Revnext

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

Inhoud

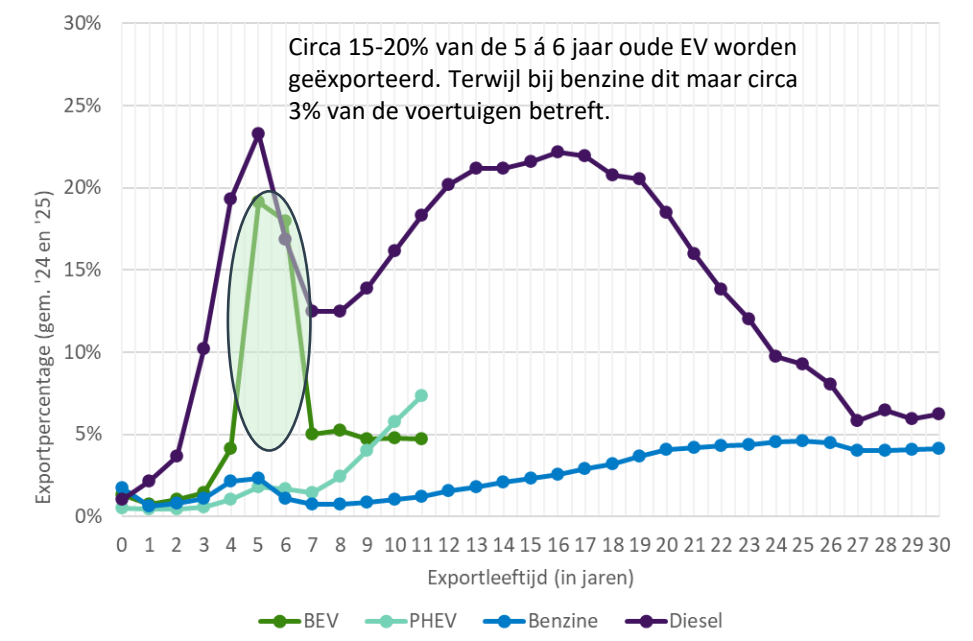
Inhoudsopgave:

- Aanleiding en probleemstelling — Slide 3
- Doel van de regeling en samenhang met overig beleid — Slide 9
- Vormgeving regeling en doelgroepen die gebruik willen/kunnen maken van de regeling — Slide 12
- Kostenvergelijking van de Greentimer-regeling met zakelijk nieuw, privé tweedehands en ZZP-ers. — Slide 17
- Budgettaire effecten voor de overheid — Slide 23
- Conclusie en discussie — Slide 26

Aanleiding en probleemstelling

Aanleiding en probleemstelling

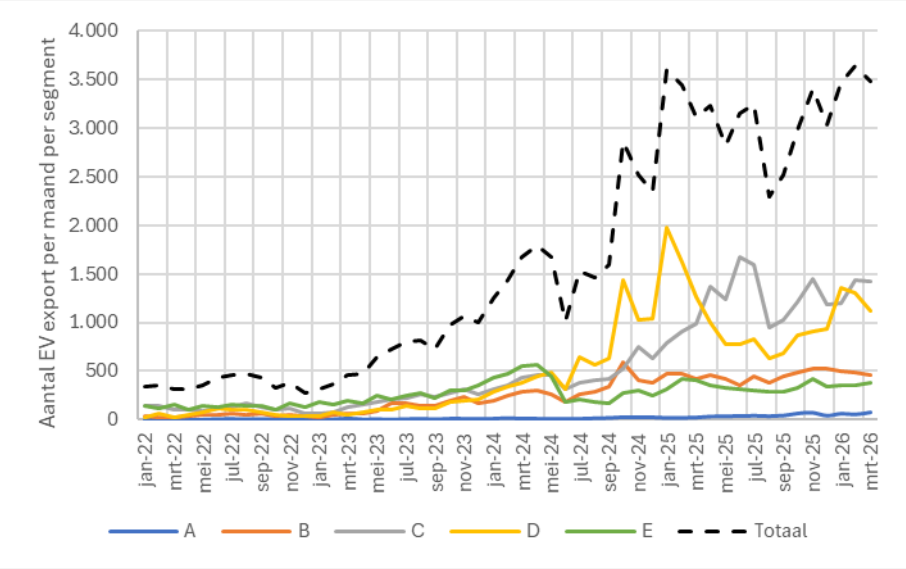
- Een groot deel van de elektrische auto's wordt na 5 á 6 jaar geëxporteerd in Nederland. Dit betreffen veelal ex-zakelijke lease auto's die zijn aangeschaft met een (bepaalde) fiscale korting in de bijtelling, mrb en BPM.
- Dit komt (deels) doordat het aanbod (ex-zakelijke lease EV) groter is dan de 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.

