Position Paper: Tegen verplichting en vóór EV-stimulering!
Vereniging Zakelijke Rijders
augustus 2025

VZR-pleidooi: Vóór stimuleren Elektrisch, maar tegen een verplichting!

Het demissionaire kabinet wil per 1 januari 2027 een extra belasting invoeren (zij noemen dit de “pseudo-eindheffing”). Hierdoor wordt het inzetten van een niet volledig elektrische auto voor een werkgever zo’n 50% (!) duurder. VZR vindt deze maatregel oneerlijk, onnodig verstorend en voorspelt een tegengesteld effect. VZR adviseert om deze maatregel niet door te voeren.

Argumentatie:

- Heel veel werkgevers stellen de EV al verplicht, het is niet aan de overheid om dit samenspel te forceren, terwijl vanwege EU-regelgeving vanaf 2035 toch al elke nieuw geproduceerde auto elektrisch moet zijn

- Het is onjuist om een belasting in te voeren ook op zeer emissie zuinige en zorgvuldig geproduceerde Europese hybride auto’s. Een uitlaatgas - emissiebeleid is weliswaar makkelijk meetbaar maar ook te beperkt om de werkelijke footprint te bepalen. Iedereen snapt dat een Chinese EV van 2900 kg die met onduidelijke herkomst van materialen en arbeid per diesel aangedreven *vrachtschip* getransporteerd wordt naar Europa een veel grotere carbon footprint heeft. Dit kan en mag niet genegeerd worden.

- EV’s worden na de leaseperiode van 5 jaar als de bijtellingskorting is afgelopen massaal naar het buitenland geëxporteerd. Deze moeten in Nederland blijven en aantrekkelijk worden voor de particuliere koper. Daar ligt de echte uitdaging en niet bij de zakelijke rijder.

- De volledige stimulans voor een zakelijke rijder om voor EV te kiezen is inmiddels verdwenen. Ook op een EV betaald de berijder nu gewoon 22% bijtelling. Dit terwijl juist de verlaagde bijtellingscategorieën uitermate effectief zijn gebleken in het verleden. Hierdoor is momenteel al 50% van de zakelijke leaseauto’s elektrisch.

- EV stimuleren is positief, maar er is ook tijd nodig voor het oplossen van netwerkcongestie op weg naar een toekomstgerichte goede infrastructuur, volwassen worden van de producten en volwassen worden van de laadmarkt, het is onjuist om elektrisch te willen forceren alleen bij de zakelijke rijder.

- Volledig inzetten op EV maakt ons land erg kwetsbaar. In deze onzekere tijden moeten we immers ook nadenken wat de gevolgen kunnen zijn voor bij evt. aanvallen op ons elektriciteitsnet van buitenaf. Betekent dit dat dan al het zakelijke verkeer stilligt?

Uit oogpunt van risicobeheersing en wereldpolitiek is het juist nu onverstandig om op de Europese muziek vooruit te lopen en volledig in te zetten op 1 energievoorzieningsbron voor het gehele zakelijke autopark

- Door ontwijkgedrag zullen bovendien meer kilometers gereden gaan worden met een oudere meer vervuilende auto, de CO2 winst wordt daardoor volledig tenietgedaan.

- de auto van de zaak en de zakelijke rijders zijn het afgelopen jaar altijd het slachtoffer geweest van belastingverhoging en verschralingen van stimuleringsregelingen. Dit moet een keer stoppen.

Wat overblijft is een ordinaire extra belastingmaatregel. Een strafbelasting op relatief zuinige CO2 vriendelijke relatief vaker Europees geproduceerde auto's. Deze auto's kregen tot voor kort een fiscale stimulering en tot 2035 mogen deze ook gewoon legaal geproduceerd en verkocht worden. Een extra 52% belasting geeft rechtsongelijkheid die voor heel veel ontevredenheid en discussie tussen werkgevers en werknemers zorgt. En heel veel administratieve lasten gaat opleveren voor ondernemend Nederland. Waarom!!?

Een nadere toelichting en een oproep tot herbezinning:

1. Wat is de pseudo-eindheffing precies?

De pseudo-eindheffing is een belasting die werkgevers jaarlijks moeten betalen voor elke werknemer die privé rijdt met een niet-volledig elektrische leaseauto. Dit geldt dus ook voor de relatief zuinige hybride auto's. De heffing bedraagt 52% over het bijtellingsbedrag van 22% van de cataloguswaarde en wordt opgelegd aan de werkgever.

