KPMG Meijburg & Co
Tax & Legal



Fiscale klimaatmaat-regelen Belastingplan-pakket 2027

Mr. M. Betjes

November 2026

In dit artikel behandelt de auteur de fiscale klimaatmaatregelen als onderdeel van het belastingplanpakket 2027. Het belastingplanpakket 2027 bevat relatief beperkte nieuwe fiscale klimaatmaatregelen, maar bevestigt wel de koers die Nederland de afgelopen jaren heeft ingezet: een verschuiving van generieke beprijzing naar een combinatie van gerichte beprijzing, verduurzamingssubsidies en investeringen in energie-infrastructuur. Het kabinet blijft naast fiscale lastenverzwaringen inzetten op stimuleringsmaatregelen zoals de IKC ETS-subsidie, de SDE++ en een verruimde Energie-investeringsaftrek (EIA). Tegelijkertijd worden diverse eerder aangekondigde lastenverzwaringen afgezwakt of uitgesteld, met name voor de afvalsector.

De belangrijkste fiscale maatregelen betreffen de invoering van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, een gematigde verhoging van de afvalstoffenbelasting, aanpassingen in de CO_2-heffing voor afvalverbrandingsinstallaties, compensatiemaatregelen voor de glastuinbouw, een verhoging van de belasting op leidingwater en diverse wijzigingen binnen het mobiliteitsdomein. Het pakket weerspiegelt daarmee een toenemende aandacht voor het behoud van de internationale concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven, terwijl tegelijkertijd wordt vastgehouden aan de klimaatambities voor de langere termijn.

1. Inleiding

Zoals verwacht brengt Prinsjesdag 2026 geen radicale koerswijziging, maar eerder een verdere verschuiving richting elektrificatie, energie-infrastructuur en verduurzamingsinvesteringen. Energie en klimaat zijn wel terug in de troonrede; volgens de koning is een ambitieus nationaal en internationaal klimaatbeleid hard nodig. Het kabinet blijft vasthouden aan de energietransitie, maar legt tegelijkertijd meer nadruk op concurrentiekracht, betaalbaarheid en energiezekerheid. Voor bedrijven betekent dit dat de focus verschuift van alleen verplichtingen naar een combinatie van stimulering, infrastructuurontwikkeling en een meer gerichte beprijzing van de CO_2-uitstoot.

Doorgaans kiest het kabinet voor het instrument van beprijzen. Met beprijzen beoogt de overheid milieuvervuilend gedrag te beïnvloeden. Naast beprijzen beweegt de Nederlandse overheid ook steeds meer richting een ander instrument: stimuleren via subsidies en incentives. Het stimuleren van milieuvriendelijk gedrag zien we ook buiten Nederland op steeds grotere schaal.

Het Planbureau voor de leefomgeving (PBl) heeft recent aangegeven dat het kabinet de afgelopen drie jaar geen vooruitgang heeft geboekt in het halen van de klimaat-doelen. Het klimaatdoel voor 2030 is praktisch onhaalbaar geworden en er zit een enorm gat tussen de ambities van het huidige kabinet en het Europese klimaatdoel om in 2040 90% minder CO2 uit te stoten dan in 1990.[1]

Het pakket Belastingplan 2027 voorziet samenvattend in de volgende fiscale klimaatmaatregelen (al start ik deze beschouwing met enkele relevante stimuleringsmaatregelen):

- vliegbelasting gedifferentieerd naar afstand;
- versoepelingen voor de afvalsector;
- glastuinbouw: compensatie en verduidelijking belastingplicht;
- verhoging belasting op leidingwater;
- wijzigingen in mobiliteit.



2. Fiscale klimaatmaatregelen belastingpakket 2027

2.1 Stimuleringsmaatregelen

Het kabinet trekt volgend jaar ruim € 5 miljard uit voor subsidies ten behoeve van verduurzaming en energiezekerheid. Het gaat om een combinatie van fiscale en niet-fiscale stimuleringsmaatregelen waarvan de effectiviteit de afgelopen jaren grotendeels is aangetoond.