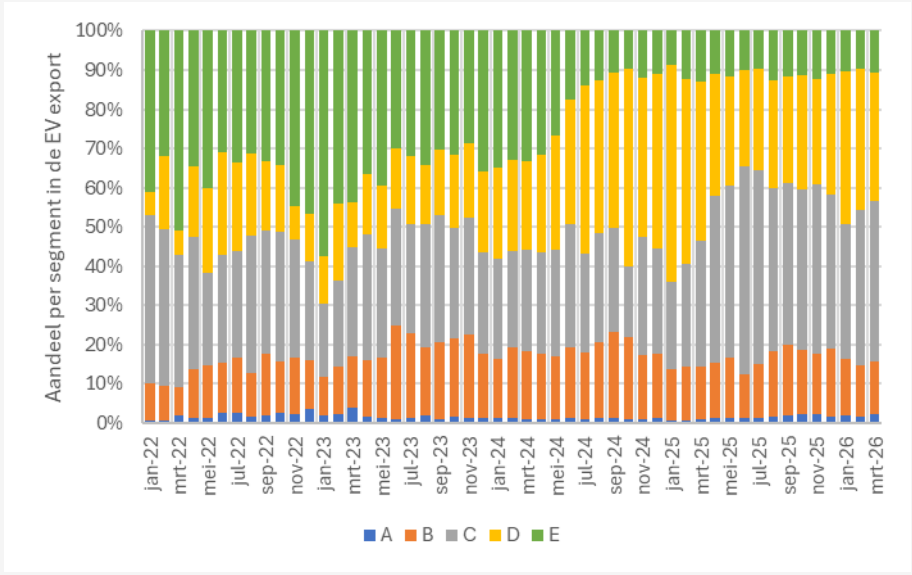


Bron: RDW-data/Trendrapport PA 2025/2026. Exportgegevens van 2024 en 2025.

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.

