffing.
 - We verwachten dat als gevolg van een greentimerregeling een beperkt aantal werknemers zal wisselen van een nieuwe elektrische auto naar een tweedehands elektrische auto in de bijtelling. Dit kan export van elektrische auto's naar het buitenland beperken, maar leidt op zichzelf niet tot heel veel extra elektrische auto's in het wagenpark.
 - Met name bij de huidige gebruikers van de youngtimerregeling zit potentieel voor extra overstappers naar een elektrische auto. De greentimerregeling maakt dit – in combinatie met het afbouwen van de youngtimerregeling) financieel aantrekkelijker. We verwachten daardoor dat het aantal elektrische auto's als gevolg van een greentimerregeling beperkt kan toenemen.
- Deze eerste conclusies willen we toetsen door een enquête onder werkgevers en werknemers uit te zetten. Deze resultaten zijn deze zomer beschikbaar.
- Ter voorbereiding op de augustusbesluitvorming werken we de budgettaire consequenties van een greentimerregeling en het mogelijke invoeringsjaar verder uit.

Communicatie

Uw woordvoerder is betrokken.

Politiek/bestuurlijke context

- Met deze brief worden een aantal moties afgedaan:
 - De motie van de leden Van Dijk en Van Eijk¹ over de uitwerking van de pseudo-eindheffing in de praktijk;

¹ Kamerstukken II 2025/26, 32140, nr. 298.

- De motie van de leden Grinwis en Oosterhuis² over een ander afbouwpad voor de youngtimerregeling en de mogelijkheid voor een nieuwe bijtellingskorting voor oudere elektrische auto's, ook wel de greentimerregeling genoemd;
- De motie Koffeman (eerste kamer) die verzoekt om te onderzoeken welke maatregelen genomen kunnen worden om meer elektrische voertuigen te behouden voor de Nederlandse tweedehandsmarkt.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

