2026-06-18

Ministerie van Financiën

HEDEN
TER BESLISSING
Aan

de minister

Persoonsgegevens

nota

Kamerbrief toezeggingen autofiscaliteit

Datum
12 juni 2026

Notanummer
2026-0000255252

Bijlagen
1. Kamerbrief
2. Onderzoek greentimerregeling

Aanleiding

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

Beslispunten

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

akkoord, strak geschreven deze brief!

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

Toelichting

Toezeggingen t.a.v. hervorming autobelastingen

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

denkrichting aanknopingspunten bood om uitvoeringsproblemen bij de bpm te verminderen, wegen risico's op ontwijking, marktverstoring, budgettaire derving en vertraging van de toename in het aandeel elektrische auto's zwaarder. Tegelijkertijd blijft de noodzaak om de bpm te hervormen staan, gezien de knelpunten in de uitvoering en de eroderende belastinginkomsten. Hiervoor wordt gekeken naar alternatieven om de bpm lastenneutraal beter werkbaar voor de uitvoering te maken.
    - Het onderzoek naar de grondslag in de mrb is naar verwachting eind dit jaar klaar.
    - Het onderzoek naar het principe EV moet blijven lonen is uitgezet in opdracht van IenW. De bewindspersonen van IenW zullen de TK hier later dit jaar over informeren.
- We stellen voor om aan het eind van de brief toe te zeggen dat u in gesprek gaat met het maatschappelijk veld over hervorming van de autobelastingen en dat u de TK eind dit jaar nader informeert over uw inzet op dit terrein.

Toezeggingen t.a.v. youngtimerregeling en greentimerregeling
- In de brief worden verschillende mogelijkheden geschetst voor een ander afbouwpad van de youngtimerregeling. Er wordt nog geen keuze gemaakt, omdat een ander afbouwpad budgettaire consequenties heeft en moet worden gewogen in augustus.
- Daarnaast zijn de eerste onderzoeksresultaten naar een greentimerregeling beschikbaar. Dit is een korting in de bijtelling voor oudere elektrische auto's.
- Op basis van de eerste onderzoeksresultaten is dit ons beeld:
    - Vrijwel alle nieuwe auto's in de bijtelling zullen de komende jaren al elektrisch worden vanwege de pseudo-eindheffing.
    - We verwachten dat als gevolg van een greentimerregeling een beperkt aantal werknemers zal wisselen van een nieuwe elektrische auto naar een tweedehands elektrische auto in de bijtelling. Dit kan export van elektrische auto's naar het buitenland beperken, maar leidt op zichzelf niet tot heel veel extra elektrische auto's in het wagenpark.
    - Met name bij de huidige gebruikers van de youngtimerregeling zit potentieel voor extra overstappers naar een elektrische auto. De greentimerregeling maakt dit – in combinatie met het afbouwen van de youngtimerregeling) financieel aantrekkelijker. We verwachten daardoor dat het aantal elektrische auto's als gevolg van een greentimerregeling beperkt kan toenemen.
- Deze eerste conclusies willen we toetsen door een enquête onder werkgevers en werknemers uit te zetten. Deze resultaten zijn deze zomer beschikbaar.
- Ter voorbereiding op de augustusbesluitvorming werken we de budgettaire consequenties van een greentimerregeling en het mogelijke invoeringsjaar verder uit.

Communicatie
Uw woordvoerder is betrokken.

Politiek/bestuurlijke context
- Met deze brief worden een aantal moties afgedaan:
    - De motie van de leden Van Dijk en Van Eijk[1] over de uitwerking van de pseudo-eindheffing in de praktijk;

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

- De motie van de leden Grinwis en Oosterhuis[2] over een ander afbouwpad voor de youngtimerregeling en de mogelijkheid voor een nieuwe bijtellingskorting voor oudere elektrische auto's, ook wel de greentimerregeling genoemd;
- De motie Koffeman (eerste kamer) die verzoekt om te onderzoeken welke maatregelen genomen kunnen worden om meer elektrische voertuigen te behouden voor de Nederlandse tweedehandsmarkt.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden
Niet van toepassing.

