

Uitwijkmogelijkheden werkgevers van pseudo-eindheffing auto's van de zaak

Analyse van de impact van de pseudo-eindheffing op de kosten van de
werkgever en werknemer en eventuele uitwijkmogelijkheden

In opdracht van:

Ministerie van Financiën

Auteurs:

Robert Kok (Revnex)

Jasper van den Broek (Revnex)

Revnex

Rotterdam

augustus 2025

Uitwijkmogelijkheden pseudo-eindheffing

Auteurs

Robert Kok (Revnext)

Jasper van den Broek (Revnext)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Achtergrond	5
1.2	Beleidscontext	6
1.3	Leeswijzer	7
2	Impact eindheffing op werkgevers- en werknemerskosten	8
2.1	Aannames en uitgangspunten	8
2.2	Voorbeeldauto's per segment	9
2.3	Kosten werkgever	10
2.3.1	Leaseprijzen	11
2.3.2	Leaseprijzen + brandstof-/laadkosten	12
2.3.3	Leaseprijzen + brandstof-/laadkosten + eindheffing	13
2.3.4	Conclusie: impact eindheffing op kosten	14
3	Gedragseffecten als gevolg van de eindheffing	16
3.1	Nog steeds fossiele auto's aanschaffen	16
3.1.1	Geen verandering in gedrag door de eindheffing	16
3.1.2	Kleinere fossiele auto's aanschaffen	17
3.2	Geen zakelijke auto's meer aanschaffen	17
3.2.1	Geen andere vergoeding aan werknemers	18
3.2.2	Reiskostenvergoeding	19
3.2.3	Reiskostenvergoeding + Mobiliteitsbudget	21
3.3	Alleen nog EV aanschaffen	24
3.3.1	Alle nieuwe zakelijke auto's werkgevers worden EV	24
3.3.2	Werknemer wil geen EV als leaseauto en zoekt een alternatief	24
3.4	Extra fossiele auto's aanschaffen in 2026	25
3.5	Overstappen naar fossiele bestelauto's	25
3.6	Conclusie: Gedragseffecten als gevolg van de eindheffing	26
4	Flankerend beleid	27
4.1	Korting in de bijtelling voor EV	27
4.1.1	Bijtellingskorting met huidige (zachte) cap	27
4.1.2	Bijtellingskorting met 'harde cap'	28
	Bijlage A: Vergelijking TCO en leasetarieven	31
	Bijlage B: Vergelijking restwaardes in TCO en Autotelex-data	33



1 Inleiding

1.1 ACHTERGROND

In de voorjaarsbesluitvorming 2025 is een normering van het zakelijk wagenpark via de loonbelasting (pseudo-eindheffing) aangekondigd. Deze eindheffing heeft een normerende werking, maar de werkgever behoudt wel zijn keuzevrijheid om een fossiele personenauto (hierna: fossiele auto) of een elektrische auto ter beschikking te stellen. Indien wordt gekozen voor een fossiel aangedreven auto, dan heeft dat financiële consequenties voor de werkgever. In de contourenbrief hervorming autobelastingen ¹ is aangekondigd dat bij de augustusbesluitvorming de precieze vormgeving van de pseudo-eindheffing (hierna: eindheffing) zal worden vastgesteld en worden gezien of en zo ja welk flankerend beleid voor de zakelijke markt nodig en proportioneel is.

In dit onderzoek zijn ondersteunende analyses en berekeningen uitgevoerd van de kosten impact van de eindheffing, mogelijke uitwijkeffecten en flankerend beleid. Dit rapport dient als bijlage bij de publicatie van de maatregel in het Belastingplan 2026.

Het uitgangspunt voor dit onderzoek is dat werkgevers voor nieuw ter beschikking gestelde fossiele auto's vanaf 2027 eindheffing moeten betalen. De eindheffing geldt voor alle zakelijke auto's die ter beschikking worden gesteld door de werkgever aan een werknemer voor privédoeleinden, waaronder woon-werkverkeer. Het tarief van de eindheffing bedraagt 12% van de catalogusprijs van een fossiele auto per jaar. Voor een fossiele auto met een catalogusprijs van €40.000 betekent dit bijvoorbeeld €4.800 eindheffing per jaar. Alle fossiele zakelijke auto's die zijn aangeschaft voor 2027, moeten vanaf 17 september 2030 eindheffing betalen.

Ten eerste is onderzocht wat de huidige kosten van werkgevers en werknemers zijn voor verschillende type voertuigen (de segmenten B t/m E en benzine versus elektrisch)². Voor de leaseprijzen is gebruik gemaakt van actuele feitelijke marktprijzen waarvoor verschillende leaseaanbieders een auto aanbieden in juli / augustus 2025. Dit zorgt ervoor dat geen achterliggende kostenopbouw (TCO: total cost of ownership) en andere markt- en concurrentiefactoren in kaart gebracht hoeven te worden. De leasetarieven zijn de feitelijke kosten waar werkgevers mee te maken hebben. In Bijlage A is extra informatie opgenomen over de vergelijkbaarheid tussen zakelijke berekende TCO's en feitelijke leasetarieven in de markt.

De kostenanalyse wordt gebruikt om een beeld te schetsen van mogelijke gedrags- en uitwijkeffecten. In Figuur 1 zijn schematisch de mogelijke gedragseffecten van de eindheffing weergegeven. Het idee is dat er bij werkgevers niet één specifiek gedragseffect zal plaatsvinden, maar dat een combinatie van verschillende effecten mogelijk is in de praktijk. De belangrijkste effecten die verwacht worden zijn:

- 1) Nog steeds fossiele zakelijke auto's aanschaffen/leasen en ter beschikking stellen
- 2) Geen zakelijke auto's meer aanschaffen/leasen en ter beschikking stellen

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/07/11/de-auto-rijdt-door-contourenbrief-hervorming-autobelastingen>

² Het A-segment is buiten beschouwing gelaten omdat het marktaanbod en marktaandeel in de zakelijke markt beperkt is.

- 3) Alleen nog elektrische zakelijke auto's aanschaffen/leasen en ter beschikking stellen
- 4) Extra fossiele auto's aanschaffen/leasen in 2026 (anticipatie-effect, tijdelijk)
- 5) Overstappen naar fossiele bestelauto's i.p.v. fossiele personenauto's

Figuur 1: Mogelijke gedragseffecten als gevolg van de eindheffing.



Tot slot wordt ingegaan op flankerend beleid en de nut en noodzaak hiervan bij het beperken van mogelijke uitwijkeffecten als gevolg van de eindheffing. Het onderzochte flankerende beleid betreft een korting in de bijtelling voor elektrische auto's en het type cap en hoogte van de cap in de bijtelling.

1.2 BELEIDSCONTEXT

Het doel van de eindheffing is het stimuleren van een groter aandeel elektrische auto's binnen de zakelijke nieuwverkopen, zonder dat sprake is van een verbod op fossiele auto's. De eindheffing is dus geen normering, maar wel een financiële stimulans met een bij benadering normerende werking om niet langer fossiele zakelijke auto's aan te schaffen. De eindheffing is niet de enige beleidsmaatregel die moet zorgen voor meer elektrische auto's.

Specifiek voor werkgevers is er daarnaast het besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit (WPM). Werkgebonden mobiliteit betreft zowel woon-werk als zakelijk verkeer en omvat niet alleen auto's van de zaak maar ook privéauto's en andere modaliteiten die voor werkgebonden mobiliteit worden gebruikt. Dit besluit verplicht werkgevers met meer dan 100 werknemers ertoe om hun CO₂-uitstoot te verminderen richting 2030³. Op dit moment geldt een rapportageverplichting voor werkgevers. Indien bij een tussentijds weegmoment in 2026 niet aan het tussentijdse emissieplafond wordt voldaan kan een normstelling voor 100+werkgevers ingevoerd worden. Het besluit-WPM betekent dat minder fossiele kilometers afgelegd moeten worden. Dit kan zowel door een afname van de voertuigkilometers als een toename van het aandeel elektrische kilometers gebeuren. Het besluit-WPM zorgt er daarmee voor dat een groot deel van de markt (circa 60% van de werknemers) onder werkgevers vallen die niet zomaar kunnen uitwijken naar een maatregel

³ Circa 60% van de werkenden werkt bij werkgevers met meer dan 100 werknemers.

(mobiliteitsoptie) die tot meer CO₂-uitstoot leidt. Uitwijken naar bijvoorbeeld een mobiliteitsbudget waarmee een werknemer in een fossiele (tweedehands) privé auto gaat rijden voor woon-werk- en zakelijk verkeer in plaats van een elektrische leaseauto, is dus voor de grotere werkgevers ongewenst.

1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 vindt een vergelijking van de werkgevers- en werknemerskosten van EV en benzineauto's met en zonder eindheffing plaats. Hierbij wordt eerst ingegaan op de aannames, uitgangspunten en voorbeeldauto's, voordat een vergelijking wordt gemaakt op basis van verschillende kostencomponenten. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de mogelijke gedragseffecten van de eindheffing en de waarschijnlijkheid van de verschillende uitwijkmogelijkheden. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 de impact van flankerend beleid in kaart gebracht.

2 Impact eindheffing op werkgevers- en werknemerskosten

2.1 AANNAMES EN UITGANGSPUNTEN

Om inzicht te krijgen in de kosten die werkgevers maken bij een zakelijke auto zijn twee aanbieders van zakelijke leaseauto's, Athlon en Ayvens, geraadpleegd. Aan de hand van de vergelijkingstools van deze aanbieders kan de meest actuele leaseprijs van verschillende voorbeeldauto's, voor verschillende jaarkilometrages en looptijden, worden bepaald. In dit onderzoek wordt uitgegaan van een looptijd van 60 maanden en een gemiddelde jaarkilometrage van 25.000 voor zakelijke auto's. Omdat EVs met name in de gebruikskosten voordeliger zijn dan benzineauto's wordt ook gewerkt met een bandbreedte rond dit jaarkilometrage. De jaarkilometrages van de verschillende scenario's zijn weergegeven in Tabel 1.

Tabel 1: Bandbreedte jaarkilometrages voor de berekening van de leaseprijs en verbruikskosten.

Bandbreedte kilometrages	Laag	Midden	Hoog
Jaarkilometrages	15.000	25.000	40.000

De werkgeverskosten bestaan uit de leaseprijs (alle voertuig-gerelateerde kosten exclusief brandstof/elektriciteit) en de verbruikskosten (brandstof of elektriciteit)⁴. De aanname hierbij is dat de verbruikskosten bij zakelijke auto's volledig gedekt wordt door de werkgever aan de hand van een tank- of laadpas. De brandstofkosten voor benzine en elektriciteitskosten bij een gemiddelde zakelijke laadmix (deels thuis deels openbaar) in dit onderzoek liggen in lijn met de uitgangspunten van de Klimaat- en Energieverkenning 2025 (KEV2025)⁵. Deze zijn exclusief (perspectief werkgevers) en inclusief (perspectief werknemer) btw weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2: Brandstofkosten in 2026 per liter/kWh, prijspeil 2025.

Brandstofkosten 2026	Benzine	Diesel	Elektriciteit
Exclusief btw	€ 1,74	€ 1,31	€ 0,26
Inclusief btw	€ 2,10	€ 1,70	€ 0,31

Wat betreft de verbruikscijfers van de verschillende voertuigen wordt eveneens aangesloten bij de uitgangspunten van de KEV2025. Er is gebruik gemaakt van het gemiddelde praktijkverbruik per segment per aandrijflijn van nieuwe auto's in 2025, zoals weergegeven in Tabel 3. Bij de berekening van de kosten van de voorbeeldauto's wordt dus niet gerekend met de model specifieke verbruikscijfers.

⁴ Bij aanschaf i.p.v. lease door werkgevers geldt de TCO als werkgeverskosten. De TCO bestaat uit afschrijving, onderhoud, belastingen, brandstof/energieverbruikskosten, verzekeringen.

⁵ De brandstofkosten van 2026 worden gebruikt in plaats van de brandstofkosten uit 2025 in verband met de huidige accijnskorting. Door de brandstofkosten van 2026 te gebruiken wordt een realistischer beeld geschetst van de te verwachten kosten voorafgaand en tijdens de intrede van de eindheffing.

Tabel 3: Praktijkverbruik en kosten per kilometer benzine en EV per segment, exclusief btw.

Segment	Verbruik benzine (km/liter)	Kosten per km benzine	Verbruik EV (km/kWh)	Kosten per km EV
B	19,3	€ 0,09	5,2	€ 0,05
C	17,6	€ 0,10	4,9	€ 0,05
D	15,2	€ 0,11	5,0	€ 0,05
E	11,3	€ 0,15	4,1	€ 0,06

2.2 VOORBEELDAUTO'S PER SEGMENT

Om vergelijkbare elektrische- en benzinevoertuigen met elkaar te kunnen vergelijken zijn een aantal voorbeeldauto's per autosegment geselecteerd. De keuze voor de voorbeeldauto's is gebaseerd op populariteit en vergelijkbaarheid tussen een benzine- en EV-model. Dit betekent dat veelal een vergelijking wordt gemaakt tussen hetzelfde model maar dan met een andere aandrijflijn. Waar dit niet mogelijk was is gekozen voor een vergelijkbaar type voertuig. Van elk model is de meest populaire uitvoering gekozen. Over het algemeen is dit een van de goedkoopste basisuitvoeringen. Bij sommige elektrische auto's is de uitvoering met het grotere accupakket populairder, in deze gevallen is voor deze uitvoering gekozen. In Tabel 4 zijn de gekozen voorbeeldauto's en de WLTP-actieradius van de elektrische voertuigen weergegeven.