² Kamerstukken II 2025/26, 32140, nr. 294

Bijlage 1 – overzicht aanpassingen pseudo-eindheffing

| Categorie 1: Valide punt, gaan pseudo-eindheffing aanpassen | |
|---|---|
| Probleem | Standpunt FIN |
| <p>Vervangend vervoer bij reparatie/onderhoud:</p> <ul style="list-style-type: none"> Als de vervangende auto fossiel is, dan moet de werkgever hierover mogelijk pseudo-eindheffing betalen. Dit wordt als onrechtvaardig gezien omdat de "vaste" auto al elektrisch is of omdat het leidt tot dubbele pseudo-eindheffing, omdat de werkgever al heeft betaald voor de fossiele "vaste" auto. | <p>Vrijstelling bij tijdelijke vervanging van de vaste auto vanwege schade/reparatie/onderhoud/bandenwissel voor maximale periode van 14 dagen.</p> <p>De grens van 5 dagen wordt nu gehanteerd in een soortgelijke regeling voor de bijtelling. Naar aanleiding van gesprekken met de branche zetten we nu in op een langere periode dan de eerdergenoemde 5 dagen, omdat volgens hen de reparatie gemiddeld 7 dagen duurt (met uitschieters naar een maand). De Belastingdienst houdt het aantal dagen voor de bijtelling graag gelijk met de pefa. Overwogen kan worden de 5 dagen uit het bestaande convenant met de BOVAG ook te verruimen.</p> |
| <p>Tijdelijk vervoer valt per 1 januari 2027 direct onder de pseudo-eindheffing:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tijdelijk vervoer (bijv. deelauto's of huurauto's) worden in de praktijk vaak voor het eerst na 1 januari 2027 ter beschikking gesteld. De branche verwacht dat deze groep direct onder de pseudo-eindheffing gaat vallen en dus sneller moet elektrificeren dan de "vaste" leaseauto, omdat die wel gebruik kan maken van het overgangsrecht. En dat werkgevers daardoor geen of minder fossiele auto's gaan huren, wat de huurmarkt financieel hard zal raken. Ander knelpunt is dat de pseudo-eindheffing pro rata wordt toegepast; een dag een deelauto gebruiken, betekent een hele maand betalen. De BOVAG vraagt specifieke aandacht voor de gevolgen voor autoverhuurbedrijven. Er zijn ongeveer 100.000 huurauto's, waarvan ongeveer 75% zakelijk ingezet (11%-punt voor vervangend vervoer bij reparatie etc.) Als gevolg van de pseudo-eindheffing moeten verhuurbedrijven versneld hun vloot vervangen en uitbreiden. Uitbreiding is nodig, omdat in de particuliere markt minder vraag naar elektrisch is. Een deel van de fossiele vloot moet worden aangehouden voor de particuliere markt, waar een huurauto nu voor zowel particuliere als zakelijke markt wordt ingezet. Volgens de BOVAG heeft slechts 27% van de verhuurbedrijven voldoende financiële | <p>Beperkte vrijstelling voor één periode van maximaal 7 aaneengesloten kalenderdagen per jaar introduceren.</p> <p>Deze vrijstelling geldt – net als de rest van de pseudo-eindheffing – specifiek per auto. Een werkgever kan een specifieke auto dus eenmaal per jaar voor een periode van maximaal 7 aaneengesloten kalenderdagen ter beschikking stellen aan een van zijn werknemers, zonder pseudo-eindheffing te hoeven betalen.</p> <p>Deze vrijstelling vervalt per 1 januari 2031 – samen met het reguliere overgangsrecht van de pseudo-eindheffing.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>middelen om vloot vroegtijdig te vervangen. (Meeste looptijden bedragen 13-24 maanden).</p> | |
| <p>Lesauto's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De sector kan nog niet (volledig) overstappen op elektrische auto's. Voor een volwaardig rijbewijs moet namelijk les worden gegeven in een (fossiele) schakelauto. • De sector benoemt dat ze zich ervan bewust zijn dat werkgevers in principe kunnen voorkomen dat zij de pefa verschuldigd zijn. • Echter kunnen in de praktijk situaties ontstaan waardoor woon-werkverkeer niet helemaal is te voorkomen. Dit leidt bovendien tot een grote administratieve druk, als bewezen moet worden dat de auto alleen zakelijk is gebruikt. | <p>Vrijstelling voor lesauto's opnemen in de wet (met horizonbepaling)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanwege Europese regelgeving is een volwaardig rijbewijs B niet mogelijk als les wordt gegeven in een elektrische auto. • Dit maakt deze groep anders, dan andere groepen die ook moeilijker kunnen elektrificeren. • Uitzondering is gerechtvaardigd. Wel met horizonbepaling, want niet meer nodig als EU regelgeving verandert. • De BD doet finale check op uitvoerbaarheid in uitvoeringstoets. |
| <p>Taxiritten: de sector maakt zich zorgen dat voor een individuele taxirit een pseudo-eindheffing voor een hele maand moet worden betaald.</p> | <p>Verduidelijken in Kamerbrief dat het gebruik van een taxi als passagier niet direct tot het ter beschikking stellen van een auto leidt. En dus geen pseudo-eindheffing hoeft te worden betaald voor een individuele taxirit.</p> |
| <p>Toepassing pseudo-eindheffing in buitenland (1/2) Er is onduidelijkheid over de vraag of en zo ja in welke mate pseudo-eindheffing verschuldigd is als een ander land heffingsrecht heeft over een deel van het arbeidsinkomen.</p> | <p>Verduidelijken in de kamerbrief dat als een ander land ook heffingsrecht heeft over een deel van het arbeidsinkomen, dezelfde verdeling mag worden toegepast voor de pseudo-eindheffing.</p> |
| <p>Overgangsrecht bij fusie en overnames (1/2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • De zorg bestaat dat bij fusie of overnames geen gebruik meer kan worden gemaakt van de overgangstermijn en eerder dan verwacht pseudo-eindheffing moet worden betaald. | <p>Verduidelijken in de kamerbrief dat bij fusies en overnames de nieuwe werkgever in de plaats treedt van de oude werkgever en daardoor het overgangsrecht van toepassing blijft bij de nieuwe werkgever.</p> |
| <p>Einddatum overgangsrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> • De sector gaf aan het ongewenst te vinden dat het overgangsrecht halverwege een maand/het jaar wordt beëindigd (is momenteel 17 september 2030), omdat dit leidt tot extra administratieve lasten. | <p>Overgangsrecht verlengen tot 1 januari 2031</p> <ul style="list-style-type: none"> • We kunnen niet geheel overzien in hoeverre er echt extra administratieve lasten optreden als het overgangsrecht blijft staan op 17 september 2030. • Uitstel naar 1 januari 2031 heeft echter geen gevolgen voor de budgettaire opbrengst of de klimaat effecten. |

