

Vergaderjaar 2025–2026

36 812

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2026)

Nr. 72

AMENDEMENT VAN HET LID INGE VAN DIJK

Ontvangen 25 november 2025

De ondergetekende stelt het volgende amendement voor:

I

In artikel IV vervallen de aanhef alsmede de aanduiding «A.» voor het eerste onderdeel en in dat onderdeel wordt «In» vervangen door «In de Wet op de loonbelasting 1964 wordt met ingang van 1 januari 2027 in». Voorts wordt «eerste lid, wordt» vervangen door «eerste lid,».

II

Artikel IV, onderdeel B, vervalt.

III

Artikel IV, onderdeel C, vervalt.

IV

In artikel V wordt «In de» vervangen door «De» en wordt «in artikel 32ba, eerste lid, «64%» vervangen door «65%»» vervangen door «als volgt gewijzigd:»

V

Aan artikel V worden drie onderdelen toegevoegd, luidende:

A

In artikel 32ba, eerste lid, wordt «64%» vervangen door «65%».

B

Na artikel 32bb wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 32bc

1. In afwijking in zoverre van het overigens bij of krachtens deze wet bepaalde, wordt de waarde van een door een inhoudingsplichtige aan een of meer werknemers ook voor privédoeleinden ter beschikking gestelde fossiele personenauto aangemerkt als loon dat als een eindheffingsbestanddeel wordt belast naar een tarief van 12%.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt woon-werkverkeer geacht voor privédoeleinden plaats te vinden.

3. Voor de toepassing van het eerste en tweede lid wordt verstaan onder:

a. *een fossiele personenauto*: een personenauto als bedoeld in artikel 2, onderdeel c, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, waarvan niet uit het kentekenregister blijkt dat de CO₂-uitstoot 0 gram per kilometer is;

b. *de waarde van een fossiele personenauto*: de catalogusprijs in de zin van artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 vermeerderd met de belasting van personenauto's en motorrijwielen ingevolge de artikelen 9 tot en met 9c van die wet, met dien verstande dat de waarde van een auto die meer dan 25 jaar geleden voor het eerst in gebruik is genomen, wordt gesteld op de waarde in het economische verkeer;

c. *ter beschikking stellen*: ter beschikking stellen als bedoeld in artikel 13bis, eerste lid.

4. Indien een personenauto slechts een deel van een kalendermaand ook voor privédoeleinden ter beschikking is gesteld, wordt deze geacht die gehele kalendermaand ook voor privédoeleinden ter beschikking te zijn gesteld.

5. De verschuldigde belasting, bedoeld in het eerste lid, wordt, in afwijking van artikel 27a, tweede lid, uiterlijk aangegeven en voldaan tegelijk met de aangifte, onderscheidenlijk afdracht, over het tweede tijdvak van het volgende kalenderjaar. Ingeval de inhoudingsplicht is geëindigd in de loop van het kalenderjaar wordt voor het tweede tijdvak van het volgende kalenderjaar, bedoeld in de eerste volzin, gelezen: het tijdvak waarin de inhoudingsplicht is geëindigd.

6. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld voor de beoordeling of voor de toepassing van dit artikel sprake is van woon-werkverkeer.

C

Na artikel 39i wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 39j

Artikel 32bc is tot 17 september 2031 niet van toepassing met betrekking tot personenauto's die door de inhoudingsplichtige vóór 1 januari 2028 voor het eerst aan een of meer werknemers ter beschikking zijn gesteld.

VI

In artikel VI wordt «2031» vervangen door «2032».

Toelichting

Weliswaar vallen belastingen niet onder de definitie regeldruk, maar er kan wel degelijk sprake zijn van verhoogde regeldruk voor ondernemers vanwege hogere administratieve lasten en nalevingskosten.

Een elektrische auto is duurder dan fossiel en hybride, waardoor zowel werkgevers als werknemers op kosten worden gejaagd, en het kost de overheid ook geld. Een duurdere leaseauto betekent hogere nalevingskosten voor de werkgever. De hoge inhoudelijke nalevingskosten die deze maatregel heeft kunnen vooral een grote impact zal hebben op MKB-bedrijven. Om deze reden voorzien we dat MKB-ondernemers mogelijk eerder zullen overstappen naar alternatieven, zoals bijvoorbeeld het verhogen van een kilometervergoeding of een mobiliteitsbudget. Met een dergelijke overstap geeft de werkgever de controle over het voertuig van de werknemer uit de hand. Dit kan dus betekenen dat er meer oudere auto's in gebruik komen, immers zijn de kosten van een dergelijke auto vaak relatief laag. Daarmee zou de doelstelling dus een averechts effect hebben op MKB-bedrijven.

Indiener pleit daarom tot een jaar uitstel van de maatregel, zodat alsnog een MKB-toets en ATR-advies kunnen plaatsvinden. Als met deze toetsen nut en noodzaak niet kan worden aangetoond en doelen van de regeling niet kunnen worden gehaald, zal sprake zijn van onnodige regeldruk.

Ook kan een jaar extra uitstel rekening houden met het nog te ontvangen nieuwe, aangescherpte Europese bronbeleid.

Tot slot vindt indiener het redelijk om ook het overgangsrecht een jaar uit te stellen, omdat de meeste leasecontracten voor bedrijfsauto's voor een periode van vijf jaar worden aangegaan, waardoor leasecontracten die per 1 januari 2026 worden aangegaan zo veel mogelijk buiten de eindheffing blijven.

Onderdeelsgewijze toelichting

Dit amendement regelt dat het moment van inwerkingtreding van de in artikel IV, onderdeel B, van het wetsvoorstel opgenomen maatregel om per 1 januari 2027 een pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto's in te voeren, wordt verschoven naar 1 januari 2028. Het einde van de in artikel IV, onderdeel C, van het wetsvoorstel opgenomen overgangstermijn verschuift via dit amendement ook een jaar. De pseudo-eindheffing is daardoor tot 17 september 2031 niet van toepassing als de inhoudingsplichtige de personenauto vóór 1 januari 2028 voor het eerst aan een of meer werknemers ter beschikking heeft gesteld.

In de raming van het per 2027 invoeren van de maatregel wordt in 2026 een anticipatie-effect verwacht wat voor een budgettaire meeropbrengst zorgt in 2026 en een kleine extra derving in de jaren 2027 en 2028. Met het uitstellen van de maatregel naar 2028 verschuift het anticipatie-effect naar 2027 tot en met 2029. Het uitstellen van de maatregel zorgt voor een derving van € 205 miljoen in 2026 en een meeropbrengst van € 468 miljoen in 2027 en een derving van € 21 miljoen. Vanaf 2029 kent de maatregel een kleine meeropbrengst die in 2035 structureel 4 miljoen bedraagt.

Inge van Dijk