Tabel 4: Voorbeeldauto's benzine en EV per segment.

Segment	Benzine	EV	WLTP-actieradius EV
B	Peugeot 208	Peugeot E-208	362 km
B	Toyota Yaris Cross	Jeep Avenger	396 km
B	Citroen C3	Citroen ë-C3	326 km
C	Kia Niro	Kia Niro EV	460 km
C	Volvo XC40	Volvo EX40	475 km
C	Hyundai Kona	Hyundai Kona*	510 km
D	Skoda Kodiaq	Kia EV6*	582 km
D	Peugeot 5008	Peugeot E-5008*	668 km
D	Renault Rafale	Tesla Model Y*	662 km
E	BMW 520i	BMW i5 EDRIVE40	622 km
E	Volvo XC90**	Volvo EX90	580 km

*Deze EV hebben ook een goedkopere variant met een kleiner accupakket.

**Dit is een PHEV bij gebrek aan benzine alternatieven.

In Tabel 5 zijn de catalogusprijzen van de verschillende modellen weergegeven. In de rechterkolom is het verschil in catalogusprijs tussen de EV en het benzine-model te zien. Een positieve meerprijs betekent dat een EV duurder is in aanschaf, een negatieve meerprijs betekent dat de EV in aanschaf goedkoper is. Met name in de segmenten B en C heeft een EV een hogere catalogusprijs dan benzine. In het D-segment ligt de catalogusprijs van een EV soms hoger dan benzine. Dit is vooral wanneer gekozen wordt voor het grotere accupakket. In het E-segment ligt de aanschafprijs van een EV lager dan die van zijn fossiele tegenhanger.

Tabel 5: Catalogusprijzen voorbeeldauto's benzine en EV.

Segment	Benzine	Catalogusprijs	EV	Catalogusprijs	Meerprijs EV
B	Peugeot 208	€ 27.799	Peugeot E-208	€ 31.700	€ 3.901
B	Toyota Yaris Cross	€ 30.517	Jeep Avenger	€ 35.995	€ 5.479
B	Citroen C3	€ 24.950	Citroen ë-C3	€ 25.900	€ 950
C	Kia Niro	€ 33.825	Kia Niro EV	€ 42.995	€ 9.170
C	Volvo XC40	€ 46.876	Volvo EX40	€ 48.325	€ 1.450
C	Hyundai Kona	€ 30.950	Hyundai Kona*	€ 40.901	€ 9.951
D	Skoda Kodiaq	€ 49.960	Kia EV6 *	€ 48.395	€ -1.565
D	Peugeot 5008	€ 46.870	Peugeot E-5008*	€ 51.515	€ 4.645
D	Renault Rafale	€ 48.196	Tesla Model Y*	€ 49.900	€ 1.705
E	BMW 520I	€ 71.828	BMW i5 EDRIVE40	€ 67.291	€ -4.537
E	Volvo XC90**	€ 92.090	Volvo EX90	€ 86.580	€ -5.511

*Deze EV hebben ook een goedkopere variant met een kleiner accupakket.

**Dit is een PHEV bij gebrek aan benzine alternatieven.

De kosten van de werknemer van een ter beschikking gestelde auto van de zaak bestaan uit belasting over de bijtelling en een eventuele eigen bijdrage. De bijtelling voor privégebruik van de auto van de zaak is gebaseerd op de catalogusprijs van het voertuig, behalve als de auto ouder is dan 15 jaar (youngtimer regeling). Vanaf 2026 vervalt de korting op de bijtelling voor elektrische auto's, waardoor alle voertuigen het basistarief van 22% bijtelling moeten betalen. In Tabel 6 is de netto belasting over de bijtelling per maand van de voorbeeldauto's weergegeven op basis van 22% bijtelling. Voor de berekening van de netto belasting over de bijtelling wordt uitgegaan van de hoogste inkomstenbelastingsschijf van 49,50%.

Tabel 6: Kosten werknemer: netto bijtelling per maand voorbeeldauto's benzine en EV.

Segment	Benzine	Netto belasting over de bijtelling	EV	Netto belasting over de bijtelling	Meerprijs EV
B	Peugeot 208	€ 252	Peugeot E-208	€ 288	€ 35
B	Toyota Yaris Cross	€ 277	Jeep Avenger	€ 327	€ 50
B	Citroen C3	€ 226	Citroen ë-C3	€ 235	€ 9
C	Kia Niro	€ 307	Kia Niro EV	€ 390	€ 83
C	Volvo XC40	€ 425	Volvo EX40	€ 439	€ 13
C	Hyundai Kona	€ 281	Hyundai Kona*	€ 371	€ 90
D	Skoda Kodiaq	€ 453	Kia EV6 *	€ 439	€ -14
D	Peugeot 5008	€ 425	Peugeot E-5008*	€ 467	€ 42
D	Renault Rafale	€ 437	Tesla Model Y*	€ 453	€ 15
E	BMW 520I	€ 652	BMW i5 EDRIVE40	€ 611	€ -41
E	Volvo XC90**	€ 836	Volvo EX90	€ 786	€ -50

*Deze EV hebben ook een goedkopere variant met een kleiner accupakket.

**Dit is een PHEV bij gebrek aan benzine alternatieven.

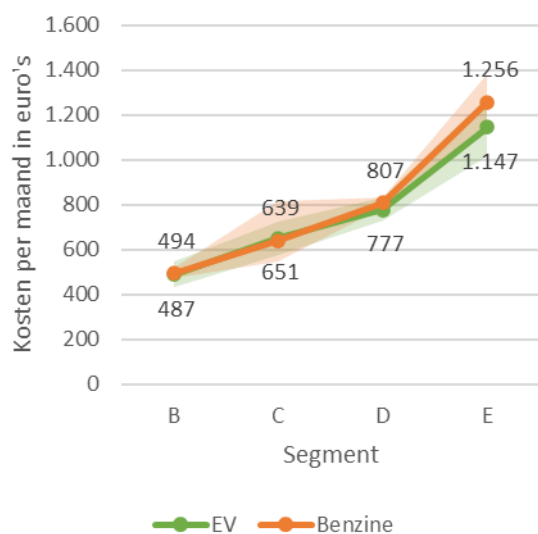
2.3 KOSTEN WERKGEVER

De kosten van de werkgever van een zakelijke auto bestaan uit de leaseprijs en de verbruikskosten. Vanaf 2027 komt hier een eindheffing bij indien het een niet volledige elektrische auto betreft. Om te zien hoe de kosten van EV zich verhouden tot benzine wordt ten eerste een vergelijking gemaakt van de leaseprijzen. Vervolgens worden de brandstof-/laadkosten meegenomen en tot slot de eindheffing.

2.3.1 Leaseprijzen

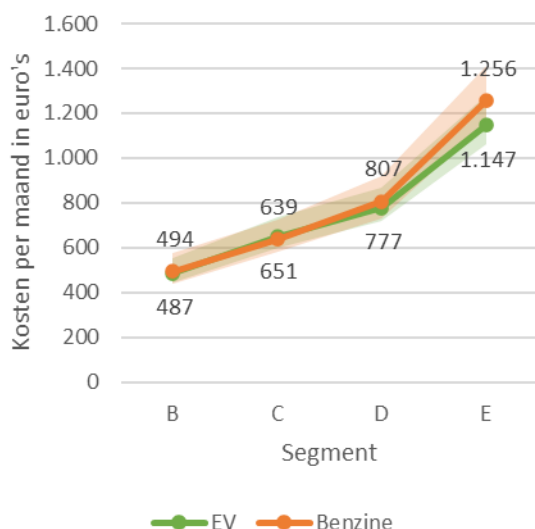
In Figuur 2 zijn de leaseprijzen van EV en benzine per segment weergegeven. De ingetekende waarden zijn de gemiddelden per aandrijflijn per segment op basis van de voorbeeldauto's. De ingetekende waarden onder de lijnen is de gemiddelde leaseprijs van EV, de waarden boven de lijnen is de gemiddelde leaseprijs van benzine. Om de gemiddelde waarden heen is een bandbreedte gemaakt op basis van de goedkoopste en duurste voorbeeldauto per aandrijflijn per segment. Met uitzondering van het C-segment heeft een EV een lagere leaseprijs dan benzine. De bandbreedte van benzine in het C-segment is wel ruim, doordat de Volvo XC40 fors duurder is dan de Kia Niro en Hyundai Kona.

Figuur 2: Kosten werkgever: leaseprijzen EV en benzine excl. btw, bandbreedte o.b.v. de verschillende voorbeeldauto's.



In Figuur 3 zijn eveneens de leaseprijzen van EV en benzine per segment weergegeven. De bandbreedte in deze figuur is echter op basis van de spreiding in jaarkilometrages. Het lage jaarkilometrage betreft 15.000 kilometer, gemiddeld is dit 25.000 kilometer en het hoge jaarkilometrage bedraagt 40.000 kilometer. In deze figuur ontbreken nog de brandstof-/laadkosten van de verschillende kilometrages. Desondanks zorgt een toename van het aantal kilometers voor een stijging van de leaseprijs, als gevolg van een grotere afschrijving en meer onderhoudskosten (o.a. meer bandenslijtage).

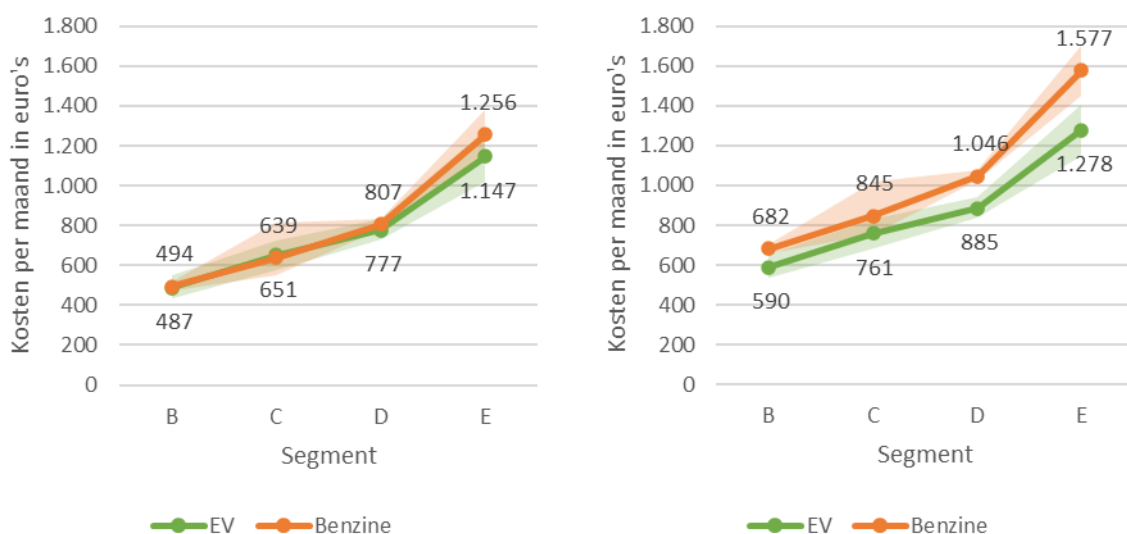
Figuur 3: Kosten werkgever: leaseprijzen EV en benzine excl. btw, bandbreedte o.b.v. verschillende kilometrages.



2.3.2 Leaseprijzen + brandstof-/laadkosten

Bovenop de leaseprijzen komen de brandstof-/laadkosten. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de werknemer een tank- of laadpas ontvangt waardoor alle kosten bij de werkgever terecht komen. In Figuur 4 zijn de leaseprijzen en brandstof-/laadkosten van EV en benzine per segment weergegeven in vergelijking tot enkel de leaseprijzen. De bandbreedte wordt hierbij gevormd door de verschillende voorbeeldauto's. Hierin is te zien dat EV inclusief brandstof-/laadkosten in elk segment goedkoper is dan benzine. In het B- en C-segment is er nog wel wat overlap in de bandbreedte. Dit betekent dat een relatief goedkope benzine auto uit het B- en C-segment voordeliger is dan een duurdere EV in het B- en C-segment.