| Probleem | Standpunt FIN |
|--|--|
| <p>Demoauto's:</p> <ul style="list-style-type: none"> Autobedrijven en dealers zijn in hun bedrijfsvoering afhankelijk van demonstratiemodellen. Zij zijn contractueel door hun fabrikant/importeur verplicht om ook niet-emissievrije modellen te tonen of beschikbaar te hebben zolang deze onderdeel uitmaken van het modelaanbod van een merk op de Nederlandse markt. | <p>Geen aanpassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> Demoauto's vallen alleen onder de pseudo-eindheffing als ze door werknemers worden gebruikt voor woon-werkverkeer of privékilometers. Zakelijk gebruik, zoals bijvoorbeeld proefritten, valt niet onder de pseudo-eindheffing. Er is geen objectieve reden om deze groep wel uit te zonderen en andere groepen niet. Bovendien staat het promoten van fossiele auto's (wat het doel is van privégebruik van demoauto's) haaks op de doelstelling van de pseudo-eindheffing. |
| <p>Toepassing pseudo-eindheffing in buitenland (2/2)</p> <ul style="list-style-type: none"> Er wordt als bezwaar geuit dat een werknemer die een half jaar in het buitenland werkt en daar op een plek zit waar het niet mogelijk is om een elektrische auto te huren, alsnog een fossiele personenauto moet gebruiken. | <p>Geen aanpassing voor situatie dat in het buitenland geen elektrische auto kan worden gehuurd. De pseudo-eindheffing kan in deze situaties worden vermeden door de auto alleen zakelijk te gebruiken.</p> |
| <p>Concernregeling (2/2)</p> <ul style="list-style-type: none"> Sector vindt het problematisch dat het <u>overgangsrecht</u> vervalt als een werknemer binnen concern van werkgever wisselt. Benoemt dat dit de arbeidsmobiliteit beperkt. Hoewel dit bij de laatste gesprekken in mindere mate ter sprake kwam, spelen hierbij ook de volgende eerdere signalen: Sector gaf ook het signaal dat een concernregeling wenselijk is en een groter toepassingsbereik moet hebben dan het toepassen van de overgangsregeling. Daarnaast gaf de sector het signaal dat ook bij een wisseling van werkgever buiten een concern het overgangsrecht van toepassing moet blijven (wederom met argument arbeidsmobiliteit). | <p>Geen aanpassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> De introductie van een concernregeling waarmee het overgangsrecht van toepassing blijft, introduceert een onderscheid tussen wisseling van werkgever buiten en binnen concern, terwijl het binnen concern juist eenvoudiger is om de situatie zo te regelen dat de overgangsregeling van toepassing blijft. Een concernregeling brengt daarnaast afbakeningsvraagstukken met zich mee (wanneer bestaat er wel en niet recht op). Een bredere toepassing van de concernregeling of het uitbreiden van het overgangsrecht bij een wisseling van werkgever (ook buiten concern) is onwenselijk. We verwachten dat hiermee de normering via de pseudo-eindheffing veel minder effectief gaat zijn. De systematiek van de pseudo-eindheffing is dat de werkgever de heffing betaalt als hij een auto ter beschikking stelt. Het past niet om dan een andere werkgever een uitzondering te geven, omdat een werknemer van werkgever wisselt. |
| <p>Uitzondering als elektrificatie niet kan vanwege netcongestie</p> <ul style="list-style-type: none"> Vanuit de branche wordt aangegeven dat bedrijven steeds vaker geen zwaardere | <p>Geen aanpassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voor de pseudo-eindheffing als geheel zien we netcongestie niet als een groot knelpunt, omdat mensen vaak ook thuis of in de |

| | |
|---|--|
| <p>elektriciteitsaansluiting kunnen krijgen. Dit is nodig voor het installeren van laadpalen.</p> <ul style="list-style-type: none">• De Bovag vraagt met name aandacht voor autoverhuurbedrijven. Volgens de Bovag zou ongeveer 90% van de bedrijven extra laadpalen moeten installeren. Vier op de tien verhuurbedrijven heeft recent aanvraag gedaan voor zwaardere aansluiting, waarvan 78% zou zijn afgewezen. | <p>woonwijk kunnen laden; dat hoeft niet perse bij het bedrijf.</p> <ul style="list-style-type: none">• We herkennen wel dat netcongestie met name bij bedrijventerreinen van bijvoorbeeld autoverhuurbedrijven een knelpunt vormt.• Is wel de vraag of autoverhuurbedrijven echt zoveel laadpalen op het eigen terrein moet hebben staan. Huurders moeten nu ook de benzineauto volgetankt weer inleveren.• Het is juridisch daarnaast lastig om hard te maken of een bedrijf in de knel komt vanwege overmacht of dat de omstandigheden te voorzien waren. Om deze juridische reden raden we een specifieke vrijstelling af. |
|---|--|