

From: Chantal | VASS Nederland <5.1.2.e @vassnederland.nl>
Date: Friday, December 5, 2025, 11:38 AM
To: "pim.vanballekom@eerstekamer.nl" <pim.vanballekom@eerstekamer.nl>
"postbus@eerstekamer.nl" <postbus@eerstekamer.nl>
CC: Mirjam | VASS Nederland <5.1.2.e @vassnederland.nl>
Subject: Informatieaanbod VASS Nederland – Youngtimerregeling per 2027

Attachments:

Kamerbrief youngtimerregeling Belastingplan 2026.pdf

Sommige mensen die dit bericht hebben ontvangen, ontvangen niet vaak e-mail van 5.1.2.e @vassnederland.nl. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

Geachte heer Van Ballekom en andere leden van de Eerste Kamer,

Namens VASS Nederland, het collectief van ruim 1.000 universele autobedrijven, stuur ik u hierbij onze formele brief met betrekking tot de voorgenomen verhoging van de youngtimerleeftijd per 2027.

Wij maken ons ernstige zorgen over de disproportionele financiële gevolgen voor ondernemers, het ontbreken van onderbouwde beleidswinst en het ontbreken van een overgangsregeling. Deze combinatie raakt zowel zakelijke rijders als autobedrijven in het youngtimersegment aanzienlijk harder dan voorzien.

Met de bijgevoegde beleidsbrief en financiële bijlage bieden wij u graag een volledig beeld van de impact, inclusief concrete casussen en berekeningen.

Wij hopen dat deze informatie kan bijdragen aan een zorgvuldige heroverweging van de maatregel.

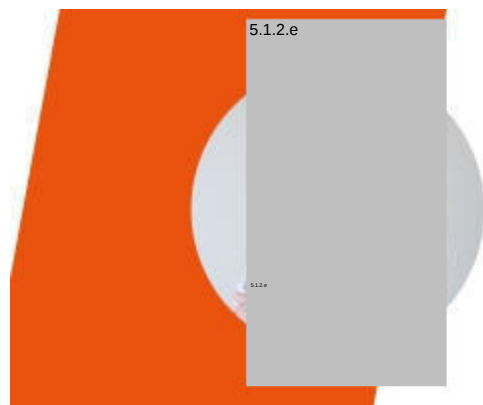
Uiteraard zijn wij graag bereid om onze bevindingen mondeling toe te lichten of aanvullende gegevens te verstrekken.

Met vriendelijke groet,
VASS Nederland B.V.

Mirjam van der Rijt & Chantal Brands

Met vriendelijke groet,

Chantal Brands



CHANTAL BRANDS



5.1.2.e

🏠 Groenendal 1, 5405 AS Uden

🌐 www.vassnederland.nl

Aan: Minister van Financiën

T.a.v.: Staatssecretaris Fiscaliteit & Belastingdienst

Datum: 3 december 2025

Betreft: Verzoek tot heroverweging youngtimer maatregel per 2027 en noodzaak overgangsrecht

Geachte Minister, geachte Staatssecretaris,

VASS Nederland vertegenwoordigt ruim 1.000 universele autobedrijven. Binnen ons ledenbestand leven grote zorgen over de voorgenomen verhoging van de youngtimerleeftijd van 15 naar 25 jaar per 1 januari 2027.

Deze maatregel heeft zeer ingrijpende financiële gevolgen voor duizenden ondernemers, is onvoldoende beleidsmatig en budgettair onderbouwd, leidt niet aantoonbaar tot klimaatwinst en wordt bovendien ingevoerd zonder enige overgangsregeling. Hierdoor komt de fiscale voorspelbaarheid, een essentieel fundament voor het mkb, ernstig onder druk te staan.

Wij verzoeken u dringend om de maatregel te heroverwegen of, minimaal, te voorzien van een ruimhartige overgangsregeling.

Hieronder lichten wij onze belangrijkste argumenten toe.

1. Disproportionele financiële gevolgen voor ondernemers

Het verschil tussen:

- 35% bijtelling over de dagwaarde (huidig) en
- 22% bijtelling over de cataloguswaarde (nieuw)

leidt tot een structurele lastenverzwaring van € 3.000 tot € 5.000 netto per jaar per voertuig. Deze lastenstijging is voor veel zelfstandigen en kleine mkb'ers niet op te brengen, zeker in regio's buiten de Randstad waar ondernemers sterk afhankelijk zijn van een betaalbare zakelijke auto.