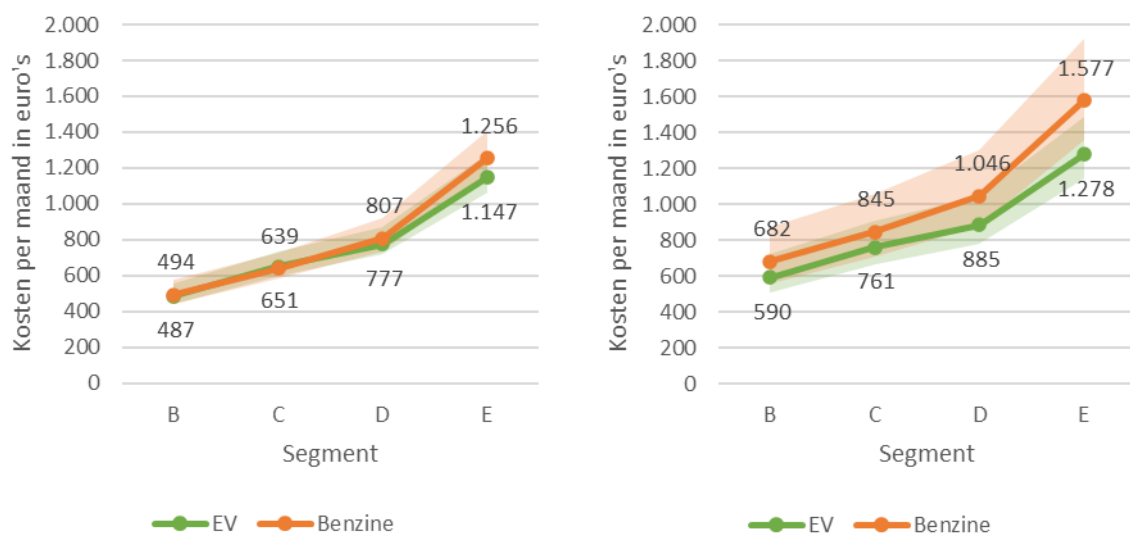
Figuur 4: Kosten werkgever: EV en benzine excl. btw, bandbreedte o.b.v. de voorbeeldauto's.



Links: Leaseprijzen excl. brandstof-/laadkosten, Rechts: Leaseprijzen incl. brandstof-/laadkosten.

In Figuur 5 zijn eveneens de leaseprijzen en brandstof-/laadkosten van EV en benzine per segment weergegeven in vergelijking tot enkel de leaseprijzen. De bandbreedte in deze figuur is echter op basis van de spreiding in jaarkilometrages. Hoe hoger het jaarkilometrage des te groter het prijsvoordeel voor EV (bovenkant bandbreedte benzine vergeleken met bovenkant bandbreedte EV). Bij lagere jaarkilometrages wordt het prijsverschil tussen EV en benzine kleiner (onderkant bandbreedte benzine vergeleken met onderkant bandbreedte EV). Een EV blijft echter in elk segment voordeliger dan benzine.

Figuur 5: Kosten werkgever: EV en benzine excl. btw, bandbreedte o.b.v. verschillende kilometrages.

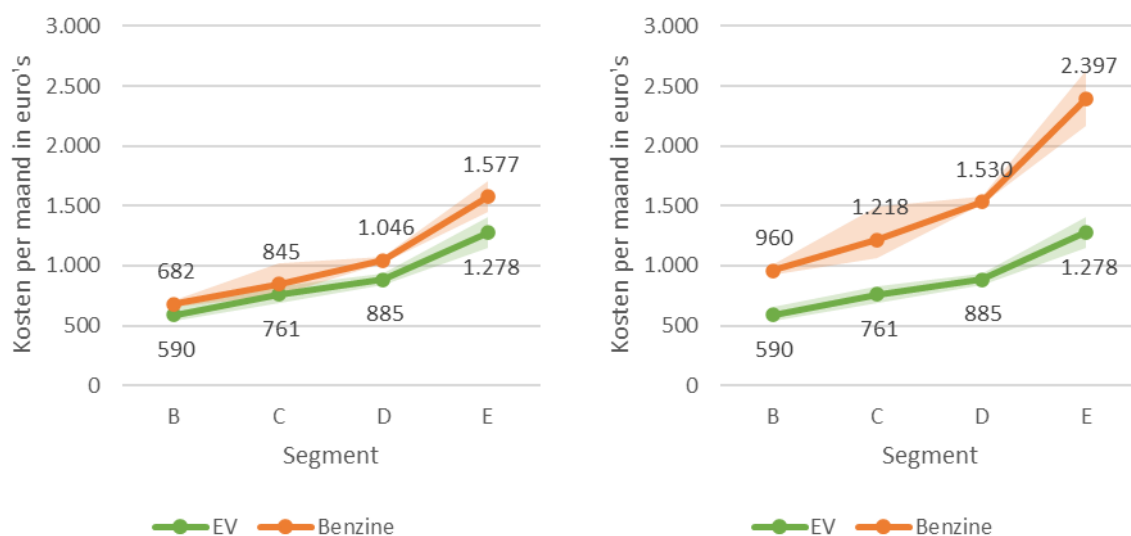


Links: Leaseprijzen excl. brandstof-/laadkosten, Rechts: Leaseprijzen incl. brandstof-/laadkosten.

2.3.3 Leaseprijzen + brandstof-/laadkosten + eindheffing

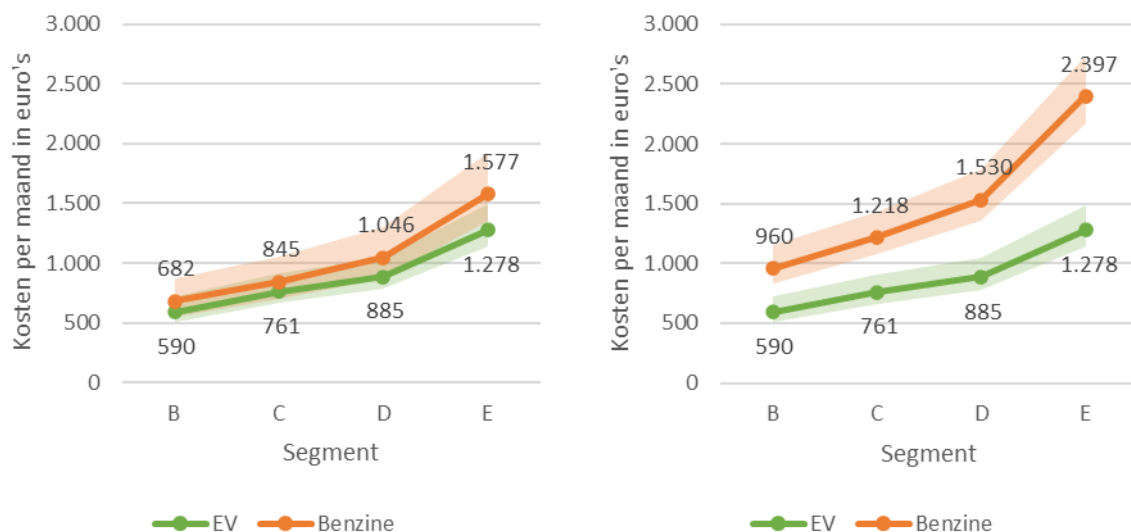
Invoering van de eindheffing in 2027 zorgt voor een verhoging van de kosten bij fossiele auto's. De kosten van de eindheffing bedragen 12% van de catalogusprijs per jaar. In Figuur 6 en Figuur 7 is te zien dat de kosten van benzine fors hoger komt te liggen dan EV. Als gevolg van de eindheffing wordt een B-segment benzine duurder dan een D-segment EV.

Figuur 6: Kosten werkgever: EV en benzine excl. btw, bandbreedte o.b.v. de voorbeeldauto's.



Links: Leaseprijzen + brandstof-/laadkosten, Rechts: Leaseprijzen + brandstof-/laadkosten + eindheffing.

Figuur 7: Kosten werkgever: EV en benzine excl. btw, bandbreedte o.b.v. verschillende kilometrages.



Links: Leaseprijzen + brandstof-/laadkosten, Rechts: Leaseprijzen + brandstof-/laadkosten + eindheffing.

2.3.4 Conclusie: impact eindheffing op kosten

De leaseprijzen van benzine en EV zijn op dit moment vergelijkbaar. Indien de brandstof-/laadkosten hierbij worden opgeteld zijn EV's over het algemeen voordeliger dan benzineauto's. Ook als aanvullend rekening gehouden wordt met de aanschaf en installatie van een nieuwe laadvoorziening thuis, uitgaande van circa €35 per maand⁶, is een EV meestal

⁶ Uitgegaan van een investering van €2.100 (aanschaf, installatie, beheer) afgeschreven over 60 maanden. In de praktijk zal niet iedereen een nieuwe laadvoorziening nodig hebben of überhaupt een mogelijkheid hebben voor een thuislaadvoorziening.

voordeliger. Inclusief de eindheffing zijn EVs nog voordeliger. De eindheffing zorgt ervoor dat EVs duidelijk lagere werkgeverskosten hebben.

3 Gedragseffecten als gevolg van de eindheffing

Als gevolg van de eindheffing zijn er meerdere gedrags- en uitwijkeffecten mogelijk. In Figuur 8 is een schematisch overzicht weergegeven van de meest realistische gedragseffecten. In dit hoofdstuk wordt voor elk van de gedragseffecten subcategorieën een toelichting gegeven. In de uitgewerkte rekenvoorbeelden is het uitgangspunt dat werknemers geen eigen bijdrage hebben in het geval van een ter beschikking gestelde auto.

Figuur 8: Mogelijke gedragseffecten als gevolg van de eindheffing.



3.1 NOG STEEDS FOSSIELE AUTO'S AANSCHAFFEN

Het kan zijn dat werkgevers een EV niet als volwaardig alternatief zien voor fossiel en een fossiele auto als noodzakelijk beschouwen. In dit geval zullen ze ondanks de eindheffing nog steeds fossiele auto's als keuzemogelijkheid ter beschikking stellen (via aanschaf of lease). In dit geval is het mogelijk dat het keuzegedrag helemaal niet verandert of dat ze ervoor kiezen om een kleinere fossiele auto aan te schaffen om de kosten enigszins te drukken. De gedachte hierbij is dat een werkgever de leasebudgetten (normleasebedragen per functieklasser voor werknemers) verlaagt ter grootte van de verwachte kosten van de eindheffing, waardoor de werknemer een minder groot en/of minder luxe fossiele auto moet kiezen om binnen het leasebudget te blijven. Uitgangspunt is dat een werkgever verbiedt om een duurdere auto te kiezen dan het normleasebedrag toestaat. In 3.1.1 en 3.1.2 wordt ingegaan op het prijsverhogende effect van de eindheffing voor fossiele auto's en niet zozeer de vergelijking tussen fossiel en EV.

3.1.1 Geen verandering in gedrag door de eindheffing

Als gevolg van de eindheffing stijgen de kosten van zakelijke fossiele auto's. De kosten van de eindheffing bedragen 12% van de catalogusprijs per jaar. Hoe dit uitpakt voor de verschillende voorbeeldauto's is te zien in Tabel 7. Zonder gedragsverandering stijgen de kosten van werkgevers per fossiele auto met circa €250-300 per maand indien het een compacte auto uit het B-segment betreft. Dit bedrag loopt verder op bij de grotere segmenten.

Tabel 7: Kosten werkgever: eindheffing per maand van de fossiele voorbeeldauto's.

Segment	Model	Eindheffing per maand
B	Peugeot 208	€ 278
B	Toyota Yaris Cross	€ 305
B	Citroen C3	€ 250
C	Kia Niro	€ 338
C	Volvo XC40	€ 469
C	Hyundai Kona	€ 310
D	Skoda Kodiah	€ 500
D	Peugeot 5008	€ 469
D	Renault Rafale	€ 482
E	BMW 520i	€ 718
E	Volvo XC90**	€ 921

**Dit is een PHEV bij gebrek aan benzine alternatieven.

3.1.2 Kleinere fossiele auto's aanschaffen

Indien fossiele auto's als noodzakelijk worden beschouwd kan de eindheffing er alsnog voor zorgen dat een gedragseffect plaatsvindt. Om de kosten te drukken kan gekozen worden voor een auto uit een kleiner segment waarvoor minder eindheffing betaalt moet worden en de leasekosten lager liggen. In Tabel 8 is weergegeven wat de totale kosten voor de werkgever inclusief eindheffing per maand betreffen voor de verschillende segmenten. Overstappen van bijvoorbeeld een D-segment naar C-segment fossiele auto bespaart circa €300 per maand (€1.530 vs. €1.218). Dit is ruim de helft van de kostenstijging als gevolg van de eindheffing voor het D-segment (zie Tabel 7, circa €500). Overstappen naar een kleiner segment verlaagt de kosten, maar maakt het kostenverhogende effect van de eindheffing niet ongedaan. Hiervoor zal uitgeweken moeten worden naar een auto die bijna twee segmenten kleiner is. Dit roept de vraag op in hoeverre bijvoorbeeld een auto in het D-segment nog vergelijkbaar is met het B-segment en of dit voor de werknemer praktisch een reëel alternatief is. In de meeste gevallen zal dit geen passend alternatief zijn, bijvoorbeeld omdat het voertuig dan niet meer geschikt is voor gezinnen of omdat een voertuig uit het B-segment doorgaans minder luxe en comfortabel als een voertuig uit het D-segment is. Hierdoor zal naar verwachting maar in beperkte mate voor een kleinere auto gekozen worden om de kosten te drukken.

Tabel 8: Kosten werkgever: leasekosten + brandstof-laadkosten + eindheffing excl. btw voor fossiele auto's, bandbreedte o.b.v. verschillende kilometrages.

