Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

32 800 Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)

Nr. 93 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2026

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 contourenbrief[1] van vorig jaar om de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) om te vormen naar een tenaamstellingsbelasting. Ten derde ben ik, conform de aangenomen motie van de leden Van Dijk en Van Eijk[2], 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 Oosterhuis[3]. 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.

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.

[1] Kamerstukken II 2024/25, 32 800, nr. 89.
[2] Kamerstukken II 2025/26, 32 140, nr. 298.
[3] Kamerstukken II 2025/26, 32 140, nr. 294.

kst-32800-93
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Aanleiding hiervoor is dat de huidige vormgeving van de mrb voor elektrische auto's specifieke knelpunten kent. Zo valt het generieke kortingspercentage voor 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.[4] 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

[4] 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.

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 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.

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 ontwijkingsmogelijkheden 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 nieuwverkopen 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 wagenpark[5]. 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). Over de uitkomsten van voorgenoemd onderzoek wordt uw Kamer eind dit jaar nader geïnformeerd.

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 Eijk[6] 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

[5] Trendrapport Nederlandse markt personenauto's, editie 2025.
[6] Kamerstukken II 2025/26, 32 140, nr. 298.

deze regeling onder werkgevers te vergroten. Het kabinet zal daarom aan de slag gaan met een informatiecampagne.

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 rijscholen 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 rijscholen 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 loonheffingennummer) 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 loonheffingennummers. 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 amendement[7] 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 geleden[8] 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.

---

[7] Kamerstukken II 2025/26, 36 812, nr. 102.

[8] 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.

Uw 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.

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 31 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.	– 59	– 18	– 14	– 11	– 9	2	– 4	– 4	2033
Optie 3: Leeftijdsgrens op 16 jaar houden	– 72	– 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

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.

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.

V Tot slot

Met deze brief heb ik een toelichting gegeven op eerdere toezeggingen aan Uw Kamer. 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.

De Staatssecretaris van Financiën,
E. Eerenberg