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

Bijlage 1 – overzicht aanpassingen pseudo-eindheffing

Categorie 1: Valide punt, gaan pseudo-eindheffing aanpassen	
Probleem	**Standpunt FIN**
Vervangend vervoer bij reparatie/onderhoud: • Als de vervangende auto fossiel is, dan moet de werkgever hierover mogelijk pseudo-eindheffing betalen. • Dit wordt als onrechtvaardig gezien omdat de "vaste" auto al elektrisch is of omdat het leidt tot dubbele pseudo-eindheffing, omdat de werkgever al heeft betaald voor de fossiele "vaste" auto.	**Vrijstelling** bij tijdelijke vervanging van de vaste auto vanwege schade/reparatie/onderhoud/bandenwissel voor maximale periode van 14 dagen. De grens van 5 dagen wordt nu gehanteerd in een soortgelijke regeling voor de bijtelling. Naar aanleiding van gesprekken met de branche zetten we nu in op een langere periode dan de eerdergenoemde 5 dagen, omdat volgens hen de reparatie gemiddeld 7 dagen duurt (met uitschieters naar een maand). De Belastingdienst houdt het aantal dagen voor de bijtelling graag gelijk met de pefa. Overwogen kan worden de 5 dagen uit het bestaande convenant met de BOVAG ook te verruimen.
Tijdelijk vervoer valt per 1 januari 2027 direct onder de pseudo-eindheffing: • Tijdelijk vervoer (bijv. deelauto's of huurauto's) worden in de praktijk vaak voor het eerst na 1 januari 2027 ter beschikking gesteld. • De branche verwacht dat deze groep direct onder de pseudo-eindheffing gaat vallen en dus sneller moet elektrificeren dan de "vaste" leaseauto, omdat die wel gebruik kan maken van het overgangsrecht. En dat werkgevers daardoor geen of minder fossiele auto's gaan huren, wat de huurmarkt financieel hard zal raken. • Ander knelpunt is dat de pseudo-eindheffing pro rata wordt toegepast; een dag een deelauto gebruiken, betekent een hele maand betalen. • De BOVAG vraagt specifieke aandacht voor de gevolgen voor autoverhuurbedrijven. Er zijn ongeveer 100.000 huurauto's, waarvan ongeveer 75% zakelijk ingezet (11%-punt voor vervangend vervoer bij reparatie etc.) • Als gevolg van de pseudo-eindheffing moeten verhuurbedrijven versneld hun vloot vervangen en uitbreiden. Uitbreiding is nodig, omdat in de particuliere markt minder vraag naar elektrisch is. Een deel van de fossiele vloot moet worden aangehouden voor de particuliere markt, waar een huurauto nu voor zowel particuliere als zakelijke markt wordt ingezet. • Volgens de BOVAG heeft slechts 27% van de verhuurbedrijven voldoende financiële	**Beperkte vrijstelling** voor één periode van maximaal 7 aaneengesloten kalenderdagen per jaar introduceren. Deze vrijstelling geldt – net als de rest van de pseudo-eindheffing – specifiek per auto. Een werkgever kan een specifieke auto dus eenmaal per jaar voor een periode van maximaal 7 aaneengesloten kalenderdagen ter beschikking stellen aan een van zijn werknemers, zonder pseudo-eindheffing te hoeve betalen. Deze vrijstelling vervalt per 1 januari 2031 – samen met het reguliere overgangsrecht van de pseudo-eindheffing.

middelen om vloot vroegtijdig te vervangen. (Meeste looptijden bedragen 13-24 maanden).	
Lesauto's: • De sector kan nog niet (volledig) overstappen op elektrische auto's. Voor een volwaardig rijbewijs moet namelijk les worden gegeven in een (fossiele) schakelauto. • De sector benoemt dat ze zich ervan bewust zijn dat werkgevers in principe kunnen voorkomen dat zij de pefa verschuldigd zijn. • Echter kunnen in de praktijk situaties ontstaan waardoor woon-werkverkeer niet helemaal is te voorkomen. Dit leidt bovendien tot een grote administratieve druk, als bewezen moet worden dat de auto alleen zakelijk is gebruikt.	**Vrijstelling** voor lesauto's opnemen in de wet (met horizonbepaling) • Vanwege Europese regelgeving is een volwaardig rijbewijs B niet mogelijk als les wordt gegeven in een elektrische auto. • Dit maakt deze groep anders, dan andere groepen die ook moeilijker kunnen elektrificeren. • Uitzondering is gerechtvaardigd. Wel met horizonbepaling, want niet meer nodig als EU regelgeving verandert. • De BD doet finale check op uitvoerbaarheid in uitvoeringstoets.
Taxiritten: de sector maakt zich zorgen dat voor een individuele taxirit een pseudo-eindheffing voor een hele maand moet worden betaald.	**Verduidelijken** in Kamerbrief dat het gebruik van een taxi als passagier niet direct tot het ter beschikking stellen van een auto leidt. En dus geen pseudo-eindheffing hoeft te worden betaald voor een individuele taxirit.
Toepassing pseudo-eindheffing in buitenland (1/2) Er is onduidelijkheid over de vraag of en zo ja in welke mate pseudo-eindheffing verschuldigd is als een ander land heffingsrecht heeft over een deel van het arbeidsinkomen.	**Verduidelijken** in de kamerbrief dat als een ander land ook heffingsrecht heeft over een deel van het arbeidsinkomen, dezelfde verdeling mag worden toegepast voor de pseudo-eindheffing.
Overgangsrecht bij fusie en overnames (1/2) • De zorg bestaat dat bij fusie of overnames geen gebruik meer kan worden gemaakt van de overgangstermijn en eerder dan verwacht pseudo-eindheffing moet worden betaald.	**Verduidelijken** in de kamerbrief dat bij fusies en overnames de nieuwe werkgever in de plaats treedt van de oude werkgever en daardoor het overgangsrecht van toepassing blijft bij de nieuwe werkgever.
Einddatum overgangsrecht • De sector gaf aan het ongewenst te vinden dat het overgangsrecht halverwege een maand/het jaar wordt beëindigd (is momenteel 17 september 2030), omdat dit leidt tot extra administratieve lasten.	**Overgangsrecht verlengen** tot 1 januari 2031 • We kunnen niet geheel overzien in hoeverre er echt extra administratieve lasten optreden als het overgangsrecht blijft staan op 17 september 2030. • Uitstel naar 1 januari 2031 heeft echter geen gevolgen voor de budgettaire opbrengst of de klimaateffecten.