Segment	15.000 km	25.000 km	40.000 km
B	€ 831	€ 960	€ 1.153
C	€ 1.078	€ 1.218	€ 1.429
D	€ 1.360	€ 1.530	€ 1.786
E	€ 2.174	€ 2.397	€ 2.743

3.2 GEEN ZAKELIJKE AUTO'S MEER AANSCHAFFEN

Het kan zijn dat werkgevers stoppen met het ter beschikking stellen van nieuwe zakelijke auto's (via aanschaf of lease) als gevolg van de eindheffing. Dit is het geval indien een werkgever geen behoefte heeft aan elektrische zakelijke auto's en de werkgever niet bereid is om de eindheffing te betalen voor een fossiele zakelijke auto. Ter vervanging van een zakelijke auto kan een werkgever echter wel een reiskostenvergoeding en/of

mobilitetsbudget aanbieden aan een werknemer⁷. In deze paragraaf wordt ingegaan op de verschillende scenario's van alternatieve vergoedingen voor mobiliteit.

3.2.1 Geen andere vergoeding aan werknemers

In het eerste scenario worden geen zakelijke auto's meer ter beschikking gesteld en geeft een werkgever in plaats daarvan geen andere vergoeding aan zijn werknemers. Dit is niet een heel realistisch scenario, maar zorgt wel voor het vertrekpunt van de vergelijking tussen een privé auto en zakelijke auto. Dit scenario betekent dat de werknemer een auto in privébezit moet gebruiken, waarvan de kosten volledig zelf betaald moeten worden. Ervan uitgaande dat alsnog 25.000 kilometer per jaar gereden moet worden, omdat het aantal ritten zakelijk en privé niet wijzigt, zullen de kosten voor de werknemer stijgen ten opzichte van de situatie met alleen de bijtelling. De kosten van de vervangende auto hangen af van de leeftijd en de aandrijflijn.

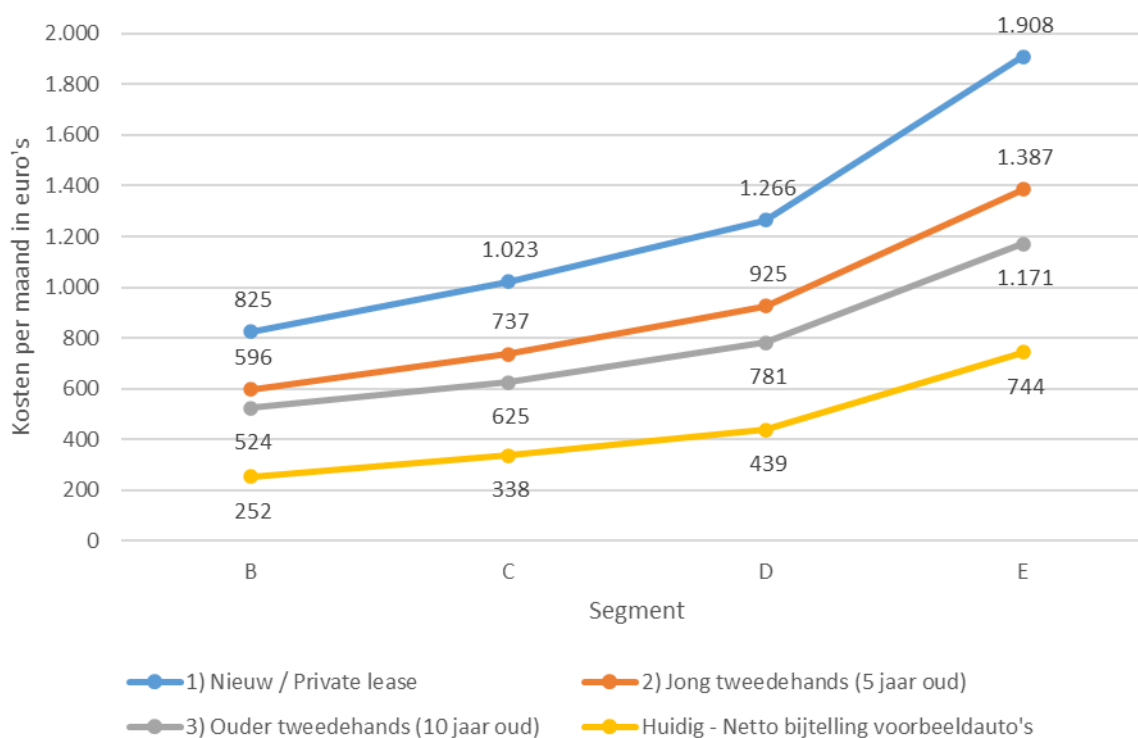
Voor de kosten van nieuwe auto's is gekeken naar de private lease prijzen van de verschillende voorbeeldauto's. Het aanbod private lease is echter beperkter dan het aanbod van zakelijke lease. Het verschil in leaseprijs tussen zakelijke lease (exclusief btw) en private lease (inclusief btw) varieerde sterk bij de modellen waar deze vergelijking gemaakt kon worden, maar lag gemiddeld ongeveer rond de hoogte van de btw. De aannames bij de kosten van een nieuwe privé auto (inclusief btw) is dan ook dat deze 21% duurder is dan de zakelijke leaseprijs exclusief btw. Voor de kosten van de tweedehands auto's is gebruik gemaakt van de TCO-benadering. Aannames en achtergronden hieromtrent zijn te vinden in een achtergrondrapport bij de contourenbrief omtrent de hervorming van de autobelastingen uit medio juli 2025⁸.

In Figuur 9 is weergegeven hoe de totale kosten gedurende de bezitsduur per maand van een nieuwe (1), jong tweedehands (2) en ouder tweedehands (3) benzine auto zich verhouden tot de netto-belasting over de bijtelling (huidige kosten) van de benzine voorbeeldauto's per segment. De kosten voor werknemer bij de privé auto zijn inclusief brandstofkosten. De brandstofkosten zijn geen onderdeel van de bijtelling. Uit het figuur valt op te maken dat de werknemer duurder uit zal zijn zonder zakelijke auto, ook indien hij een oudere tweedehands auto als alternatief gebruikt. In dit scenario is de werkgever voordeliger uit, hij heeft namelijk geen kosten. Alle kosten van een auto, circa € 700 tot € 1.600 exclusief eindheffing (zie Figuur 4, rechts), komen in dit geval volledig voor rekening van de werknemer.

⁷ Het is ook mogelijk dat werknemers een zakelijke tank- of laadpas ontvangen voor hun privéauto. Dit is echter geen veelvoorkomende situatie.

⁸ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/07/11/bijlage-1-syntheserapport-naar-een-nieuw-evenwicht-in-de-autobelastingen>

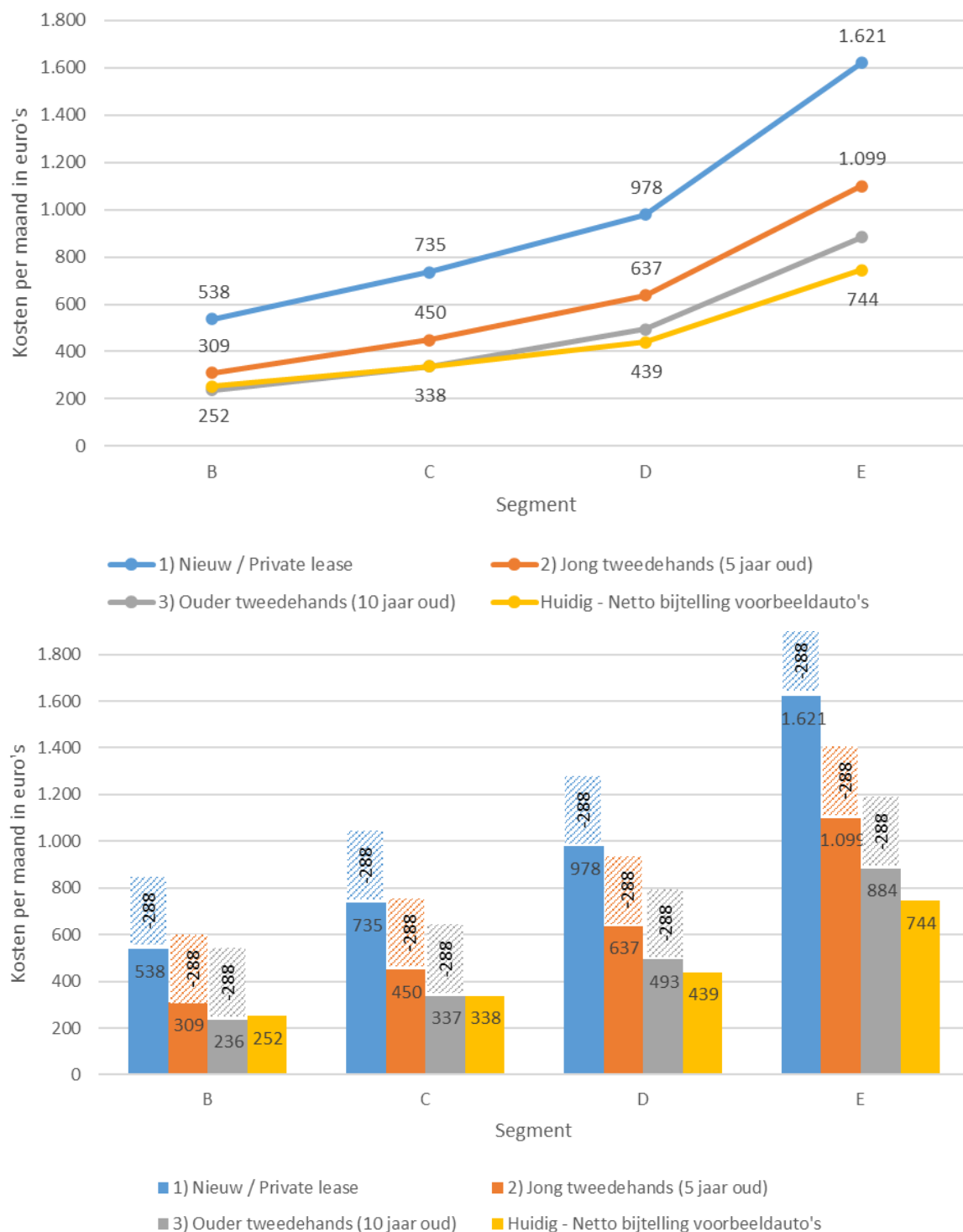
Figuur 9: Netto kosten werknemer per maand van een benzine auto met 25.000 kilometer per jaar.



3.2.2 Reiskostenvergoeding

Het tweede scenario is dat de werkgever geen zakelijke auto's meer ter beschikking stelt (via aanschaf of lease), maar in plaats daarvan wel een onbelaste reiskostenvergoeding aanbiedt aan de werknemer van 23 cent per zakelijke kilometer, inclusief woon-werkverkeer. De aanname is dat het aantal kilometers (25.000 in het midden scenario) gelijk blijft en 60% van de gemaakte kilometers werkgebonden (zakelijk) zijn. Dit betekent dat de onbelaste reiskostenvergoeding $25.000 * 60\% * 0,23 = 3.450 / 12 = \text{€}287,5$ per maand bedraagt. Dit zorgt ervoor dat de kosten van een alternatieve auto in vergelijking tot Figuur 9 met €288 euro per maand dalen. Hoe de kosten van de werknemer zich dan verhouden tot de kosten van een werknemer bij een zakelijke leaseauto is te zien in Figuur 10. De werknemer zal in de meeste scenario's (optie 1 en 2) duurder uit zijn, tenzij gekozen wordt voor een oudere tweedehands auto (optie 3). In dat geval zijn de kosten van de werknemer vergelijkbaar met de belasting over de bijtelling. De werkgever is wel voordeliger uit. Zijn kosten per auto bedragen enkel de onbelaste reiskostenvergoeding van €288 in plaats van €700 tot €1.600 leasekosten en brandstofkosten per maand. In Figuur 10 (onder) zijn met transparante blokjes het effect van de €288 reiskostenvergoeding weergegeven.

Figuur 10: Netto kosten werknemer per maand van een benzine auto met 25.000 kilometer per jaar en onbelaste reiskostenvergoeding.



Boven: lijngrafiek; onder: staafgrafiek met transparante blokjes met €288 reiskostenvergoeding. De reiskostenvergoeding is het verschil tussen Figuur 9 en Figuur 10.

