

**From:** 5.1.2.e <5.1.2.e@gmail.com>  
**Date:** Thursday, December 11, 2025, 5:36 AM  
**To:** postbus@eerstekamer.nl  
**Subject:** Re: Verzoek om zorgvuldige heroverweging versoering youngtimerregeling (Belastingplan 2026)

---

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e@gmail.com. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

L.s.

Afgelopen weekend heb ik u al gemaild over de onverwachte versoering van de youngtimerregeling (15 jaar nu, 16 jaar in 2026 en 25 jaar in 2027, zonder overgangsrecht).

In de tussentijd is er het nodige gebeurd:

- Autoblog: “Aanpassing bijtelling EV’s en youngtimer geeft economische schade” – over de economische schade en het rommelige wetgevingsproces.
- Autoweek: “Actie tegen afschaffen youngtimer-regeling in stroomversnelling” – over de tegenbeweging en de FD-advertentie/campagne.
- Accountant.nl: “Autodealers vrezen faillissementen door onverwachte versoering youngtimerregeling” – over de impact op dealers/handelaren.
- BOVAG: bericht dat de verlengde lage EV-bijtelling feitelijk betaald wordt door de versoering van de youngtimerregeling.
- FD.nl pagina grote advertentie van een bundeling van partijen in de auto industrie die door de wijziging waarschijnlijk stevig moeten reorganiseren of failliet gaan.

Daarnaast laat Stichting Autobelangen zien dat het hier gaat om meer dan 200.000 zakelijke youngtimer-rijders én een complete youngtimerbranche die in één klap rechtszekerheid verliest.

**Waarom ik u opnieuw benader**

De kern is inmiddels helder:

- De maatregel is via een laat amendement door de Tweede Kamer gegaan, met stemming op 27 november en beoogde inwerkingtreding per 1 januari, zonder overgangsrecht.
- Bestaande ondernemers die volgens de 15-jaarsregel hebben geïnvesteerd, krijgen feitelijk met terugwerkende kracht te maken: bijtelling schiet omhoog, waarden kelderen, businessmodellen kantelen.
- Dit raakt niet alleen “liefhebbers in dikke auto’s”, maar MKB-ondernemers, handelaren, taxateurs, garages en leasemaatschappijen.

## Een redelijk alternatief

Vanuit ondernemersperspectief ligt een constructieve oplossing voor de hand:

- Overgangsregeling of sterfhuisconstructie voor bestaande youngtimers (zakelijk geregistreerde auto’s die onder de 15-jaarsregel zijn aangeschaft), zodat investeringen niet achteraf worden “afgestraft”.
- Gecombineerd met een e-youngtimerregeling: een gerichte, lagere bijtelling voor gebruikte elektrische auto’s (in lijn met de bestaande lagere bijtelling voor elektrische youngtimers), zodat vergroening én rechtszekerheid hand in hand gaan.

Dat maakt dit verhaal breder dan alleen auto’s: het gaat over rechtszekerheid, investeringsklimaat en voorspelbaar fiscaal beleid voor het MKB.

## Verzoek

Ik zou u willen vragen om – mede in het licht van de recente berichtgeving – nogmaals naar dit dossier te kijken voor een (vervolg)artikel of item:

- met de 200.000 gedupeerden en de youngtimerbranche als uitgangspunt;
- en met aandacht voor de overgangs- / sterfhuisoptie + e-youngtimerregeling als redelijk alternatief.

Ik ben zelf direct geraakt (o.a. een zakelijk gereden youngtimer die door de maatregel in één klap fiscaal “omklapt” bouwjaar 09-2010) en breng u desgewenst graag in contact met andere ondernemers, handelaren en experts die dit kunnen illustreren. Ook

verwijs ik graag naar de campagne “Dit is een overval” ([ditiseenoverval.nl](http://ditiseenoverval.nl)) voor verdere achtergrond.

Alvast dank voor uw aandacht – uw platform kan hier echt verschil maken voor een grote groep ondernemers.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 7 dec 2025 om 17:29 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e@gmail.com> het volgende geschreven:

Geachte leden van de Eerste Kamer,

Mijn naam is 5.1.2.e Ik ben mkb-ondernemer/DGA en maak als zakelijke rijder gebruik van de youngtimerregeling. Met deze brief wil ik u vragen de in het Belastingplan 2026 opgenomen versoebing van de youngtimerregeling – via het amendement van de leden Grinwis en Oosterhuis – kritisch te bezien op het punt van rechtszekerheid, redelijkheid en zorgvuldige wetgeving.

