

Samenvatting Belastingplan 2027

Het kabinet heeft traditioneel op de derde dinsdag in september het Belastingplan 2027 gepresenteerd. De parlementaire behandeling van deze kabinetsvoorstellen is begonnen tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen. Uiteindelijk moeten de Tweede én Eerste Kamer akkoord gaan, voordat de plannen definitief zijn en worden omgezet in beleid. Omdat het een minderheidskabinet betreft, is er ook meer onzekerheid over de definitieve plannen.

De Nederlandse economie staat er niet slecht voor. Wel verhoogt het kabinet de lasten voor het bedrijfsleven, terwijl de koopkracht voor huishoudens een kleine min oplevert.

VNA: Een gezond ondernemersklimaat is essentieel en de regeldruk moet naar beneden. De politiek moet haar verantwoordelijkheid nemen om ons land bereikbaar en mobiliteit betaalbaar te houden. Voor iedereen. Daar is in de Miljoenennota veel te weinig aandacht voor. Je kunt aan de voorkant de overstap naar nieuwe EV's niet steeds verder afdwingen en tegelijkertijd nalaten om aan de achterkant een gezonde tweedehandsmarkt te creëren. Dat maakt elektrisch rijden uiteindelijk juist duurder. Een goed functionerende tweedehandsmarkt is onmisbaar. Er is consistent en voorspelbaar beleid nodig waarin maatregelen elkaar versterken. Het is zeker positief dat de mobiliteitssector op koers is om de klimaatdoelen te halen."

Inhoud

FISCAAL BELEID - AUTOBELASTINGEN	2
NIET-FISCAAL BELEID MOBILITEITSSECTOR	4
FISCAAL BELEID – NIET-AUTOMOTIVE	5

FISCAAL BELEID - AUTOBELASTINGEN

Tegen het einde van 2026 volgen de definitieve, met inflatie gecorrigeerde bpm- en mrb-tarieven en eventuele verdere wijzigingen. Dit, en alle andere tarieven, tref je aan in de '**Auto en Fiscus**' van de VNA die begin 2027 weer zal verschijnen.

Pseudo eindheffing fossiele (personen)auto's van de zaak (pefa)

Vanaf 1 januari 2027 gaan werkgevers pseudo-eindheffing betalen. Zij gaan dan jaarlijks 12% betalen over de cataloguswaarde van iedere fossiele personenauto die zij vanaf die datum aan werknemers ook voor privégebruik (inclusief woon-werk) terbeschikking stellen.

Voor auto's die al vóór 2027 door een werkgever binnen het bedrijf ter beschikking zijn gesteld geldt een overgangsperiode tot 1 januari 2031. Gedurende deze periode hoeft de pefa nog niet betaald te worden. Er zijn met dit belastingplan als verwacht diverse versoepelingen voorgesteld:

- Er komt een vrijstelling bij tijdelijke vervanging van de vaste auto vanwege schade, reparatie, onderhoud, bandenwissel voor een maximale periode van 14 dagen per periode van onderhoud of reparatie.
- Tijdelijk vervoer: deze valt per 1 januari 2027 direct onder de pseudo-eindheffing. Er komt een eindige en beperkte vrijstelling voor één periode van maximaal 7 aaneengesloten kalenderdagen per jaar per auto. Dit betekent dat een werkgever gedurende de overgangsperiode per kalenderjaar voor één periode een fossiele personenauto ter beschikking kan stellen aan zijn werknemer of werknemers, zonder dat de werkgever de pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto's is verschuldigd over deze auto.
- De einddatum overgangsrecht wordt verlengd tot 1 januari 2031.

VNA: de pseudo-eindheffing legt een financiële last op werkgevers, terwijl juist nu stabiliteit en investeringsruimte cruciaal zijn. Het is positief dat er versoepelingen komen maar het blijft een complexe (straf)maatregel voor ondernemers met minimaal klimaatvoordeel.

Fiscale bijtelling auto van de zaak

De korting voor elektrische auto's op het basisforfait voor de fiscale bijtelling van 22% over de catalogusprijs van de auto wordt 2% per 1 januari 2027. Het maximumbedrag waarover die korting wordt gegeven blijft € 30.000 van de catalogusprijs. Boven dat bedrag geldt de 22% bijtelling.

VNA: De bijtelling voor EV's wordt in 2027 verder verhoogd naar 20%. Door de hogere nieuwprijs voor EV's zou een structurele aanpassing zeker verdedigbaar zijn, zeker gezien het wegvallen van alle stimulans en de aanstaande pseudo-eindheffing. De inzet van EV bij zowel werkgevers als werknemers zal alle steun nodig blijven hebben, ook in 2027 en de jaren daarna. De VNA blijft er voor pleiten de bijtelling structureel aantrekkelijker te houden.