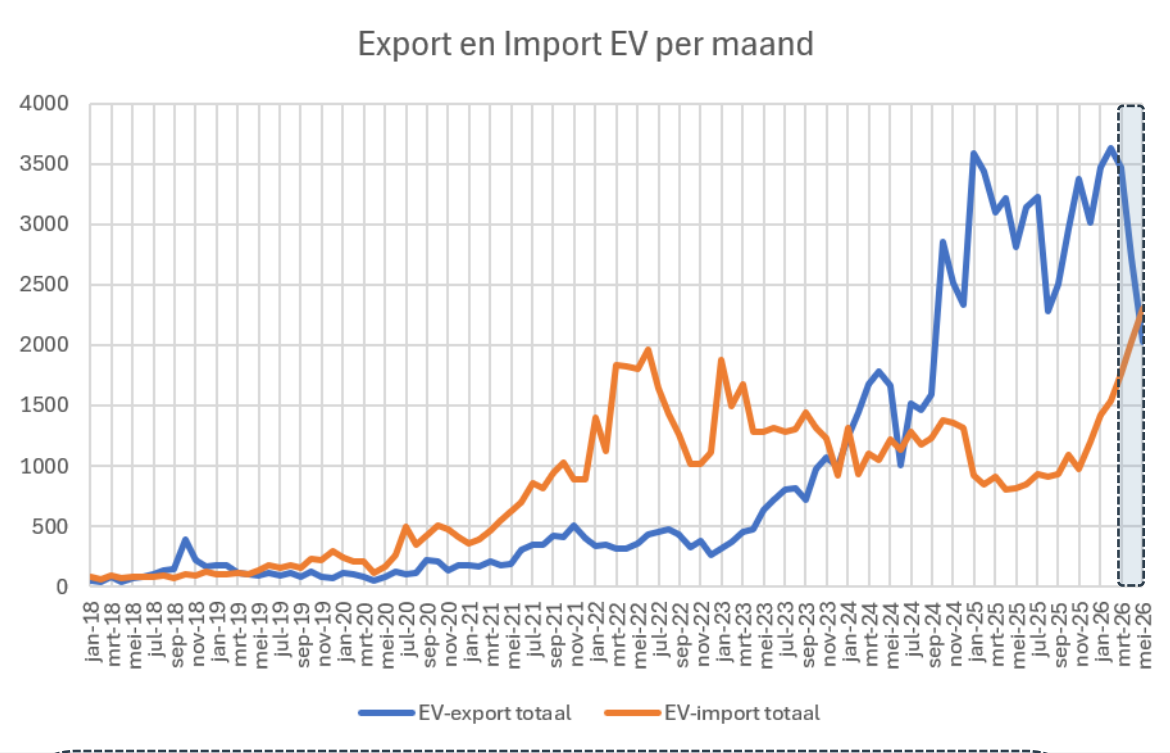


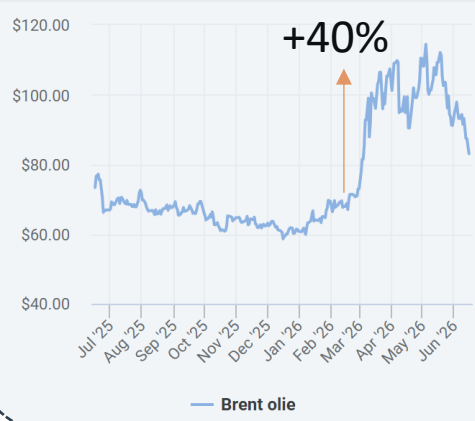


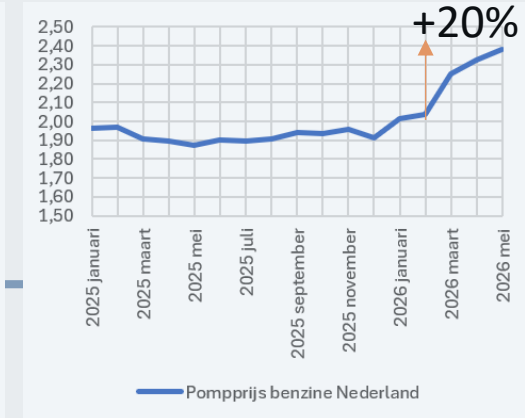
Bron: RDW-data / RVO-data. Exportgegevens tot en met maart 2026.

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.





