Eerste Kamer der Staten-Generaal **I**

Vergaderjaar 2026-2027

37 023 Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Overige fiscale maatregelen 2027)

C **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**
Ontvangen 27 november 2026

I. ALGEMEEN

Inleiding
Het kabinet heeft met interesse kennisgenomen van de vragen van de leden van de fracties van BBB, VVD en ChristenUnie.

Hierna zijn bij de beantwoording gelijkluidende of in elkaars verlengde liggende vragen tezamen beantwoord.

Wijzigen pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto's
De leden van de fractie van de BBB vragen op welke wijze de Belastingdienst gaat handhaven op een juiste toepassing van de pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto's. Daarnaast vragen deze leden of het kabinet het verantwoord vindt om deze heffing per 1 januari 2027 in te laten gaan, gelet op de omvang van de incidentele uitvoeringskosten. De controles van de Belastingdienst zullen – net zoals veel controles naar de juistheid van de afgedragen loonheffingen – voornamelijk plaatsvinden via reguliere controles, bedrijfsgesprekken en boekenonderzoeken. De Belastingdienst gaf in de uitvoeringstoets aan dat onduidelijkheid over de vraag wanneer sprake is van woon-werkverkeer de handhaving bemoeilijkt. Naar aanleiding van deze uitvoeringstoets heeft het kabinet besloten om een definitie van het begrip woon-werkverkeer te codificeren, wat de handhaving ten goede komt. Daarnaast zijn via het wetsvoorstel Overige Fiscale Maatregelen 2027 een aantal aanvullende regels voorgesteld om deze pseudo-eindheffing te vereenvoudigen, wat de uitvoerbaarheid ook ten goede komt. Het kabinet vindt het belangrijk dat deze maatregel nu in werking treedt om te kunnen voldoen aan de, specifiek voor de mobiliteitssector, gestelde klimaatdoelen.

De leden van de fractie van de BBB vragen of het uitstellen van de pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto's leidt tot een budgettaire opbrengst. Deze maatregel levert in 2026 geld op door

anticipatie op de maatregel. Vanaf 2027 kost de maatregel geld. De maatregel stimuleert namelijk verdere ingroei van emissievrije personenauto’s. Daardoor komen er minder fossiele personenauto’s in het wagenpark en nemen de inkomsten uit met name de brandstofaccijns en bpm af. Het kabinet acht deze kosten noodzakelijk gezien het doel van de regeling. Uitstel van de regeling zou naar verwachting de effectiviteit van de pseudo-eindheffing verminderen, omdat de stimulering van verdere ingroei van emissievrije personenauto’s dan later zou plaatsvinden. Budgettair zou uitstel voornamelijk neerkomen op een verschuiving in de tijd. Doordat de ingroei van emissievrije personenauto’s dan wel later gestimuleerd wordt zou de maatregel cumulatief gezien wat minder geld kosten, oftewel uitstel zou cumulatief leiden tot een (kleine) budgettaire opbrengst ten opzichte van de invoering per 2027.

De leden van de fractie van de BBB vragen of de pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto’s kan worden opgeschort of anderszins een voorziening kan worden geboden in de situatie dat een zwaardere aansluiting pas over een paar jaar kan. Het kabinet begrijpt de zorg over netcongestie en werkt er daarom hard aan om dit op te lossen. Specifiek voor deze pseudo-eindheffing geldt dat alle auto’s die voor 2027 ter beschikking zijn gesteld, tot 2031 zijn vrijgesteld van de pseudo-eindheffing. Deze pseudo-eindheffing gaat dus alleen voor nieuwe gevallen gelden. Voor dit ingroeimodel heeft het kabinet bewust gekozen, zodat werkgevers voldoende tijd krijgen om hun wagenpark aan te passen. Daarnaast kent Nederland reeds een omvangrijk netwerk van (publieke) laadpalen, wat gemiddeld genomen voldoende mogelijkheid geeft om een elektrische auto te kunnen laden. Het kabinet is daarom niet voornemens om in de pseudo-eindheffing een uitzondering te introduceren voor bedrijven die geen zwaardere aansluiting kunnen krijgen.

De leden van de fractie van de BBB vragen of de heffingsgrondslag voor auto’s ouder dan 25 jaar, zijnde de waarde in het economische verkeer, ook al kan gelden voor auto’s vanaf 20 jaar, omdat de RDW de catalogusprijs uitsluitend registreert voor auto’s vanaf 2010. Ook het lid van de fractie van Van Gasteren vraagt hiernaar. Aanvullend vragen zij of niet gekozen kan worden voor een vaste bouwjaargrens, zodat alle auto’s van bouwjaar 2010 en ouder worden gewaardeerd naar de waarde in het economische verkeer. Ten slotte vraagt het lid van de fractie van Van Gasteren of deze grens niet gelijkgetrokken kan worden met de 20-jaarsgrens die per 2030 gaat gelden voor de youngtimerregeling. Voor de meeste auto’s die via officiële importeurs Nederland zijn binnengekomen na 1 juli 2007 en voor alle auto’s die na 1 januari 2010 op kenteken zijn gezet, is het mogelijk om via de RDW-kentekencheck de catalogusprijs op te vragen. Het ontbreken van de cataloguswaarde van