Greentimerregeling

Het kabinet stelt voor vanaf 2029 een Greentimerregeling te introduceren. Dit behelst een nieuwe korting in de bijtelling voor oudere elektrische auto's. Het gaat om een verlaagd bijtellingstarief van 14% voor elektrische auto's van 5 tot 8 jaar oud van 2029 tot en met 2032.

VNA: Het is uitermate positief dat de greentimerregeling nu is ingeboekt. De VNA heeft hier hard voor gevochten; maar het is zwaar teleurstellend dat deze broodnodige regeling voor jonge (ex-lease) EV's er pas in 2029 komt.

Bijtelling leasefiets

De VNA blijft zich inzetten voor verdere vereenvoudigingen van de regeling fiets van de zaak, zodat er significant meer gebruik van gemaakt kan gaan worden.

Motorrijtuigenbelasting (mrb)

Voor nul-emissie auto's geldt voor 2027 een mrb van 70% van het reguliere tarief. Voor PHEV's geldt al vanaf 2026 het volle tarief.

Voor bestelwagens wordt het reguliere lagere tarief gedurende de periode van 1 juli 2026 tot en met 31 december 2026 met 50% verlaagd.

De mrb-tarieven worden - zoals ieder jaar - in december aangepast met de inflatiecorrectie. De provinciale opcenten vormen een deel van de mrb-tarieven. De tarieven van de verschillende provincies voor 2027 zijn nu nog niet bekend.

Tarief Rijksdeel MRB 2027

	2027
mrb nul-emissie	70%
mrb plug-in	100%

VNA: het is goed dat er een compensatie voor het meergewicht in de mrb blijft. En het is prima dat EV ook fair moet gaan meebetalen. Wij roepen het kabinet op om de elektrische auto fiscaal ook voor de aankomende jaren aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Voor werkgevers, werknemers en consumenten! De laatste groep is belangrijk om een gezonde markt voor occasions te creëren en EV's in Nederland te kunnen houden.

Aanschafbelasting (bpm)

Doordat technologische ontwikkelingen steeds meer effect hebben op de CO₂-uitstoot, worden nieuwe auto's steeds milieuvriendelijker. Dit noemt men autonome vergroening. Al sinds 2009 wordt de bpm aangepast om afname van belastinginkomsten door de autonome vergroening te corrigeren.

bpm-tabel 2027

Tarieven personenauto *	1-1-2027 (WLTP)
Basis (vanaf 0/1 g/km CO ₂)	€ 705
BPM per g/km CO ₂ / 1e schijf	€ 2
2 ^e schijf	€ 86
3 ^e schijf	€ 188
4 ^e schijf	€ 309
5 ^e schijf	€ 618
CO₂ schijven	
Vrijstellingsgrens	0 g/km
1 ^e schijf	1-76 g/km
2 ^e schijf	77-98 g/km
3 ^e schijf	99-137 g/km
4 ^e schijf	138-152 g/km
5 ^e schijf	> 152 g/km
DIESELTOESLAG	
CO ₂ -grens dieseltoeslag	>68 g/km
Dieseltoeslag (per g/km)	€ 119,56

* Sinds 2025 betalen emissieloze auto's ook de vaste bpm-voet

** Sinds 2025 is de aparte PHEV bpm-tabel vervallen en is deze aangesloten bij de reguliere tarieven

VNA: Dat EV-rijders ook mee gaan betalen is te begrijpen maar we maken ons zorgen over de betaalbaarheid.

Bpm bestelauto's voor ondernemers

Zoals bekend is de ondernemersvrijstelling voor de bpm per 1 januari 2025 (geldt voor bestelwagens met een DET vanaf deze datum) vervallen en is de bpm afschrijvingstermijn verlengd naar 25 jaar. Er is geen vaste voet in de bpm voor bestelwagens, dus voor nul-emissie bestelwagens is geen bpm verschuldigd.

Eindheffing bestelauto

Per 1 januari 2026 is dit bedrag verhoogd naar € 451 per jaar. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd.

Youngtimerregeling

De aangekondigde overgangsregeling voor zogenaamde youngtimers wordt versoepeld. De leeftijdsgrens gaat per 1 januari 2027 naar 17 jaar, waardoor de eerbiedigende werking met een jaar wordt verlengd. Daarnaast wordt de leeftijdsgrens structureel per 1 januari 2028 gesteld op 20 jaar (in plaats van de eerder voorgestelde 25 jaar).

Accijns brandstoffen

Het kabinet is voornemens de huidige, tijdelijke verlaging van de accijns op brandstof nog een jaar door te zetten in 2027. Per 2028 zullen de kortingen dan stapsgewijs worden afgebouwd.