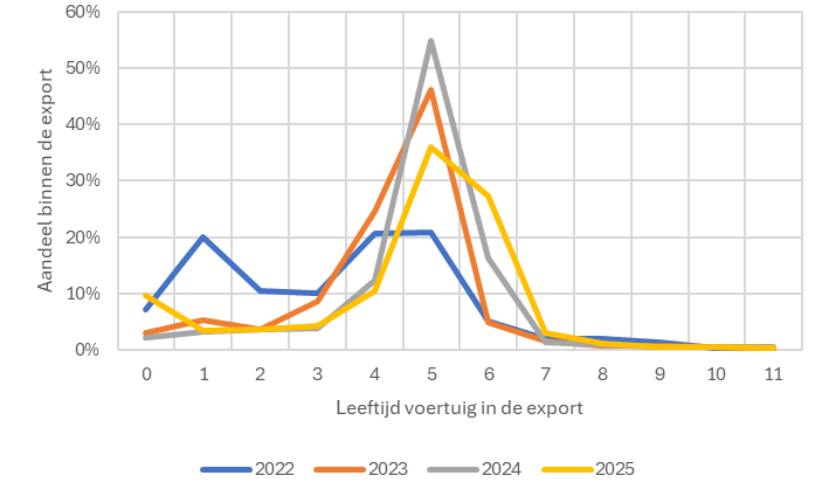


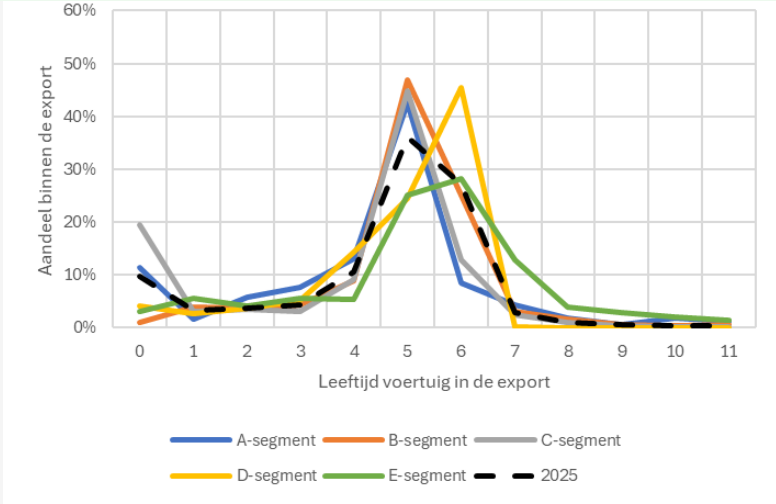
Bron: RDW-data / RVO-data. Exportgegevens tot en met maart 2026.

Aanleiding en probleemstelling

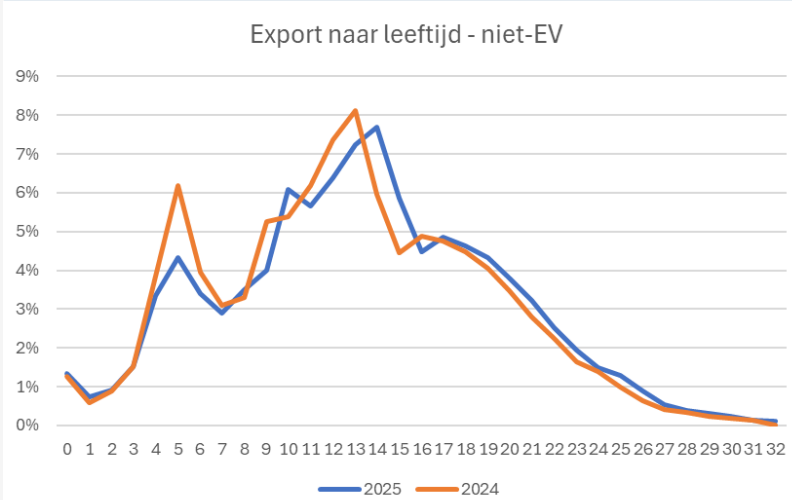
- De exportpiek van EV's is bij 5 jaar oude EV's. Dit komt doordat zakelijke leasecontracten en de lengte van de bijtellingskorting 5 jaar (60 maanden) duren, waarna ze doorstromen naar de tweedehands markt of via export uitstromen.
- Hoewel niet-EV's ook een exportpiek hebben rond 5 jaar is dit patroon 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:

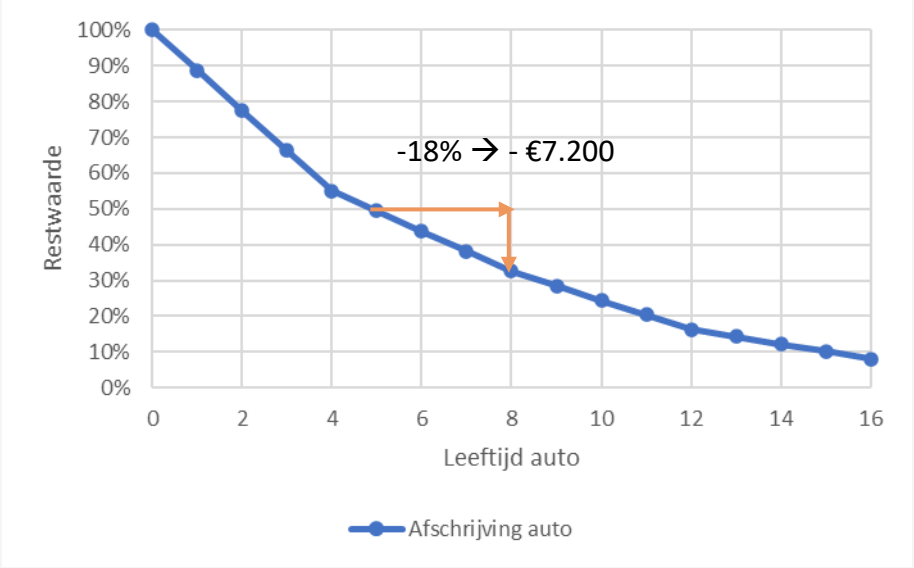


*Specifiek voor 2025 was er bij D-segment een piek te zien van 6 jaar oude auto's. Dit komt doordat veel Tesla Model 3 eind (lees december) 2019 zijn aangeschaft en in de loop van 2025 zijn geëxporteerd. De leeftijd van deze voertuigen ligt eigenlijk tussen de 5 en 6 jaar in.
Bron: RDW-data / RVO-data.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

Revnext

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 beprijzen 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/versobering 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	• Verdere afbouw bijtellingskorting EV • Einde particuliere aanschafsubsidie (SEPP) • Einde vrijstelling MRB (25% tarief voor EV) • Einde vrijstelling BPM (vaste voet voor EV)	• Verdere afbouw bijtellingskorting EV • Verdere afbouw MRB-korting (70% tarief)	• Verdere afbouw bijtellingskorting EV • Introductie pseudo-eindheffing voor fossiele zakelijke auto's • Einde youngtimer-regeling voor oudere fossiele auto's	• Einde bijtellingskorting EV • Mogelijke introductie greentimer-regeling	• Verdere afbouw MRB-korting EV	• Einde MRB-korting EV

Doel van de regeling

- Mogelijke doelen Greentimer-regeling:
  - Versnellen elektrificatie Nederlands wagenpark & extra CO_2-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-inkomensklasses 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 dichter in 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.

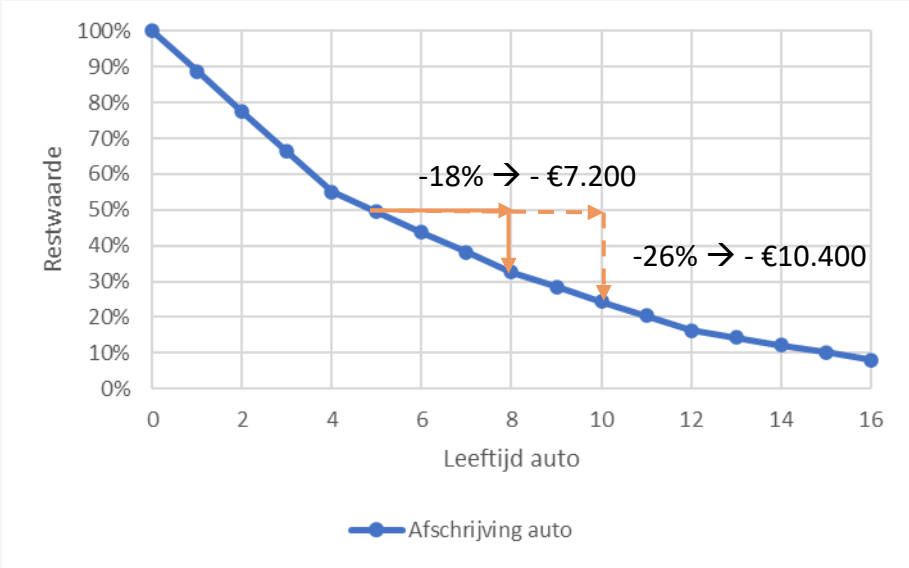
Vormgeving greentimer-regeling	
Invoerjaar	2028 t/m ?
Aandrijflijn	BEV (volledig elektrisch)
Eigendomstype	Zakelijk (lease of eigendom)
Leeftijdsvenster auto	5 t/m 8 jaar (60-96 maanden) o.b.v. Datum Eerste toelating (DET)
Gebruiksduur	Maximaal 3 jaar (verlaagde bijtelling staat gedurende deze periode 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.