Daarnaast leidt de maatregel tot:

- vervroegde, ongewilde verkoop van voertuigen;
- waardedaling van voertuigen en bedrijfsvermogen bij recent aangekochte youngtimers;
- liquiditeitsproblemen bij bedrijven met één of meerdere youngtimers;
- onzekerheid in mobiliteitsplanning en investeringsruimte.

De financiële schade staat in geen verhouding tot het beoogde beleidsdoel.

2. Budgettaire en beleidsmatige onderbouwing ontbreekt

Tot op heden ontbreken:

- een transparante budgettaire raming van de maatregel;
- inzicht in het aantal daadwerkelijk getroffen ondernemers;
- een analyse van gedragsreacties, zoals privatiseren van de auto, overstappen op kilometeradministratie of versnelde verkoop, die de opbrengst aanzienlijk kunnen verminderen;
- een maatschappelijke kosten-batenanalyse, waaronder administratieve lasten voor ondernemers én Belastingdienst.

De maatregel wordt gepresenteerd als eenvoudig uitvoerbaar, maar de praktijk wijst uit dat de effecten complex zijn en de opbrengst onzeker.

3. Klimaat effect is minimaal of zelfs negatief

Youngtimers worden beperkt gebruikt (gemiddeld 6.000–8.000 km per jaar). Het vervangen van deze voertuigen door jongere benzine- of dieselauto's leidt tot:

- hogere productie-emissies;
- hogere operationele emissies door meer kilometers;
- uitblijven van overstap naar elektrisch, omdat dit voor deze doelgroep financieel niet haalbaar is.

Het aandeel zakelijke youngtimers binnen de totale autovloot is bovendien zeer klein, waardoor de maatregel geen betekenisvolle CO₂-reductie oplevert. De netto milieuwinst is nihil of mogelijk zelfs negatief.

4. Geen overgangsregeling is strijdig met fiscale betrouwbaarheid

Ondernemers die een youngtimer hebben aangeschaft onder de fiscale regels van 2025 worden per 2027 geconfronteerd met een forse, niet-geanticipeerde lastenverzwaring. Dit leidt tot:

- Voortijdige afschrijving van bedrijfsmiddelen: voertuigen die zakelijk zijn aangeschaft onder een stabiel fiscaal regime verliezen plotseling hun economische rendabiliteit.
- Aantasting van vertrouwen in de fiscale wetgever: stabiel en voorspelbaar beleid is essentieel voor investeringsbeslissingen in het mkb.
- Belemmering van rationele investeringsbeslissingen: onverwachte belastingverzwaringen verstoren normale planning, liquiditeit en bedrijfscontinuïteit.
- Ongelijke behandeling van ondernemers: vergelijkbare investeringen, maar gedaan in verschillende jaren, leiden tot grote verschillen in fiscale gevolgen zonder inhoudelijke rechtvaardiging.

Het volledig ontbreken van overgangsrecht wordt door ondernemers dan ook als onredelijk, disproportioneel en schadelijk ervaren.

5. Onevenredige impact op autobedrijven in het youngtimersegment

De maatregel treft niet alleen zakelijke rijders, maar ook autobedrijven die gespecialiseerd zijn in de inkoop en verkoop van youngtimers.

Deze bedrijven hebben hun bedrijfsvoering ingericht op voertuigen van 15–24 jaar, met investeringen in:

- voorraadopbouw;
- segment-specifieke marketing en klantrelaties;
- technische kennis, tooling en expertise;
- langdurige inkoopcontracten.

Door de wijziging hebben deze ondernemers slechts één jaar om hun volledige bedrijfsmodel om te bouwen. Dit is in de praktijk onuitvoerbaar, omdat:

- voorraden vaak meerjarige omloopsnelheden kennen;
- marges in het youngtimersegment niet vergelijkbaar zijn met jongere voertuigen;
- inkoopprijzen in andere segmenten hoger zijn en concurrentie heviger;
- bestaande investeringen versneld moeten worden afgeschreven.

Zonder overgangsregeling ontstaat hiermee een acute verstoring van het verdienmodel, met reële risico's op bedrijfsbeëindiging en verlies van banen.