3.2.3 Reiskostenvergoeding + Mobiliteitsbudget

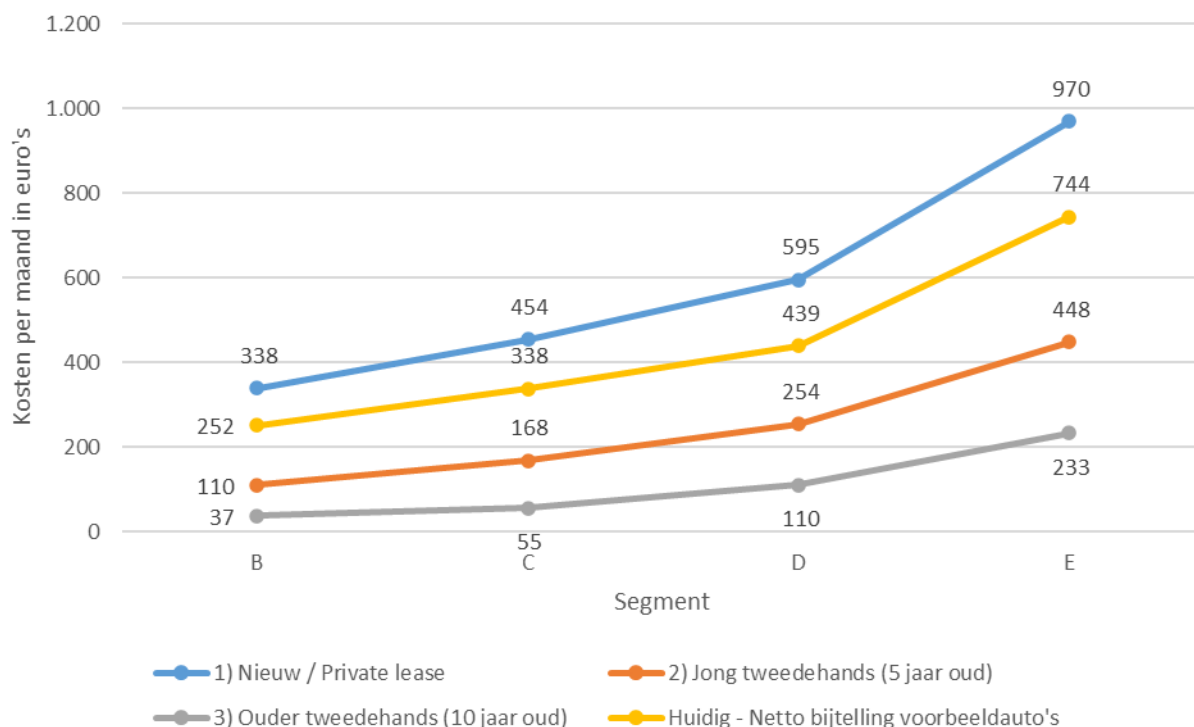
Het is daarnaast mogelijk dat de werkgever geen zakelijke auto's meer aanschaft/leaset, maar in plaats daarvan een mobiliteitsbudget aanbiedt waarvan de onbelaste reiskostenvergoeding een onderdeel is. Over het mobiliteitsbudget moet loonbelasting betaald worden, nadat de onbelaste reiskostenvergoeding hierop in mindering wordt gebracht, waardoor de verschuldigde belasting over het mobiliteitsbudget lager uitvalt.

In Figuur 11 is te zien wat de kosten van de werknemer zijn indien een werkgever een mobiliteitsbudget aanbiedt ter hoogte van de leasekosten en brandstofkosten van een zakelijke benzine auto exclusief de eindheffing. De aanname is dat 25.000 kilometer per jaar wordt gereden en 60% hiervan werkgebonden (zakelijk) is in het kader van de onbelaste reiskostenvergoeding. Uit deze figuur valt op te maken dat indien de werknemer een nieuwe auto wil rijden, het voordeliger voor hem is als dit een ter beschikking gestelde zakelijke auto betreft waarover bijtelling betaald moet worden. Indien de werknemer het mobiliteitsbudget echter gebruikt voor een tweedehands auto of eventueel andere vervoerswijze (bijv. openbaar vervoer), kan hij goedkoper uit zijn met het mobiliteitsbudget dan met een zakelijke auto.

Een rekenvoorbeeld voor het C-segment ter illustratie:

- Een C-segment fossiele private leaseauto inclusief brandstofkosten kost €1.023 per maand.
- Een mobiliteitsbudget ter hoogte van lease-+ brandstofkosten bedraagt €845 per maand voor de werkgever. Werkgever stelt dit bedrag als mobiliteitsbudget beschikbaar (kostenneutraal aan een leaseauto). Dit mobiliteitsbudget wordt met €288 aan onbelaste reiskostenvergoeding verminderd. Bruto blijft over: $845 - 288 = €558$ per maand. Voor de werknemer is dit netto: €282 per maand.
- De totale vergoeding voor de werknemer is: 288 onbelaste reiskostenvergoeding en 282 netto mobiliteitsbudget, samen €569 per maand.
- Een werknemer heeft €1.023 private leasekosten en €569 aan vergoedingen van de werkgever en betaalt derhalve zelf netto €454 per maand. Dit bedrag is zichtbaar in Figuur 11 en ligt dus €116 hoger dan de bijtellingskosten (á €338) in de situatie met een ter beschikking gestelde zakelijke auto.

Figuur 11: Netto kosten werknemer per maand bij een mobiliteitsbudget of zakelijke benzine auto met 25.000 kilometer per jaar.



De eindheffing kan ervoor zorgen dat gebruik van het mobiliteitsbudget voor werkgever en/of werknemer voordeliger uitpakt dan het ter beschikking stellen van een zakelijke fossiele auto. In Figuur 11 is gekeken hoe de kosten voor een werknemer uitpakken indien de kosten voor een werkgever gelijk blijven. In Figuur 12 is weergegeven hoe hoog de kosten voor de werkgever (de hoogte van het mobiliteitsbudget) moeten zijn om ervoor te zorgen dat de werknemer een fossiele nieuwe auto kan rijden, waarbij de kosten voor de werknemer van private lease (na aftrek mobiliteitsbudget) en de netto bijtelling (in de situatie dat de werkgever een auto ter beschikking stelt) gelijk zijn.

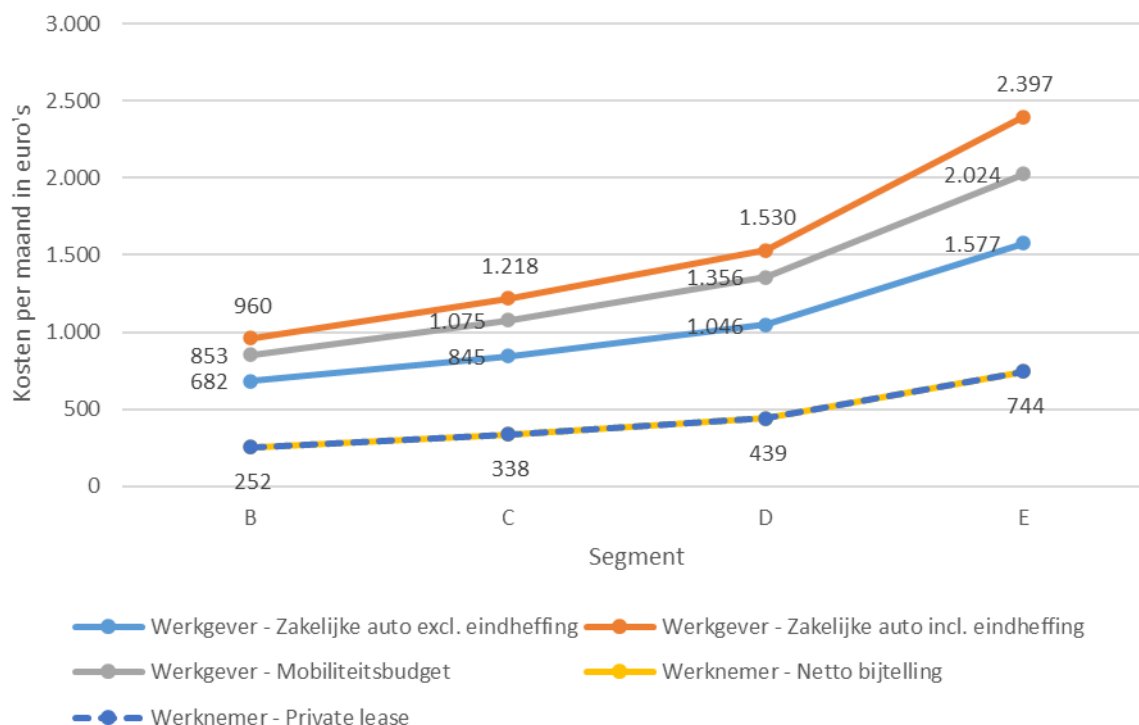
Wederom ter illustratie in het C-segment:

- Om een private lease auto voor de werknemer even duur te laten zijn als de bijtellingskosten bij een ter beschikking gestelde zakelijke auto, moet de werknemer nog €116 per maand extra gecompenseerd worden.
- Om €116 netto per maand extra te vergoeden moet het mobiliteitsbudget €230 verhoogd worden van €845 naar €1.075 per maand, zie Figuur 12.

Zoals hiervoor geconcludeerd is het in de situatie zonder eindheffing minder voordelig om een private lease auto aan te schaffen dan een zakelijke auto met bijtelling. Dit komt doordat de belasting over de bijtelling over het algemeen financieel voordeliger is dan het ontvangen van een onbelaste reiskostenvergoeding. Door de eindheffing veranderen de kosten van een zakelijke auto echter, terwijl de kosten bij gebruik van het mobiliteitsbudget hetzelfde blijven. Dit zorgt ervoor dat het voor de werkgever goedkoper is om een hoger mobiliteitsbudget te betalen dan de eindheffing. Het dusdanig verhogen van het mobiliteitsbudget kan als gevolg hebben dat de fossiele auto alsnog als terbeschikkingstelling aangemerkt zal worden. Dit zorgt ervoor dat in dat geval eindheffing verschuldigd zal zijn. Om dit te ontlopen is het

waarschijnlijk dat werkgever en werknemer de meerkosten van het mobiliteitsbudget zullen splitsen.

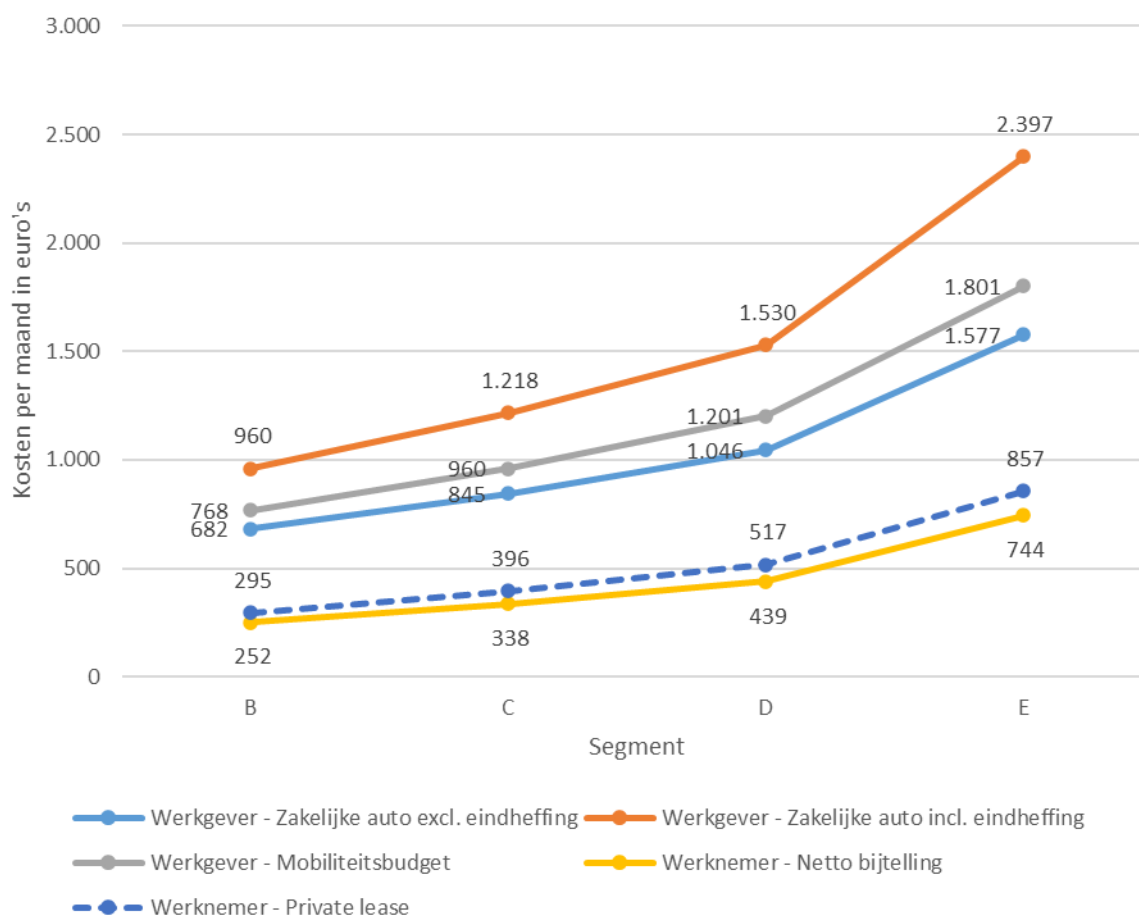
Figuur 12: Kosten werkgever/werknemer van een fossiele zakelijke auto met en zonder eindheffing en mobiliteitsbudget voor kostenneutraliteit werknemer.



Om een idee te geven hoe het splitsen van de extra kosten uitpakt is uitgegaan van een scenario waarbij de verhoging van het mobiliteitsbudget de helft betreft als nodig is voor kostenneutraliteit werknemer (zoals weergegeven in Figuur 12). Hoe dit uitpakt is weergegeven in Figuur 13. Ter illustratie voor het C-segment: van de €230 waarmee in Figuur 12 het mobiliteitsbudget verhoogd werd, komt in Figuur 13 de helft ofwel €115 voor rekening van de werkgever. De kosten voor het mobiliteitsbudget dalen van voor de werkgever van €1.075 naar €960. Hierin is te zien dat de aanvullende kosten voor de werkgever gehalveerd zijn en het voor de werknemer iets duurder wordt.⁹ Van het €115 lagere mobiliteitsbudget blijft voor de werknemer netto een effect van €58 over (het verschil tussen €338 en €396 in Figuur 13). Indien zowel werkgever als werknemer een fossiele auto prefereren, zal men financieel voordeliger uit zijn om dit via het mobiliteitsbudget te regelen. Het zal wel zaak zijn om de meerkosten niet volledig bij de werkgever neer te leggen, omdat dan alsnog eindheffing verschuldigd kan zijn.