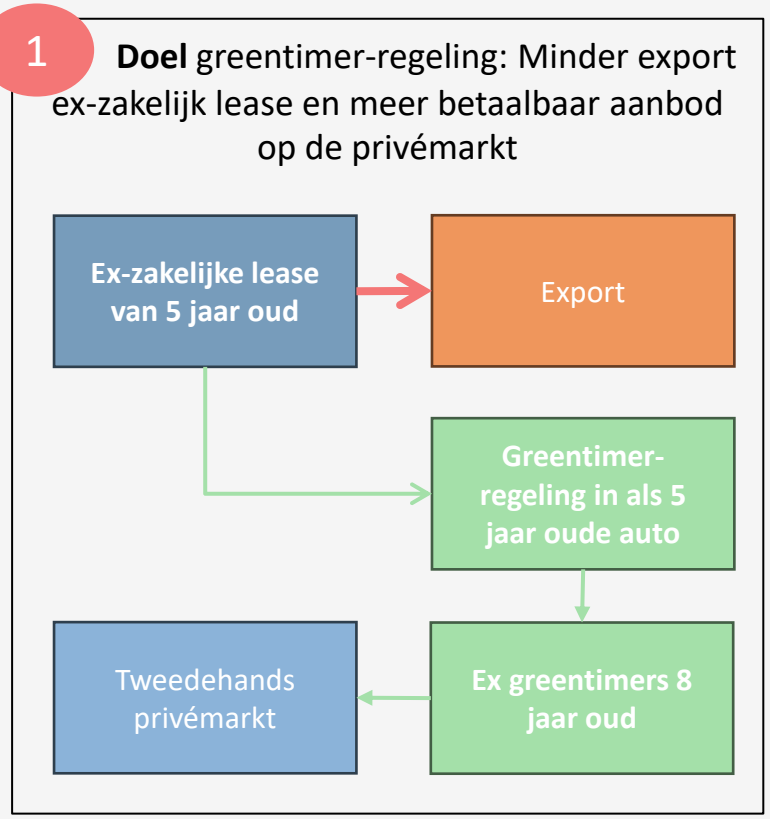


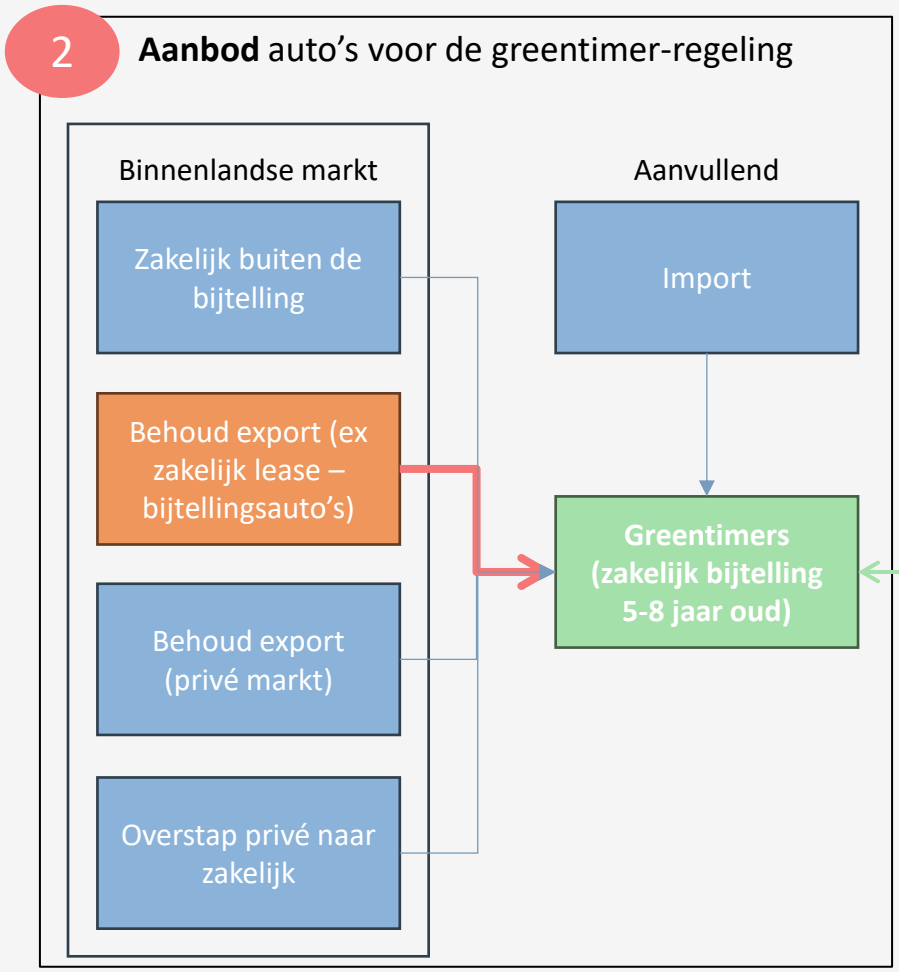
Handelingsperspectieven en belangen

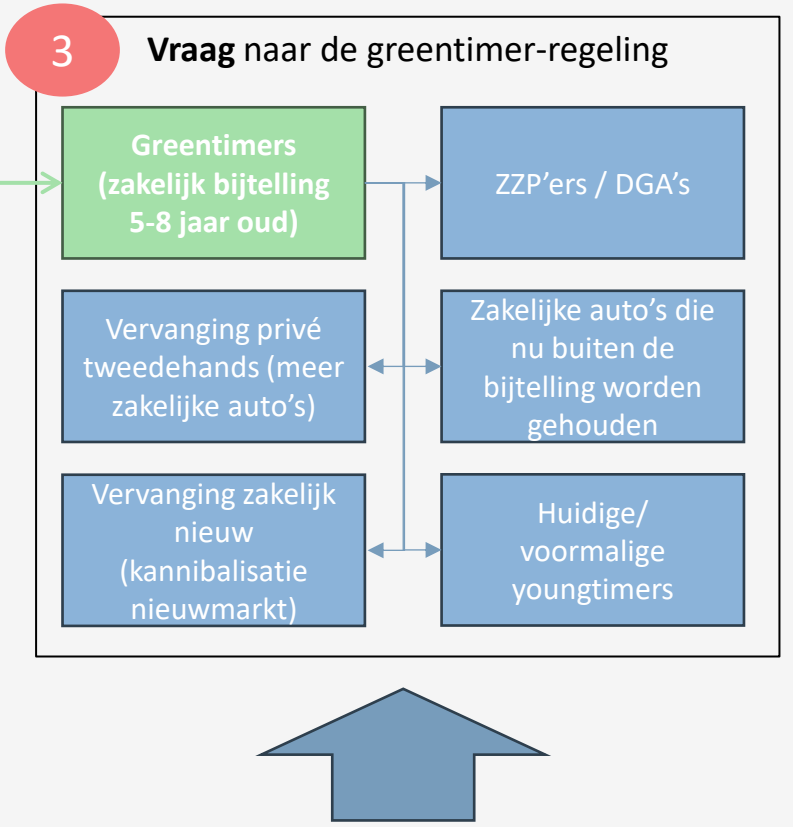
- Werkgevers
  - Mobiliteitsbeleid vormgeven: leaseregeling, reiskostenvergoeding, mobiliteitsbudget.
  - Leaseauto als arbeidsvoorwaarde aanbieden (aantrekken / behoud van personeel).
  - Sturing op verduurzaming leaserijders, overige werkgebonden mobiliteit (CSRD, WPM doelen 100+ werkgevers).
  - Kosten 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







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:
  1. Lagere bijtelling voor werknemers (14% i.p.v. 22%, dus 36% lager, later 15% i.p.v. 22%, dus 32% lager).
  2. 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.