Voorbeeld: Een werknemer met een hybride leaseauto (catalogusprijs €50.000) krijgt een 22% bijtelling van €11.000. De werkgever betaalt dan 52% over dat bedrag = €5.720 per jaar extra belasting! Dit is een bedrag van € 477 per maand en ongeveer de helft van het maandelijkse leasetarief van een auto rond die prijsklasse.

Neem een Peugeot 408 Allure Hybrid. Deze auto heeft nu een leaseprijs van € 806,- per maand (bron Directlease (48mnd 30.000km). Met de pseudo-eindheffing gaat deze auto met een cataloguswaarde van € 45.350,- voor de werkgever € 416,- per maand meer kosten. Deze auto kost vervolgens €1.222,- per maand voor de werkgever.

Toelichting: Bijtelling privégebruik werkt als volgt: Een berijder die een leaseauto ook privé gebruikt krijgt bovenop zijn salaris 22% van de catalogusprijs van die auto bijgeteld. Over dat bedrag moet hij/zij loonbelasting betalen. De bijtelling wordt door de werkgever maandelijks verrekend met het salaris.

2. Wat zijn de gevolgen als dit toch doorgaat?

A. Werkgevers en werknemers zullen nieuwe afspraken moeten maken en de autoregeling, het contract over de zakenauto moeten aanpassen. Dit is arbeidsintensief, tijdrovend en een enorme administratieve last voor bedrijven. De autoregeling is de belangrijkste secundaire arbeidsvoorwaarde.
B. Niet iedereen wil of kan nu al elektrische rijden, Mensen die veel rijden door werkomstandigheden, die niet wonen waar laadinfrastructuur makkelijk bereikbaar is, of mensen die op dit moment gewoon nog niet elektrisch willen rijden. Werkgevers en werknemers komen hierdoor met elkaar in discussie en er ontstaat ontwijkgedrag:
    a. Berijders gaan toch een niet volledig elektrische auto leasen en houden de auto buiten het privégebruik met de 500Km regeling. (Zij gaan uiteraard niet daadwerkelijk minder privé rijden maar rijden deze kilometers in de andere privéauto. Veelal een oudere meer vervuilende auto).
    b. Berijders kiezen voor een kilometervergoeding. (En kiezen zelf de auto die ze willen, wederom veelal een oudere meer vervuilende auto)
C. Werkgevers zullen de extra kosten willen verrekenen omdat zij niet omhoog willen gaan in hun mobiliteitskosten. Als een werkgever niet kiest voor een verplichting op EV, zullen zij het normleasebedrag (hoeveel mag je leasen), verlagen. Naast dat dit spanningen geeft in de relatie werkgever werknemer, is het gevolg dat zakelijke rijders die geen elektrische auto kiezen, een kleinere leaseauto zullen gaan rijden. Uit onderzoek weten we dat iedere gezin gemiddeld 10.000 kilometer privé rijdt en twee auto's in het gezin heeft. Wordt de leaseauto kleiner, dan zal de privéauto, groter worden (en ouder en meer vervuilend).
D. Volledig inzetten op EV maakt onze economie erg kwetsbaar. In deze onzekere tijden moeten we immers ook nadenken wat de gevolgen kunnen zijn bij evt. aanvallen op ons elektriciteitsnet van buitenaf. Dat betekent namelijk dat dan ineens al het zakelijke verkeer stilligt. Uit oogpunt van risicobeheersing is het juist in de huidige spannende tijd erg onverstandig om volledig in te zetten op één centrale energievoorzieningsbron voor het gehele zakelijke autopark. Risicospreiding over meerdere en tevens decentraal opgeslagen brandstoftanks lijkt ook om reden van paraatheid en vaderlandse weerbaarheid veel verstandiger dan het voorliggende mono-elektrische beleid.

3. De werklast van bedrijven

De afspraken over de inzet van auto's die gemaakt zijn tussen werkgever en werknemers moeten door deze maatregel herzien worden. Deze liggen vast in de zgn. Autoregeling welke ondertekend is door beiden. Dit document moet worden herzien waarbij ook de OR een adviesrol heeft. Een schijnbaar kleine aanpassing heeft enorme gevolgen voor de arbeidsrelatie in bedrijven en zorgt voor veel extra werk waar geen inkomsten tegenover staan. Het is een directe wijziging in de secundaire arbeidsvoorwaarden van werknemers en het geeft een extra administratieve last voor bedrijven. Ongewenst.