VNA: "Betaalbare automobilititeit staat meer en meer onder druk. De verlenging van de accijnskorting biedt automobilisten enige, zeer welkome verlichting. Ook de extra middelen voor infrastructuur zijn welkom. Maar er is meer nodig om de jarenlange achterstanden in beheer en onderhoud in te lopen en Nederland bereikbaar te houden."

Overzicht opbrengst (auto)belastingen in miljoenen €

	2027
Bpm	713
Mrb (rijksdeel)	5.719
Accijns (benzine en diesel)	7.832
BZM (eurovignet)	0

NIET-FISCAAL BELEID MOBILITEITSSECTOR

Inruilregeling (koop en lease) oudere fossiele personenauto's

Het kabinet stelt voor 2027 en 2028 subsidie beschikbaar voor een inruil-/sloopregeling voor huishoudens met een lager inkomen waarmee ze hun oudere benzine- of dieselauto kunnen inruilen voor een tweedehands elektrische auto. De details over hoe de regeling eruit komt te zien en wat de subsidiebedragen zijn, is nog niet bekend. Voor nu staat er € 52,4 miljoen ingeboekt. Het streven is om eind 2026 de regeling open te stellen.

VNA: "Het is te prijzen dat er geïnvesteerd wordt op de cruciale tweedehands EV-markt, maar de prioriteit ligt bij de jongere, veelal ex-lease auto's die behouden moeten blijven voor de Nederlandse markt zodat er een gezonde markt kan ontstaan."

Milieu Investeringsaftrek (MIA) en energie-investeringsaftrek (EIA)

De MIA/VAMIL blijft intact waarmee ondernemers worden ondersteund bij vervanging van bedrijfsmiddelen in een milieuvriendelijkere variant. Het MIA budget wordt verhoogd voor 2027 naar € 160 miljoen. De nieuwe Milieulijst voor 2027 wordt zoals gebruikelijk eind december bekend gemaakt.

Voor de EIA wordt er voorgesteld het aftrekpercentage per 1 januari 2027 te verhogen naar 45,5%. De EIA is een regeling die tot doel heeft om investeringen in aangewezen energiebesparende bedrijfsmiddelen te stimuleren. De EIA is een eenmalige aanvullende aftrekpost op de winst van 40% van het investeringsbedrag voor aangewezen energie-investeringen.

Zero Emissiezones Zones

Er zijn in 2026 drie groepen voertuigen die geen toegang hebben tot de zero-emissiezones: bestelauto's met emissieklasse 4 of lager, nieuwe niet-elektrische bestel- en vrachtauto's die vanaf 2025 op kenteken zijn gezet en dito vrachtwagens die vóór 1 januari 2017 op kenteken zijn gezet. Per 1 januari 2027 vervalt ook de toegang voor bestelauto's met emissieklasse 5.

Voor ondernemers die wel willen verduurzamen, maar vanwege omstandigheden niet kunnen, blijft de mogelijkheid bestaan om een ontheffing aan te vragen. Bijvoorbeeld vanwege netcongestie, bedrijfseconomische omstandigheden of omdat hun voertuig nog niet emissieloos verkrijgbaar is. Deze ontheffingen kunnen aangevraagd worden bij de RDW. Ook na 2030 blijven er ontheffingen bestaan.

Verkeersveiligheid

Ook in 2027 wordt ingezet op de verdere uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en de verbetering van de verkeersveiligheid.

FISCAAL BELEID – NIET-AUTOMOTIVE

- **Vennootschapsbelasting (vpb)**
De tariefstelling van de vpb blijft gelijk: net als in 2026 geldt in 2027 het lage vpb-tarief van 19% tot een winst van € 200.000. Daarboven blijft het tarief 25,8%.
- **Zelfstandigenaftrek**
De zelfstandigenaftrek wordt per 1 januari 2027 verlaagd van 1.200 euro naar 900 euro.
- **Vrije ruimte WKR**
Het percentage over de eerste € 400.000 van de fiscale loonsom is per 1 januari 2027 omhoog naar 2,16%. Daarboven blijft het 1,18%.
- **Onbelaste reiskostenvergoeding**
Het maximum van de onbelaste reiskostenvergoeding wordt met terugwerkende kracht per 1 januari 2026 verhoogd naar maximaal € 0,25 per kilometer.
- **MKB-winstvrijstelling**
De MKB-winstvrijstelling blijft gelijk en ligt ook in 2027 op 12,7%.

Deze samenvatting is met zorg samengesteld. Er kan echter geen enkele aansprakelijkheid worden aanvaard voor eventuele onjuistheden of onvolkomenheden.