Categorie 2: Geen aanpassing

Probleem	Standpunt FIN
Demoauto's: • Autobedrijven en dealers zijn in hun bedrijfsvoering afhankelijk van demonstratiemodellen. • Zij zijn contractueel door hun fabrikant/importeur verplicht om ook niet-emissievrije modellen te tonen of beschikbaar te hebben zolang deze onderdeel uitmaken van het modelaanbod van een merk op de Nederlandse markt.	**Geen aanpassing:** • Demoauto's vallen alleen onder de pseudo-eindheffing als ze door werknemers worden gebruikt voor woon-werkverkeer of privékilometers. • Zakelijk gebruik, zoals bijvoorbeeld proefritten, valt niet onder de pseudo-eindheffing. • Er is geen objectieve reden om deze groep wel uit te zonderen en andere groepen niet. • Bovendien staat het promoten van fossiele auto's (wat het doel is van privégebruik van demoauto's) haaks op de doelstelling van de pseudo-eindheffing.
Toepassing pseudo-eindheffing in buitenland (2/2) • Er wordt als bezwaar geuit dat een werknemer die een half jaar in het buitenland werkt en daar op een plek zit waar het niet mogelijk is om een elektrische auto te huren, alsnog een fossiele personenauto moet gebruiken.	**Geen aanpassing** voor situatie dat in het buitenland geen elektrische auto kan worden gehuurd. De pseudo-eindheffing kan in deze situaties worden vermeden door de auto alleen zakelijk te gebruiken.
Concernregeling (2/2) • Sector vindt het problematisch dat het overgangsrecht vervalt als een werknemer binnen concern van werkgever wisselt. Benoemt dat dit de arbeidsmobiliteit beperkt. • Hoewel dit bij de laatste gesprekken in mindere mate ter sprake kwam, spelen hierbij ook de volgende eerdere signalen: • Sector gaf ook het signaal dat een concernregeling wenselijk is en een groter toepassingsbereik moet hebben dan het toepassen van de overgangsregeling. • Daarnaast gaf de sector het signaal dat ook bij een wisseling van werkgever buiten een concern het overgangsrecht van toepassing moet blijven (wederom met argument arbeidsmobiliteit).	**Geen aanpassing:** • De introductie van een concernregeling waarmee het overgangsrecht van toepassing blijft, introduceert een onderscheid tussen wisseling van werkgever buiten en binnen concern, terwijl het binnen concern juist eenvoudiger is om de situatie zo te regelen dat de overgangsregeling van toepassing blijft. • Een concernregeling brengt daarnaast afbakeningsvraagstukken met zich mee (wanneer bestaat er wel en niet recht op). • Een bredere toepassing van de concernregeling of het uitbreiden van het overgangsrecht bij een wisseling van werkgever (ook buiten concern) is onwenselijk. We verwachten dat hiermee de normering via de pseudo-eindheffing veel minder effectief gaat zijn. • De systematiek van de pseudo-eindheffing is dat de werkgever de heffing betaalt als hij een auto ter beschikking stelt. Het past niet om dan een andere werkgever een uitzondering te geven, omdat een werknemer van werkgever wisselt.
Uitzondering als elektrificatie niet kan vanwege netcongestie • Vanuit de branche wordt aangegeven dat bedrijven steeds vaker geen zwaardere	**Geen aanpassing:** • Voor de pseudo-eindheffing als geheel zien we netcongestie niet als een groot knelpunt, omdat mensen vaak ook thuis of in de

elektriciteitsaansluiting kunnen krijgen. Dit is nodig voor het installeren van laadpalen. • De Bovag vraagt met name aandacht voor autoverhuurbedrijven. Volgens de Bovag zou ongeveer 90% van de bedrijven extra laadpalen moeten installeren. Vier op de tien verhuurbedrijven heeft recent aanvraag gedaan voor zwaardere aansluiting, waarvan 78% zou zijn afgewezen.	woonwijk kunnen laden; dat hoeft niet perse bij het bedrijf. • We herkennen wel dat netcongestie met name bij bedrijventerreinen van bijvoorbeeld autoverhuurbedrijven een knelpunt vormt. • Is wel de vraag of autoverhuurbedrijven echt zoveel laadpalen op het eigen terrein moet hebben staan. Huurders moeten nu ook de benzineauto volgetankt weer inleveren. • Het is juridisch daarnaast lastig om hard te maken of een bedrijf in de knel komt vanwege overmacht of dat de omstandigheden te voorzien waren. Om deze juridische reden raden we een specifieke vrijstelling af.