⁹ De afname van de kosten voor de werkgever is groter dan de toename van de kosten voor de werknemer. Dit komt doordat over het mobiliteitsbudget loonbelasting afgedragen moet worden.

Figuur 13: Kosten werkgever/werknemer van een fossiele zakelijke auto met en zonder eindheffing en mobiliteitsbudget waarbij de aanvullende kosten voor werkgever en werknemer worden gesplitst.



3.3 ALLEEN NOG EV AANSCHAFFEN

De eindheffing kan ervoor zorgen dat een werkgever enkel nog EVs aanbiedt als zakelijke auto. Dit is het gewenste gedragseffect van de eindheffing. Het kan voorkomen dat een werkgever enkel EVs aanbiedt, maar een werknemer geen interesse heeft in een EV.

3.3.1 Alle nieuwe zakelijke auto's werkgevers worden EV

Het enkel aanbieden van EVs zorgt ervoor dat werkgevers geen eindheffing hoeven te betalen. Daarnaast liggen de kosten van de werkgever van een EV in de meeste gevallen momenteel lager dan die van een vergelijkbare benzine auto. Dit is geïllustreerd in 2.3.2. De werkgever zal er financieel niet op achteruit gaan indien wordt gekozen voor enkel EV als gevolg van de eindheffing.

3.3.2 Werknemer wil geen EV als leaseauto en zoekt een alternatief

Als werkgevers enkel nog zakelijke EVs aanschaffen/leasen en ter beschikking stellen betekent dit niet automatisch dat elke werknemer interesse heeft in een zakelijke EV. Het kan zijn dat werknemers uit principe of praktische overwegingen (nog) geen EV willen rijden, of dat werknemers de bijtelling van een EV te hoog vinden. Dit laatste kan vooral een rol spelen bij de segmenten B en C, zoals weergegeven in Tabel 6.

Het zal in principe tot hogere kosten voor de werknemer leiden als deze gebruik wil maken van een privé fossiele auto. Ervan uitgaande dat de werkgever hiervoor geen reiskosten of mobiliteitsbudget aanbiedt, aangezien de werkgever van mening is dat de werknemer gewoon in een zakelijke EV kan rijden.

3.4 EXTRA FOSSIELE AUTO'S AANSCHAFFEN IN 2026

Doordat de eindheffing vanaf 2027 voor nieuwe terbeschikkingstellingen ingaat is een mogelijk gedragseffect dat in 2026 nog extra fossiele zakelijke auto's aangeschaft en ter beschikking gesteld gaan worden. Het is mogelijk dat zakelijke nieuwverkoop uit 2027 en 2028 naar voren worden gehaald en dat lopende leasecontracten vroegtijdig worden opgebroken om in 2026 nog een nieuwe fossiele auto aan te schaffen / leasen. Het openbreken van een leasecontract zal echter niet vrij van kosten zijn. De mate van het anticipatie-effect is afhankelijk van de periode waarin zakelijke fossiele auto's met bouwjaar 2026 vrijgesteld blijven van de eindheffing. Des te langer deze periode, des te groter het financiële voordeel van het ontlopen van de eindheffing wordt.

In de overgangsregeling bij de eindheffing is voorzien dat alle fossiele zakelijke auto's aangeschaft en voor het eerst ter beschikking zijn gesteld vóór 2027 vanaf 17 september 2030 eindheffing betalen. Dit betekent dat een zakelijke fossiele auto aangeschaft in 2026 gemiddeld ruim 4 jaar buiten de eindheffing blijft. Een periode van 4 jaar geen eindheffing hoeven betalen levert een groot financieel voordeel op, waardoor het mogelijk interessant is om de aanschaf van fossiele zakelijke auto's naar voren te halen. De overgangsregeling zorgt er waarschijnlijk wel voor dat de fossiele auto's uit 2026 een contractduur van 4 jaar zullen hebben om niet vanaf 17 september 2030 alsnog eindheffing te moeten betalen. Over het algemeen geldt hoe korter de contractduur hoe hoger de leaseprijs. Contracten die de eerste helft van 2026 worden afgesloten kunnen een looptijd van ca. 4,5 jaar krijgen. Contracten in de tweede helft van 2026 waarschijnlijk een looptijd van ca. 4 jaar. Grotere werkgevers die met het besluit WPM te maken hebben zullen niet sterk geneigd zijn mee te werken aan dit anticipatie-effect. De CO₂-emissies van fossiele auto's die in 2026 nieuw ter beschikking worden gesteld zullen nog 4 jaar meetellen en daarmee niet bijdragen aan het behalen van de WPM-doelstellingen.

3.5 OVERSTAPPEN NAAR FOSSIELE BESTELAUTO'S

Bestelauto's blijven vrijgesteld van de eindheffing, waardoor het mogelijk interessant is om een fossiele bestelauto aan te schaffen in plaats van een fossiele personenauto. Het aantal gevallen waarbij dit een reële mogelijkheid is lijkt beperkt. Dit zal enkel een mogelijkheid zijn bij zakelijke auto's zonder privégebruik wegens het gebrek aan zitplekken. Een bestelauto met twee of drie zitplaatsen voorin zal voor veel mensen niet praktisch zijn als zakelijke auto die ook privé gebruikt wordt (zoals gezinnen met kinderen). En bestelauto met een tweede zitrij zal niet als bestelauto aangemerkt worden.

In Tabel 9 zijn de kosten van een benzine personenauto met en zonder eindheffing vergeleken met een kleine diesel bestelauto. Dit betreft bijvoorbeeld een Peugeot Partner, Opel Combo of Fiat Doblo. De kosten van de bestelauto ligt zonder eindheffing tussen een B- en C-segment benzine personenauto in. Met eindheffing is de bestelauto echter een stuk voordeliger dan de benzine personenauto in het B-segment. Met eindheffing is het dus financieel voordeliger om, indien mogelijk, gebruik te maken van een fossiele bestelauto in plaats van fossiele personenauto.

Tabel 9: Kosten werkgever excl. btw van een zakelijke benzine personenauto en kleine diesel bestelauto, 25.000 kilometer per jaar.

Kosten werkgever zakelijke auto (leaseprijzen + brandstofkosten)	Zonder eindheffing per maand	Met eindheffing per maand
Benzine personenauto		
B	€682	€960
C	€845	€1.218
D	€1.046	€1.530
E	€1.577	€2.397
Diesel bestelauto (klein, tweezitter)	€752	€752

3.6 CONCLUSIE: GEDRAGSEFFECTEN ALS GEVOLG VAN DE EINDHEFFING

Het meest realistische gedragseffect van de invoering van de eindheffing is dat werkgevers alleen nog EV gaan aanschaffen en aanbieden aan werknemers. De eindheffing zorgt er namelijk voor dat de kosten van een zakelijke fossiele auto zodanig stijgen dat een zakelijke EV ruim voordeliger zal zijn. Desondanks kunnen uitwijkeffecten optreden om de eindheffing voor fossiele auto's zoveel mogelijk te ontlopen. De meest realistische uitwijkeffecten als gevolg van invoering van de eindheffing zijn waarschijnlijk een anticipatie-effect, een uitwijk naar het mobiliteitsbudget door de werkgever en werknemers die een fossiele privé auto prefereren boven een ter beschikking gestelde zakelijke EV met bijtelling.

Het anticipatie-effect is dat werkgevers in 2026 nog zoveel mogelijk fossiele zakelijke auto's leasen en ter beschikking stellen om voor deze auto's geen eindheffing te hoeven betalen vanaf 2027. De mate van dit gedragseffect hangt voor een groot deel af van de periode waarin fossiele zakelijke auto's uit bouwjaar 2026 vrijgesteld blijven van eindheffing. Des te langer deze periode des te groter het anticipatie-effect.

Werkgevers die na de invoering van de eindheffing in 2027 alsnog een fossiele zakelijke auto willen aanbieden aan werknemers zullen dit vanwege de kosten van de eindheffing zoveel mogelijk via het mobiliteitsbudget doen. Dit is enkel een uitwijkmogelijkheid voor de situatie waarin anders een zakelijke auto ter beschikking gesteld zou zijn met een bijtelling voor privégebruik. De werkgever kan wat hoger mobiliteitsbudget bieden (maar tegen lagere kosten dan een fossiele auto met eindheffing ter beschikking stellen), terwijl de werknemer iets hogere kosten heeft dan in de situatie met alleen bijtellingkosten. Voor de werknemer is het saldo van fossiele private lease minus de onbelaste reiskostenvergoeding en minus het restant van het (door werkgever verhoogde) mobiliteitsbudget iets duurder dan de bijtellingskosten. Voor zowel werkgever als werknemer worden de kosten iets hoger maar blijft de fossiele auto voor sommige werkgevers en werknemers een optie om naar uit te wijken.

Het laatste gedragseffect is te vinden bij de werknemers die geen zakelijke EV willen. Dit kan zowel wegens financiële als niet-financiële redenen. Van financiële redenen is vooral sprake bij kleinere EV waarvoor mogelijk meer bijtelling betaald moet worden dan een vergelijkbare fossiele auto (hogere catalogusprijs EV t.o.v. fossiel in de lagere segmenten A en B).

4 Flankerend beleid

Met behulp van flankerend beleid kan mogelijk een deel van de uitwijkeffecten tegen worden gegaan.

4.1 KORTING IN DE BIJTELLING VOOR EV

Het voornaamste flankerende beleid in combinatie met de eindheffing is een korting in de bijtelling voor EV. Deze maatregel kan eraan bijdragen dat een werknemer liever in een EV rijdt dan in een fossiele auto. Dit voorkomt dat een werkgever enkel EV aanbiedt aan de werknemer als gevolg van de eindheffing, maar de werknemer geen interesse heeft in de EV wegens een te hoge bijtelling.

4.1.1 Bijtellingskorting met huidige (zachte) cap

Het huidige beleid is dat de korting in de bijtelling voor EV vanaf 2026 vervalt. Er kan gekozen worden voor het doortrekken van een aflopende korting tot 2030. In Tabel 10 en Tabel 11 is de korting in de bijtelling van EV met huidig beleid en behoud van een korting tot 2030 weergegeven.

Tabel 10: Bijtellingspercentage EV privégebruik auto van de zaak.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Huidig beleid	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
Korting doortrekken en afbouwen	16%	16%	16%	17%	18%	18%	19%	20%	22%

Tabel 11: Cap op de catalogusprijs waaronder het verlaagde tarief voor EV geldt, in duizendtallen.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Huidig beleid	35	30	30	30	-	-	-	-	-
Korting doortrekken en afbouwen	35	30	30	30	25	25	20	20	-

In Tabel 12 is weergegeven wat de bovenstaande korting voor EV betekent voor de netto bijtelling per maand, ervan uitgaande dat de catalogusprijs van de EV altijd boven de cap ligt. Hierin is goed de aflopende korting over tijd te zien. Ter illustratie: in 2026 heeft iedere EV dus dezelfde korting per maand, namelijk 4% korting over de eerste €25.000 van de aanschafprijs, ofwel netto €41 per maand. Verhoudingsgewijs is dit bedrag voor auto's in de lagere segmenten relatief groter dan in de hogere segmenten.

Tabel 12: Netto voordeel bijtellingskorting per maand van een auto boven de cap.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Huidig beleid	87	74	74	62	-	-	-	-	-
Korting doortrekken en afbouwen	87	74	74	62	41	41	25	17	-

Hoe de voorgestelde bijtellingskorting van 2026 uitpakt voor de huidige voorbeeldauto's is weergegeven in Tabel 13. Het algemene beeld van EV is een stuk verbeterd ten opzichte van Tabel 6, waar de netto bijtelling van dezelfde voorbeeldauto's is weergegeven zonder korting in de bijtelling voor EV. In Tabel 13 is met rood aangegeven als voor een EV een meerprijs in de bijtelling geldt en met groen aangegeven als de bijtelling van een EV lager ligt. In de lagere segmenten is de korting in de bijtelling in veel gevallen cruciaal om bij benadering kostenneutraal uit te komen als werknemer. De korting in de bijtelling voor EV zorgt er namelijk voor dat het kostennadeel in veel gevallen omslaat naar kostenneutraal of een klein voordeel voor EV.

Tabel 13: Netto bijtelling per maand voorbeeldauto's benzine en EV.