oudere auto’s is bekend. In de praktijk wordt met de daarvoor wel beschikbare historische cataloguswaardegegevens, eventueel middels vergelijk, de best te benaderende cataloguswaarde vastgesteld. Voor de btw moet voor deze auto’s jaarlijks een forfaitaire correctie worden bepaald op basis van de cataloguswaarde. Ervaring is dat dit bewerkelijk is, maar hier geen onoverkomelijke problemen zijn. Gelet hierop is het kabinet niet van plan de leeftijdsgrens voor de pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto’s aan te passen. Dit zou bovendien onwenselijk zijn, omdat de pseudo-eindheffing een normerende werking beoogt te hebben, dat alle werkgevers alleen nog elektrische auto’s voor privégebruik ter beschikking stellen aan hun werknemers. Een lagere leeftijdsgrens ondermijnt deze normerende werking en dat vindt het kabinet onwenselijk.

De leden van de fractie van de BBB geven aan dat de uitzondering op de pseudo-eindheffing van maximaal 14 kalenderdagen per kalendermaand de autoverhuursector hard raakt, omdat deze niet van toepassing is als een verhuurbedrijf gedurende 3 weken een auto verhuurt en dat de uitzondering ook niet geldt voor shortlease en maandcontracten. Het kabinet heeft ook signalen ontvangen van de verhuurbranche naar aanleiding van de – mindere ruime – uitzonderingen die het kabinet heeft voorgesteld. De verhuurbranche heeft een ruimere variant voorgesteld die grotendeels overeenkomt met het voorstel dat nu – vanwege het aangenomen amendement van SGP en JA21 – onderdeel is geworden van het wetsvoorstel Overige Fiscale Maatregelen 2027. Gelet hierop verwacht het kabinet dat deze uitzondering in lijn is met de wensen van de verhuurbranche. Het is niet in lijn met het doel van de pseudo-eindheffing om een fossiele personenauto die 3 weken ook voor privédoeleinden ter beschikking staat aan een werknemer uit te zonderen van deze pseudo-eindheffing. Hetzelfde geldt voor shortlease en maandcontracten. Overigens kan het in de praktijk zeer goed mogelijk zijn dat een fossiele personenauto toch 3 weken, ook voor privédoeleinden, ter beschikking gesteld wordt zonder dat deze pseudo-eindheffing verschuldigd is. Als een fossiele personenauto bijvoorbeeld van 22 januari tot en met 11 februari ter beschikking wordt gesteld, is voor beide maanden de uitzondering van toepassing, omdat de fossiele personenauto in beide kalendermaanden het aantal van 14 kalenderdagen per kalendermaand ter beschikking stellen niet overschrijdt.

De leden van de fractie van de VVD en de ChristenUnie vragen welke regels gelden in 2027 voor werkgevers en verhuurbedrijven, nu het amendement van SGP en JA21 bij het wetsvoorstel Overige Fiscale Maatregelen[1] niet per 2027 uitvoerbaar is. Dit amendement regelt dat

[1] Kamerstukken II 2026/27, 37023, nr. 9.

geen pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto’s verschuldigd is als een auto minder dan 14 kalenderdagen per kalendermaand voor privédoeleinden ter beschikking wordt gesteld. De pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto’s is per 2027 van toepassing. Uit een quick scan van de Belastingdienst blijkt dat niet alle softwareleveranciers de wijziging tijdig kunnen verwerken in de softwarepakketten die werkgevers gebruiken voor de afdracht van de pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto’s. Daarom is het oordeel ‘onuitvoerbaar’ gegeven. De onuitvoerbaarheid ziet met name op de situatie dat een ‘vaste’ (lease)auto in de laatste twee weken van een kalendermaand voor het eerst ter beschikking wordt gesteld. De uitzondering leidt ertoe dat over deze eerste maand nog geen pseudo-eindheffing verschuldigd is. Dit kan niet in alle softwareprogramma’s op 1 januari 2027 al zijn ingeregeld. Voor deze auto’s kan, als de betreffende softwareleverancier de wijziging niet tijdig kan verwerken, een werkgever gedurende het jaar 2027 handmatig bijhouden of en zo ja in welke mate de uitzondering geldt. Omdat de aangifte uiterlijk pas na afloop van het kalenderjaar hoeft te worden ingediend, kan een werkgever er zekerheidshalve voor kiezen om de pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto’s pas na afloop van het kalenderjaar ineens via de loonaangifte te verwerken. Voor auto’s waarop de uitzondering van toepassing is, kan op dat moment worden geconstateerd dat de heffing achterwege kan blijven. Voor auto’s die tijdelijk ter beschikking staan, zoals een huurauto of een vervangende auto tijdens het onderhoud aan de vaste auto hebben de meeste salarissoftwareprogramma’s geen automatische verwerking van de pseudo-eindheffing ingeregeld. Dit betekent dat voor de meeste van deze auto’s handmatig moet worden bijgehouden of de pseudo-eindheffing wordt toegepast. De aanpassing is bij deze handmatige beoordeling wel direct uitvoerbaar.

De staatssecretaris van Financiën,

Eelco Eerenberg