4. Praktische problemen

Niet iedereen kan een EV laden. Denk aan de ondernemer die in de stad woont en met moeite een parkeerplek heeft kunnen huren, maar waar onder geen voorwaarde een laadpaal geplaatst kan worden. Of de intercedente die voor haar werk haar leaseauto nodig heeft en in een appartementencomplex woont waar geen toestemming is voor een laadpaal. De werknemer betaalt bijtelling voor privégebruik. Maar wat als dat privégebruik vooral plaatsvindt in vakanties waarin men naar landen reist met een achtergebleven laadinfrastructuur? Dan is een keus voor een EV echt niet logisch en de bijtelling privégebruik is in dergelijke gevallen ook niet te rechtvaardigen.

5. Het echte probleem wordt niet aangepakt

A. EV's naar buitenland
   Er is veel overheidsgeld geïnvesteerd in het stimuleren van de elektrische auto. Helaas worden alleen de meeste EV's massaal naar het buitenland geëxporteerd na de leaseperiode
B. EV's moeilijk particulier verkoopbaar
   Zolang er geen ervaringscijfers zijn over de afschrijving, het onderhoud en de houdbaarheid van de batterij, zal de particuliere autokoper het risico van een gebruikte EV te groot vinden. Ook veranderen de specificaties en de actieradius van de EV nog steeds zo snel, dat je met de koop van een gebruikte EV vaak achter de feiten aanloopt. Ook dit is een reden dat particulieren gereserveerd reageren.
C. Nederland met het oudste wagenpark van Europa
   Het wagenpark van Nederland is oud. Heel oud en dus vervuilend. Er worden massaal auto's uit het buitenland geïmporteerd. Daar waar de nieuwe Nederlandse auto weliswaar gemiddeld CO2 vriendelijk zijn, het rijdend wagenpark is verantwoordelijk voor de CO2 uitstoot, niet de nieuw verkochte benzine auto.

6. Maatregel met onlogische CO2 effect in praktijk

Vergelijk de Hongqi EHS7 en de Hyundai Tucson Plug-in Hybride:
• Hongqi EHS7: Volledig elektrisch, 2.900 kg, uit China per schip (±20.000 km transport)
• Hyundai Tucson PHEV: Plug-in hybride, 1.750 kg, geproduceerd in België (±350 km transport per trein)
→ De zware, per dieselschip vervoerde EV wordt dan fiscaal beloond, terwijl de lichte, efficiënte hybride wordt gestraft.

7. Budgettaire gevolgen

De maatregel lijkt zelfs budgettair negatief: accijnsinkomsten verdwijnen sneller, terwijl het milieueffect beperkt is. In een tijd van bezuinigingen is dat onverstandig.
Bron: Contourenbrief autobelastingen 2025, rijksoverheid.nl

8. VZR's standpunt

* VZR is vóór stimulering van elektrisch rijden
* Verleng de bijtellingskorting van 5% die nog geldt in 2025
*Hanteer de bijtelling voor EV's ouder dan 5 jaar over de dagwaarde i.p.v. de catalogusprijs
* Herintroduceer een SEPP subsidie voor aanschaf van particuliere gebruikte EV's
* VZR is tegen verplichten van een Elektrische auto voor leaserijders via een strafbelasting
* Stimuleer liever via een lagere bijtelling, maar doe het niet via dwang

9. Conclusie: niet aan beginnen!

Dit is een onlogische, oneerlijke strafbelasting. Deze belasting is niet bedoeld om inkomsten te genereren, maar om bepaald gedrag af te dwingen. Het is een ordinaire strafbelasting om hybride en benzineauto's onaantrekkelijk te maken. Daarmee wordt de vrije keuze van de werknemer beperkt. En dat is ongepast in een arbeidsrelatie waarin de werkgever en werknemer samen afspraken maken. Ook omdat juist de zakelijke rijders als eersten de keus maakten voor een elektrische auto. Inmiddels rijdt ongeveer de helft van de leaserijders elektrisch en nog steeds kiest een groeiend aantal leaserijders voor de EV. Er is dus ook geen aanleiding om juist de leaserijder te willen verplichten. Deze groep neemt de verantwoordelijkheid al. Het beleid kan beter gericht worden op het meekrijgen van particuliere kopers van gebruikte auto's. Zij zijn nog huiverig en importeren liever een jong gebruikte hybride uit het buitenland.