Kort samengevat gaat het om de maatregel waarbij:

- de leeftijdsgrens voor de youngtimerregeling in 2026 wordt verhoogd van 15 naar 16 jaar, en
- in 2027 in één stap wordt verhoogd naar 25 jaar,
- zonder overgangsrecht voor bestaande youngtimer-rijders.

Deze wijziging is pas zeer laat in het proces via een amendement voorgesteld en door de Tweede Kamer aangenomen, terwijl de beoogde inwerkingtreding al per **1 januari 2026** is. Voor ondernemers en DGA's die de afgelopen jaren op basis van de 15-jaarsgrens een youngtimer hebben aangeschaft, voelt dit als een abrupte koerswijziging met aanzienlijke financiële gevolgen.

### **Praktische impact voor ondernemers**

In mijn eigen geval gaat het om een **Audi A6, bouwjaar 09-2010**, die ik recent bewust als youngtimer op de zaak heb aangeschaft:

- De auto is net 15 jaar geworden en valt daarmee onder de huidige youngtimerregeling (35% bijtelling over de dagwaarde).
- Met de voorgenomen wijziging wordt deze auto in **2026** tijdelijk weer behandeld alsof het een “gewone” auto is (22% bijtelling over de oorspronkelijke cataloguswaarde), om vervolgens enkele maanden later wéér youngtimer te zijn, en
- per **1 januari 2027** volledig uit de youngtimerregeling te vallen tot hij 25 jaar is.

De gevolgen zijn voor mij – en vele vergelijkbare ondernemers:

- Fors hogere bijtelling in een zeer korte tijd, op een investering die net gedaan is.
- Verwachte waardedaling van het betreffende type auto's, omdat de zakelijke vraag opdroogt.
- Geen reële mogelijkheid om te anticiperen, omdat de wijziging pas eind november via een amendement bekend is geworden, terwijl auto's beslissingen op een meerjarige horizon zijn.

Ik begrijp dat beleid mag veranderen, en dat vergroening van het wagenpark een legitiem doel is. Maar het volledig ontbreken van overgangsrecht voor bestaande gevallen, gecombineerd met de zeer korte termijn tussen voorstel, besluit en inwerkingtreding, raakt de *rechtszekerheid* van ondernemers en DGA's die juist binnen de bestaande spelregels hebben gehandeld.

## Rol van de Eerste Kamer

Juist de Eerste Kamer vervult volgens mij de rol van *chambre de réflexion*: toetsing op zorgvuldigheid, uitvoerbaarheid en evenwichtigheid. Tegen die achtergrond wil ik u vragen om in het debat over het Belastingplan 2026 bij deze maatregel in ieder geval de volgende punten te wegen:

- Is het proportioneel om een fiscale investeringsregeling (youngtimer) voor bestaande gevallen **zonder overgangsrecht** zo ingrijpend te wijzigen?
- Is het redelijk om ondernemers die recent op basis van de 15-jaarsgrens hebben geïnvesteerd, binnen enkele jaren te confronteren met een volledig andere fiscale behandeling en sterk hogere lasten?
- Past deze wijze van totstandkoming (laat amendement, snelle inwerkingtreding, geen eerbiedigende werking) bij het beeld van een **betrouwbare en voorspelbare overheid** waar ondernemers op moeten kunnen bouwen?

## Verzoek: overgangsregeling / sterfhuisconstructie

Ik vraag u nadrukkelijk niet om de klimaatdoelstellingen of de stimulering van elektrische auto's ter discussie te stellen. Wel vraag ik u om te bevorderen dat de versobering van de youngtimerregeling:

- óf gepaard gaat met een **overgangsregeling** voor bestaande youngtimers, bijvoorbeeld voor auto's die vóór een bepaalde datum al als youngtimer zakelijk worden gereden;
- óf wordt omgezet in een **geleidelijke sterfhuisconstructie**, waarbij de leeftijdsgrens stapsgewijs wordt verhoogd, zodat ondernemers de tijd krijgen hun investering uit te rijden.

Deze opties zouden de gewenste budgettaire en klimaatdoelen in stand laten, maar tegelijk voorkomen dat een relatief kleine, goed identificeerbare groep ondernemers onevenredig hard geraakt wordt door een zeer korte en onverwachte beleidswijziging.

Graag stel ik mij desgewenst beschikbaar om mijn situatie nader toe te lichten of concrete cijfers (aankoop prijs, cataloguswaarde, bijtelling verschil) te delen als praktijkvoorbeeld van de impact van deze maatregel.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e Loenen aan de Vecht