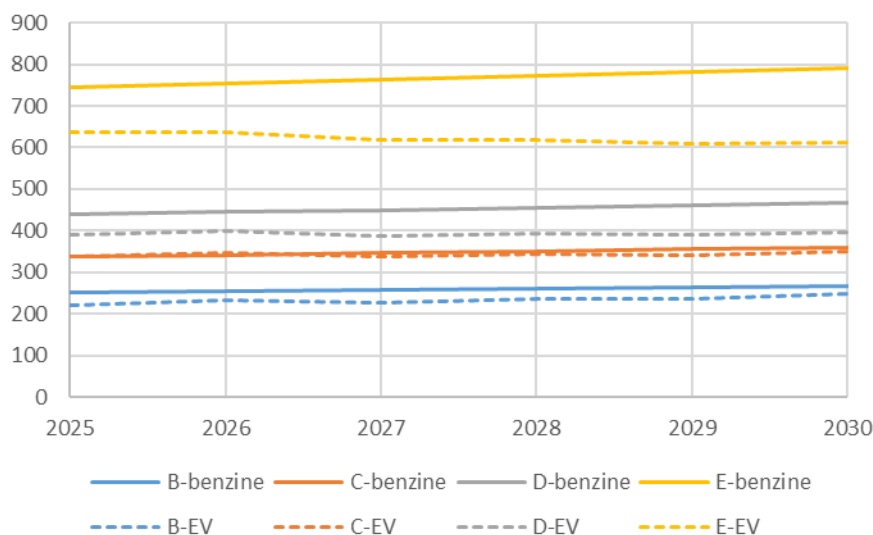
Segment	Benzine	Netto bijtelling	EV	Netto bijtelling met korting	Meerprijs EV zonder korting	Meerprijs EV met korting
B	Peugeot 208	€ 252	Peugeot E-208	€ 236	€ 35	€ -6
B	Toyota Yaris Cross	€ 277	Jeep Avenger	€ 275	€ 50	€ 8
B	Citroen C3	€ 226	Citroen ë-C3	€ 183	€ 9	€ -33
C	Kia Niro	€ 307	Kia Niro EV	€ 339	€ 83	€ 42
C	Volvo XC40	€ 425	Volvo EX40	€ 387	€ 13	€ -28
C	Hyundai Kona	€ 281	Hyundai Kona*	€ 320	€ 90	€ 49
D	Skoda Kodiaq	€ 453	Kia EV6 *	€ 388	€ -14	€ -55
D	Peugeot 5008	€ 425	Peugeot E-5008*	€ 416	€ 42	€ 1
D	Renault Rafale	€ 437	Tesla Model Y*	€ 401	€ 15	€ -26
E	BMW 520i	€ 652	BMW i5 EDRIVE40	€ 559	€ -41	€ -82
E	Volvo XC90**	€ 836	Volvo EX90	€ 734	€ -50	€ -91

*Deze EV hebben ook een goedkopere variant met een kleiner accupakket.

**Dit is een PHEV bij gebrek aan benzine alternatieven.

Om een beeld te krijgen van het effect van de korting in de bijtelling tot en met 2030 zijn de catalogusprijzen van de voorbeeldauto's per segment per aandrijflijn doorgetrokken op basis van de kostenontwikkelingen zoals verondersteld in de KEV25. Dit is weergegeven in Figuur 14. Hierin is te zien dat het gelijkmatig afbouwen van de korting in de bijtelling ervoor zorgt dat EV in de segmenten B en C voordeliger of vergelijkbaar zijn aan benzine wat betreft kosten voor de werknemer. In het D en E segment ligt de bijtelling van een EV ruim lager dan een vergelijkbare benzine auto.

Figuur 14: Netto bijtelling per maand EV versus benzine per segment bij het doortrekken van de bijtellingskorting.



4.1.2 Bijtellingskorting met 'harde cap'

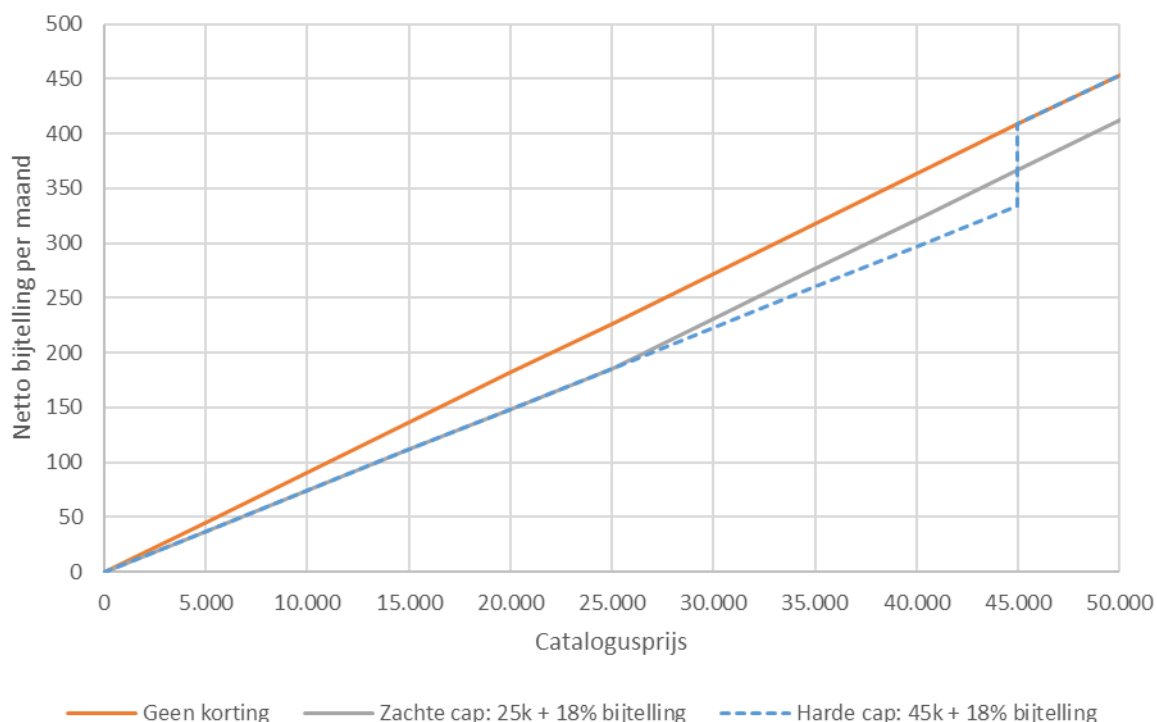
Uit Figuur 14 volgt dat een bijtellingskorting voor EV in de segmenten D en E tot 2030 mogelijk overbodig is. De kosten hiervan kunnen mogelijk beter bij de kleinere segmenten A, B en C terecht komen waar EV relatief minder voordelig zijn in vergelijking tot benzine. Om de korting van EV in de segmenten A-C te verhogen en die in de segmenten D-E te verlagen, zou een

ander soort cap geïntroduceerd kunnen worden, een zogenaamde ‘harde cap’. Bij een harde cap geldt een korting in de bijtelling enkel voor EV met een catalogusprijs onder de cap. EV met een catalogusprijs boven de cap betalen dan over de gehele aanschafprijs de standaard 22% bijtelling. Hoe een harde cap uitpakt ten opzichte van een zachte cap is weergegeven in Figuur 15. De vormgeving van de zachte en harde cap in deze figuur is als volgt:

- Zachte cap: 18% bijtelling i.p.v. 22% voor de eerste €25.000. Geldt voor alle EV personenauto's.
- Harde cap: 18% bijtelling i.p.v. 22% over de gehele catalogusprijs bij EV met een catalogusprijs onder de €45.000.

Doordat de procentuele korting bij de zachte cap hetzelfde is als bij de harde cap treedt geen verschil op in de bijtelling bij voertuigen onder de €25.000. De harde cap loopt echter langer door tot hogere aanschafprijzen waardoor deze voordeliger is voor EV met een catalogusprijs tussen de €25.000-€45.000. EV duurder dan €45.000 zijn uiteraard slechter af bij de harde cap, doordat deze hun gehele korting kwijt raken.

Figuur 15: Vergelijking bijtellingskorting EV met een zachte en harde cap.



Hoe de zachte en harde cap van Figuur 15 uitpakken voor de verschillende voorbeeldauto's is weergegeven in Tabel 14. In de laatste kolom is het effect van de harde cap t.o.v. de zachte cap te zien. De modellen tussen de €25.000 en €45.000 in de segmenten B en C gaan er circa €0 tot €30 op vooruit en modellen boven de €45.000 gaan er €41 op achteruit. In het C-segment zijn de grootste voordelen waarneembaar van de harde cap, doordat dit segment de voertuigen bevat rond de €40.000 waarvoor de harde cap relatief het voordeligst is. De harde cap zorgt ervoor dat de meerprijs van de Kia Niro EV en Hyundai Kona bijna verdwijnt. Het nadeel van een harde cap is het alles-of-niets effect bij de grens van €45.000. Voor auto's van €45.000 is de netto bijtelling ongeveer €400 per maand en het effect van de korting van €41 dus een 10% hogere of lagere bijtelling. De catalogusprijs van alle voorbeeldauto's in het D-

en E-segment liggen boven de grens van de harde cap, waardoor hun korting bij de harde cap vervalt. De meerprijs van de verschillende voorbeeldauto's komt met de harde cap dichterbij elkaar te liggen dan met de zachte cap en geeft een evenwichtiger beeld. De gemiddelde afwijking van EV t.o.v. benzine bij de zachte cap bedraagt €38 tegenover €25 bij de harde cap.

Tabel 14: Meerprijs EV voorbeeldauto's bij verschillende scenario's van bijtellingskorting in 2026.

Segment	Benzine	EV	Meerprijs EV zonder korting	Meerprijs EV 1) Zachte cap: 25k + 18% bijtelling	Meerprijs EV 2) Harde cap: 45k + 18% bijtelling	Effect harde cap t.o.v. zachte cap
B	Peugeot 208	Peugeot E-208	€ 35	€ -6	€ -17	€ -11
B	Toyota Yaris Cross	Jeep Avenger	€ 50	€ 8	€ -10	€ -18
B	Citroen C3	Citroen ë-C3	€ 9	€ -33	€ -34	€ -1
C	Kia Niro	Kia Niro EV	€ 83	€ 42	€ 12	€ -30
C	Volvo XC40	Volvo EX40	€ 13	€ -28	€ 13	€ +41
C	Hyundai Kona	Hyundai Kona*	€ 90	€ 49	€ 23	€ -26
D	Skoda Kodiaq	Kia EV6*	€ -14	€ -55	€ -14	€ +41
D	Peugeot 5008	Peugeot E-5008*	€ 42	€ 1	€ 42	€ +41
D	Renault Rafale	Tesla Model Y*	€ 15	€ -26	€ 15	€ +41
E	BMW 520i	BMW i5 EDRIVE40	€ -41	€ -82	€ -41	€ +41
E	Volvo XC90**	Volvo EX90	€ -50	€ -91	€ -50	€ +41

*Deze EV hebben ook een goedkopere variant met een kleiner accupakket.

**Dit is een PHEV bij gebrek aan benzine alternatieven.

Bijlage A: Vergelijking TCO en leasetarieven

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van commerciële markttarieven van de leaseaanbieders Ayvens en Athlon. Dit weerspiegelt de actuele prijs waarvoor je op dit moment een specifieke auto kan leasen. Dit kan mogelijk een iets anders beeld geven dan een vergelijking aan de hand van de Total Cost of Ownership (TCO), waar vaak gebruik van wordt gemaakt bij de vergelijking tussen een benzine en elektrische auto.

Om in beeld te krijgen hoe de TCO zich verhoudt tot de commerciële tarieven is een vergelijking gemaakt tussen de commerciële tarieven en TCO-vergelijking. Voor de TCO-vergelijking wordt gebruik gemaakt van de gegevens uit een achtergrondrapport¹⁰ bij de contourenbrief: De auto rijdt door – contourenbrief hervorming autobelastingen¹¹ uit medio Juli 2025. In dit rapport zijn de aannames en uitgangspunten van de TCO-vergelijking benoemd.

Bij de TCO-vergelijking wordt uitgegaan van segment-gemiddelden en niet zozeer van voorbeeldauto's, waardoor de vergelijking iets kan afwijken. Daarnaast wordt bij de TCO-vergelijking uitgegaan van een contractduur van 4 jaar in tegenstelling tot een contractduur van 5 jaar bij de tarieven van de leaseaanbieders. Dit zorgt ervoor dat de prijs per maand van de commerciële tarieven naar verwachting iets lager ligt. In Tabel 15 is te zien dat de commerciële tarieven inderdaad iets lager liggen dan die bij de TCO-benadering. Kijkend naar de verschillen per segment van benzine dan wel EV is op te merken dat de commerciële tarieven relatief voordelig uitpakken voor EV in het B-segment, maar nadelig in het C- en D-segment. Het algehele beeld dat EV (inclusief brandstofkosten) iets goedkoper is dan benzine komt in ieder geval zowel bij de TCO-vergelijking als bij de commerciële tarieven naar voren.

¹⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/07/11/bijlage-1-syntheserapport-naar-een-nieuw-evenwicht-in-de-autobelastingen>

¹¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/07/11/de-auto-rijdt-door-contourenbrief-hervorming-autobelastingen>

Tabel 15: Vergelijking kosten werkgever: TCO-kosten t.o.v. commerciële tarieven leaseaanbieders¹².

Kosten werkgever exclusief btw (25.000 km)	TCO-benadering	Commerciële tarieven leaseaanbieders	Vershil commercieel t.o.v. TCO-vergelijking
Benzine			
B	691	682	-1,3%
C	885	845	-4,5%
D	1.111	1.046	-5,8%
E	-	1.577	-
EV			
B	634	590	-6,9%
C	785	761	-3,1%
D	909	885	-2,6%
E	-	1.278	-
EV t.o.v. benzine			
B	-8,2%	-13,4%	-5,3%
C	-11,3%	-10,0%	1,3%
D	-18,2%	-15,4%	2,8%
E	-	-19,0%	-

¹² Dit is inclusief de verbruikskosten. De verbruikskosten zijn bij zowel de TCO-benadering als bij de commerciële tarieven gelijk.