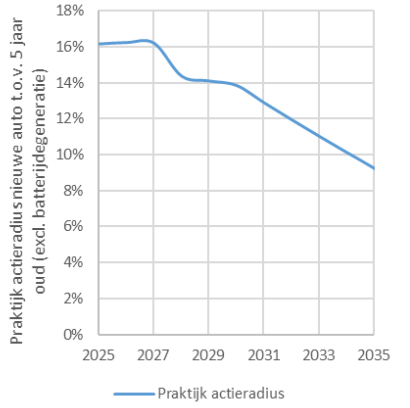
Segment	Voorbeeld-auto's	Kosten werkgever: Leaseprijs nieuw (ex btw.)	Kosten werkgever: Leaseprijs 5 jaar oude greentimer (-25%)	Catalogusprijs EV 2020/2021 (nominaal)	Catalogusprijs EV 2025/2026 (nominaal)	Bijtelling nieuw o.b.v. catalogusprijs 2025/2026 x22%	Bijtelling greentimer o.b.v. catalogusprijs 2020/2021 x14%	Verschil 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%

Bron: Revnext (2025). https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/09/16/pseudo-eindheffing-onderzoek-3-kwantitatieve-analyse-uitwijkopties

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.

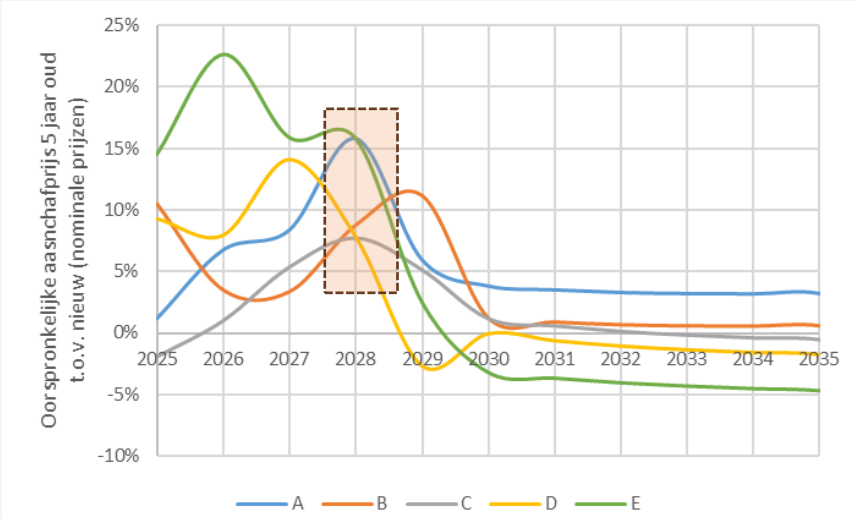
Revnext

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)



Bron: Bewerking o.b.v. de KEV26 / SPARK 2.2 invoer. Voor de prognosejaren is gerekend met 2% inflatie per jaar.

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 huidig 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.

Revnext

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 huidig 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 plaat 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.

Revnext

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 (2/3de DGA's en 1/3de ZZP'ers). Bij afschaffing van de youngtimer-regeling is ingeschat dat 2/3de hiervan geen zakelijke auto meer zal bezitten en 1/3de overstapt naar een nieuwe zakelijke auto. 67% van de 75.000 (=50.000) komt hierdoor terecht bij de categorie B 'vervanging privé tweedehands'. 2/3de van de overige 25.000 (=15.000) die wel een zakelijke auto neemt komt in de categorie A 'vervanging zakelijk nieuw' werknemer/DGA, en 1/3de 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.

Optelling van minst gunstige en gunstige effecten per categorie

* Autoleasemarkt in cijfers (2022). VNA.

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

Conclusie/Discussie

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.

- **Klimaateffect en grotere aanwas tweedehandsmarkt**: het klimaateffect 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 klimaateffect. 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	Nieuw				Jong Tweedehands			Youngtimer (fossiel)	
C-segment (circa €45.000)	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 word 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.

Revnext