6. Beter passende alternatieven

VASS Nederland verzoekt het ministerie de volgende opties te overwegen:

- Geleidelijke verhoging van de leeftijdsgrens (bijv. 15 → 18 → 20 → 25 jaar).
- Eerbiedigende werking voor alle voertuigen die uiterlijk in 2026 zakelijk in gebruik zijn genomen.
- Emissiedifferentiatie in plaats van leeftijd als criterium (sluit beter aan bij klimaatdoelen).
- Monitoring van werkelijke CO₂-impact vóór invoering van rigide leeftijdsgrenzen.

Deze alternatieven beperken de economische schade en verhogen het draagvlak.

Conclusie

De voorgestelde verhoging van de youngtimerleeftijd treft ondernemers en gespecialiseerde autobedrijven onevenredig zwaar, terwijl de beleidsmatige baten beperkt of onzeker zijn. De combinatie van hoge lasten, minimale of negatieve klimaatwinst en het ontbreken van overgangsrecht maakt de maatregel onwerkbaar en economisch schadelijk.

Wij verzoeken u daarom dringend om de maatregel te heroverwegen of, minimaal, te voorzien in een ruime overgangsregeling.

VASS Nederland ondersteunt dit verzoek graag met aanvullende data, casussen of praktijkvoorbeelden welke u in de bijlage kunt vinden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Mirjam van der Rijt
CEO

VASS Nederland

Bijlage 1: Financiële bijlage: onderbouwing en casussen

Bijlage 1:

FINANCIËLE BIJLAGE: Onderbouwing & Casussen

Inleiding

Deze bijlage geeft een cijfermatige en inhoudelijke onderbouwing van de financiële, fiscale en beleidsmatige gevolgen van de voorgestelde maatregel. De gegevens dienen ter ondersteuning van de argumentatie in de begeleidende brief.

1. Kerncijfers per scenario (voorbeeld youngtimer)

Scenario Dagwaarde Cataloguswaarde IB-tarief Netto huidig Netto nieuw Extra lasten

A	€ 7.500	€ 40.000	37%	€ 971	€ 3.256	€ 2.285
B	€ 10.000	€ 55.000	49,5%	€ 1.733	€ 5.985	€ 4.252
C	€ 5.000	€ 35.000	37%	€ 647	€ 2.849	€ 2.202

Gemiddeld gaat een ondernemer er **€ 3.000–€ 5.000** netto per jaar per auto op achteruit.

2. Casus 1 – Startende zzp'er (schijf 1)

- Koopt in 2025 een youngtimer met dagwaarde € 6.000.
- Betaalt huidig jaarlijks: € 777 netto.
- Bij nieuwe regeling: € 3.110 netto.
- **Verschil: + € 2.333 per jaar.**

Gevolg:

Ondernemer moet voertuig noodgedwongen verkopen of overstappen op privéauto met kilometeradministratie → verlies aan voordelen, geld, flexibiliteit en mobiliteit.

3. Casus 2 – Ondernemer met twee voertuigen

- Dagwaarden: € 7.500 en € 9.500
- Cataloguswaarden: € 42.000 en € 51.000

Huidig totaal: € 3.100 netto per jaar.

Nieuw totaal: € 9.300 netto per jaar.

Verschil: + € 6.200 per jaar.

Gevolg:

Bedreigt liquiditeit; noodzaak tot gedwongen vervanging van beide voertuigen.

4. Casus 3 – Regionale ondernemer buiten Randstad

- Dagwaarde youngtimer: € 8.000
- Geen OV-alternatief
- Jaarkilometrage: 7.500
- Huidig: € 1.036
- Nieuw: € 3.696

- **Extra belastingdruk: € 2.660**

Gevolg:

Ondernemer heeft géén realistisch alternatief → directe financiële en operationele schade.

5. Onzekerheid budgettaire opbrengst

De verwachte opbrengst is onduidelijk door:

- **gedragsreacties** (kilometeradministratie, privatiseren van voertuigen, vervroegde verkoop);
- **lagere instroom youngtimers**, waardoor opbrengsten dalen;
- **onbekendheid daadwerkelijke doelgroep**, omdat CBS niet onderscheidt tussen particuliere en zakelijke voertuigen 15+ jaar.

6. Conclusie bijlage

De maatregel leidt tot hoge en onvoorspelbare lasten, beperkte budgettaire baten en aanzienlijke maatschappelijke schade. De berekeningen en casussen laten zien dat het huidige voorstel disproportioneel is in verhouding tot het beoogde doel.