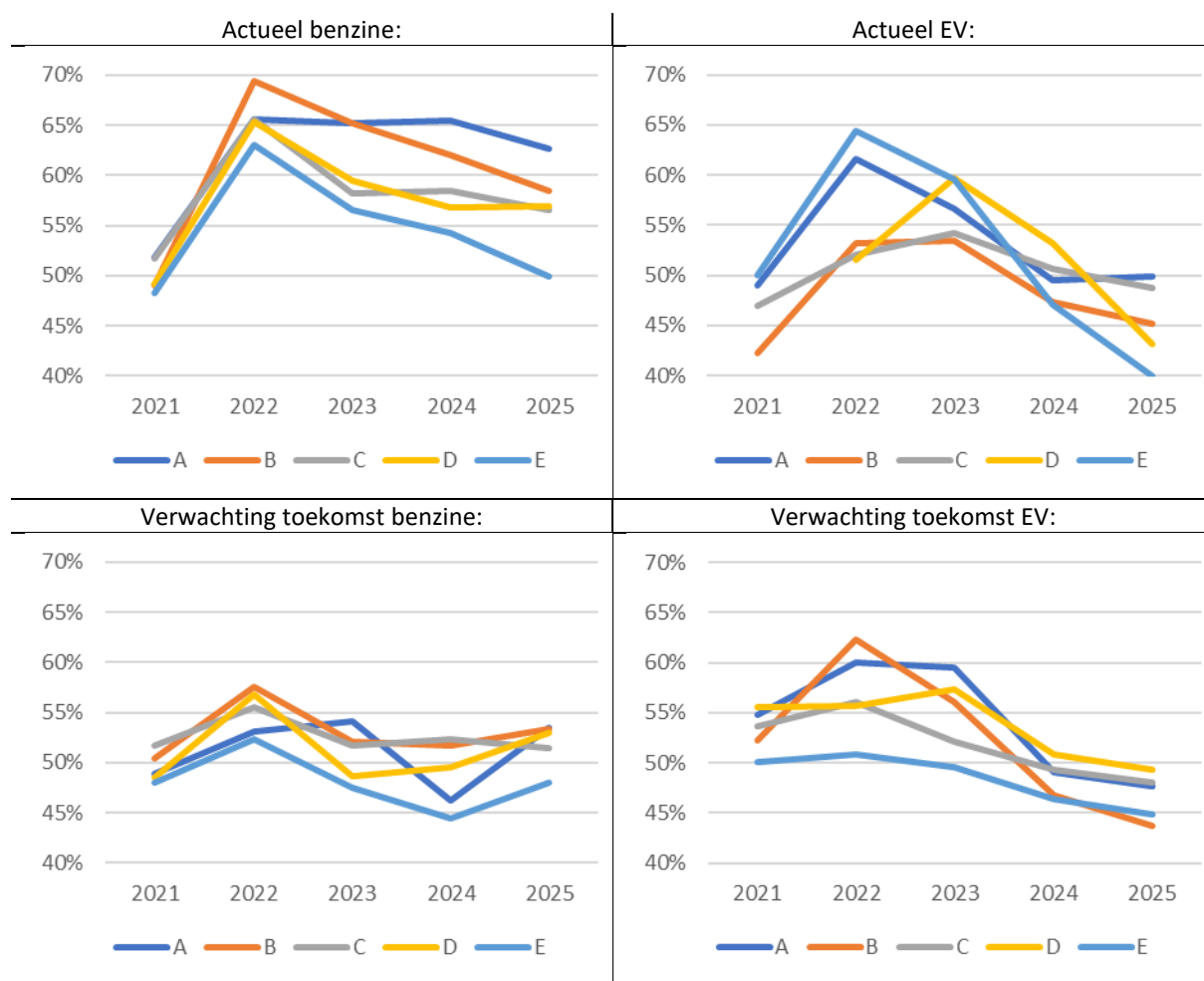
Bijlage B: Vergelijking restwaardes in TCO en Autotelex-data

De afschrijving van voertuigen is de grootste kostencomponent bij nieuwe voertuigen. De afschrijving, het verschil tussen aanschafprijs en inruilwaarde, heeft daarmee een grote impact op zowel de commerciële leaseprijzen als een TCO-benadering.

Autotelex is een bedrijf gespecialiseerd in waardebepalingen van voertuigen. De Autotelex restwaardes worden veelvuldig gebruikt door bedrijven in de autohandel en leasemaatschappijen. Autotelex verstrekt in opdracht van RVO/IenW zowel actuele restwaardes als een inschatting van toekomstige verwachte restwaardes. Van verschillende jaren zijn de actuele en toekomstige restwaardes op basis van Autotelex verzameld. Per autosegment A tot en met E zijn 'mandjes' representatieve en veel-verkochte merk-model-uitvoeringsvarianten opgesteld, waarmee geaggregeerd een gemiddelde restwaarde per segment en brandstof voor 4 jaar oude auto's in kaart is gebracht. De data betreffen echter momentopnames en kunnen van jaar tot jaar soms grote schokken laten zien. In Figuur 16 staan de actuele en verwachte toekomstige restwaardes van benzine en EV weergegeven van de metingen in 2021-2025¹³. De actuele restwaarde is de inruilwaarde van een 4 jaar oude auto in die specifieke jaargang. Bij de toekomstige restwaarde is een inschatting gemaakt van de restwaarde van een auto over 4 jaar die nu nieuw wordt aangeschaft. De actuele restwaardes van benzine laten sinds 2022 een duidelijke dalende trend zien. Bij de actuele restwaardes van EV valt de daling van het D-segment op tussen 2024 en 2025. Dit is mogelijk te wijten aan het grote aanbod zakelijke EV in dit segment dat eind 2024 of begin 2025 op de tweedehands markt terecht is gekomen (verkooppeiken van eind 2019 die na 5 jaar bijtelling met korting uit de leasemarkt stroomden). De toekomstige restwaarde van EV in het D-segment is op basis van de laatste raming echter het hoogst van alle segmenten.

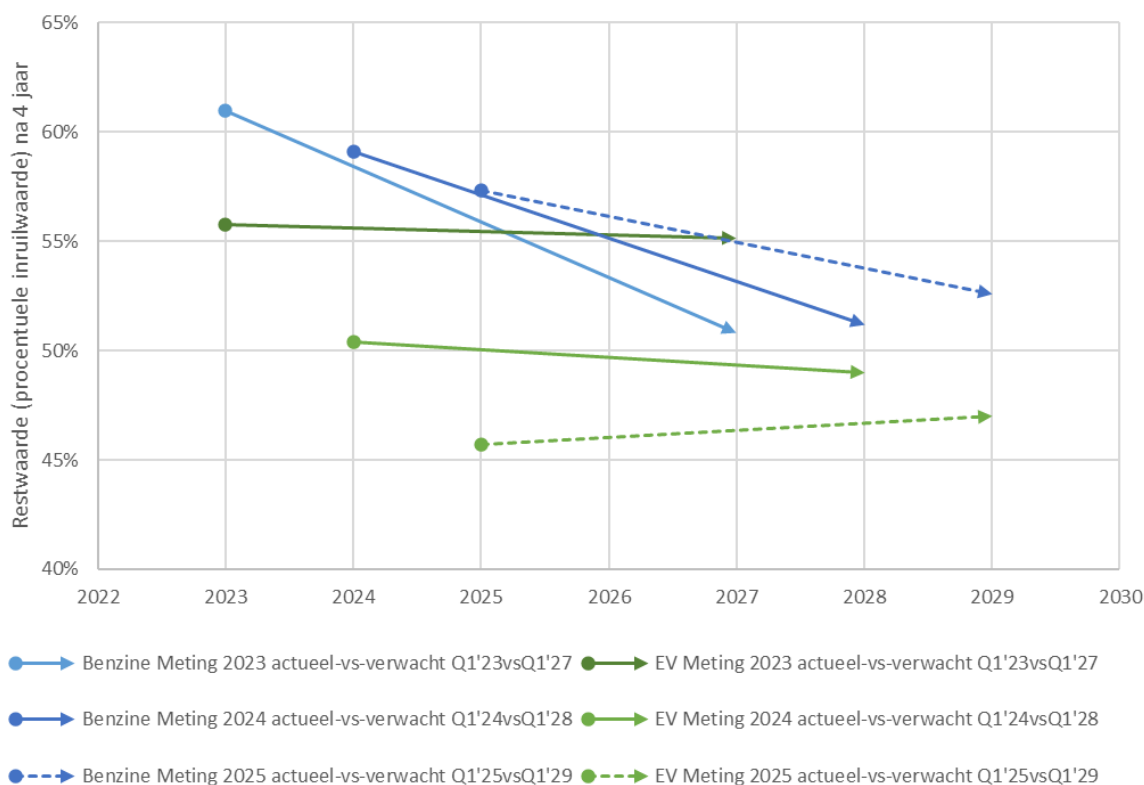
¹³ De TCO-berekeningen in Bijlage A is opgesteld voorafgaand aan de laatste Autotelex meting van Q1-2025. De ramingen die hierbij zijn gemaakt zijn dus niet gebaseerd op restwaarde metingen tot en met 2024.

Figuur 16: Actuele en toekomstige restwaardes benzine en EV na 4 jaar en 60.000 km per segment o.b.v. autotelex.



Om een algemener en duidelijker beeld te schetsen is in Figuur 17 is zowel de actuele als verwachte gemiddelde restwaarde van de segmenten B-D voor benzine en EV weergegeven. Hierin is goed te zien hoe de prognoses zich verhouden tot de realisatiecijfers bij de laatste drie metingen. De actuele restwaardes van benzine laten jaar-op-jaar een daling zien terwijl de verwachting is dat de restwaarde de komende 4 jaar nog verder zal dalen. Bij EV is eveneens een daling te zien in de actuele restwaardes, echter is de verwachting dat de restwaarde de komende 4 jaar meer stabiel blijft of zal stijgen. De huidige daling van de restwaardes van EV kan verschillende oorzaken hebben. Het tweedehands EV aanbod is nog beperkt en zit in een relatief pril marktstadium. Actuele tweedehands EV aanbod betreffen veelal auto's van 4 of 5 jaar geleden die nu uit hun leasecontracten stromen. Een verhoogd aanbod op de tweedehands markt van zakelijke auto's en onduidelijkheden omtrent de kosten van EV t.o.v. fossiel voor de particuliere rijder, zoals wisselende mrb-kortingen en wisselende accijnstarieven en brandstofprijzen zorgen voor onzekerheid. Desondanks lijkt het er op alsof de restwaardes van benzine en EV zich naar elkaar toe gaan bewegen richting de toekomst. Wanneer de beleidsonzekerheid rond o.a. mrb- en accijnstarieven voor meerdere jaren weggenomen kan worden, zouden toekomstige restwaardes van EV mogelijk verder stabiliseren.

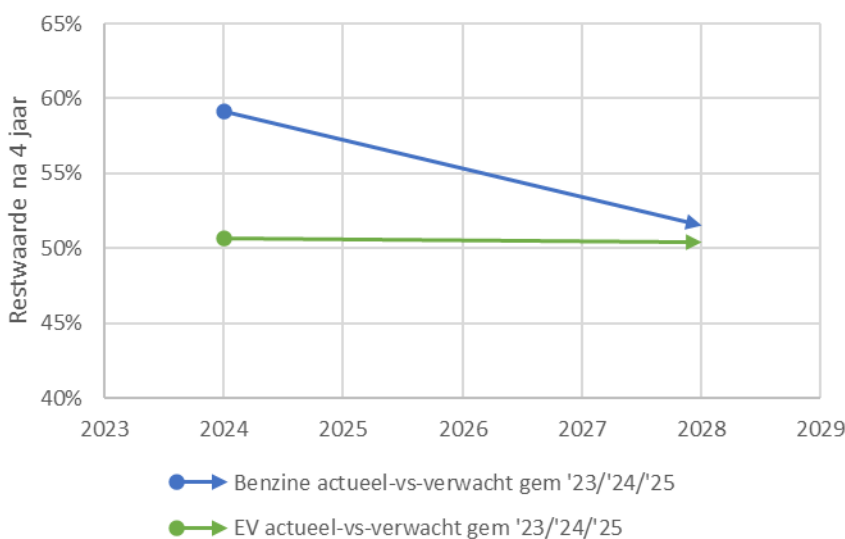
Figuur 17: Gemiddelde actuele en verwachte restwaarde benzine en EV na 4 jaar en 60.000 km.



Bron: bewerking Revnext o.b.v. Autotelex.

Om niet te veel aandacht te besteden aan de jaar-op-jaar veranderingen is tot slot in Figuur 18 het gemiddelde van de metingen (actueel en toekomstig) uit 2023, 2024 en 2025 genomen. Dit onderschrijft de verwachting dat de toekomstige restwaarde van EV en benzine binnen enkele jaren (omstreeks 2030) op hetzelfde niveau uit zal kunnen komen.

Figuur 18: Het gemiddelde van de metingen uit 2023, 2024 en 2025 weergegeven in 2024/2028 van de actuele en verwachte restwaarde benzine en EV na 4 jaar en 60.000 km.



Bron: bewerking Revnext o.b.v. Autotelex.