Voor de energie-intensieve industrie blijft de subsidieregeling Indirecte Kostencompensatie ETS (IKC ETS) een belangrijk instrument. Het Europese Emissiehandelssysteem (EU ETS) verplicht Europese elektriciteitsproducenten om emissierechten aan te kopen voor hun CO_2-uitstoot. De kosten hiervan berekenen zij via de elektriciteitsprijzen door aan hun klanten. Met deze regeling ontvangt de industrie die relatief veel elektriciteit verbruikt een vergoeding voor de indirecte elektriciteitskosten die door de emissierechten worden gemaakt. Het dient dan wel te gaan om een onderneming die actief is in een bedrijfstak die hierdoor concurrentienadeel ervaart. Denk hierbij aan onder meer de chemiesector, papierindustrie, glasindustrie, staalsector en dergelijke. De onderneming moet beschikken over een kwalificerende NACE-code zoals opgenomen in de regeling.[2] Het belangrijkste doel van de subsidie is om te voorkomen dat bedrijven hun productie naar een land buiten de Europese Unie verplaatsen, omdat zij door de EU ETS een hogere elektriciteitsrekening hebben.

Aan de regeling zijn uiteraard wel enkele voorwaarden verbonden:

- Ten minste 50% van de subsidie dient ingezet te worden voor de reductie van CO2.
- Er dient een CO_2-reductieplan opgesteld te worden.
- Voor grote ondernemingen geldt dat zij moeten voldoen aan de energie-auditverplichtingen uit de Europese Energie-Efficiëntierichtlijn (EED).

Voor veel energie-intensieve bedrijven vormt de IKC ETS niet langer uitsluitend een compensatieregeling voor indirecte ETS-kosten, maar steeds meer een instrument dat gekoppeld is aan een concreet verduurzamingstraject. De regeling vereist dat ondernemingen hun investeringsagenda voor elektrificatie, energie-efficiëntie, hernieuwbare elektriciteit of andere CO_2-reducerende maatregelen inzichtelijk maken en aantoonbaar uitvoeren. Voor ondernemingen in sectoren zoals chemie, raffinage, papier, glas en staal verdient het daarom aanbeveling om de IKC ETS niet alleen vanuit compensatieperspectief te beoordelen, maar ook als onderdeel van een bredere subsidie- en investeringsstrategie gericht op de transitie naar een CO_2-arme productieomgeving.

In de begrotingsstukken voor 2027 wordt opnieuw een aanzienlijk budget beschikbaar gesteld ten behoeve van de IKC ETS-subsidieregeling, waarmee het kabinet beoogt de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie te versterken terwijl tegelijkertijd invulling wordt gegeven aan de nationale en Europese klimaatdoelstellingen.



Een andere belangrijke pijler van het Nederlandse klimaatbeleid betreft investeringen in Carbon Capture and Storage (CCS). Het kabinet alloceert ruim € 1 miljard aan een grootschalig project gericht op de afvang, het transport en de permanente opslag van CO2 in lege gasvelden onder de Noordzee. CCS blijft daarmee een essentieel onderdeel van de Nederlandse decarbonisatiestrategie voor sectoren waar volledige elektrificatie, waterstofinzet of andere emissievrije alternatieven op korte termijn nog niet technisch of economisch haalbaar zijn.

Voor veel projecten vormt de SDE++ het primaire financiële instrument voor ondersteuning van CCS-investeringen. Binnen de SDE++ worden CCS-projecten beoordeeld op basis van de verwachte kostprijs per vermeden ton CO2. Om voor subsidie in aanmerking te komen moet de emissiereductie aantoonbaar zijn, dient sprake te zijn van een technisch realiseerbaar project en moeten de opslaglocaties voldoen aan de Europese en nationale regelgeving voor CO_2-opslag. Daarnaast geldt dat de SDE++ een exploitatiesubsidie is. Dat betekent dat de subsidie wordt ontvangen tijdens de periode dat de installatie in gebruik is (de exploitatieperiode). De hoogte van de subsidie hangt af van de marktprijs en de werkelijke hoeveelheid hernieuwbare energie die wordt opgewekt of de werkelijke hoeveelheid CO2 die minder wordt uitgestoten. De subsidie is doorgaans voor een periode van 12 of 15 jaar.[3]

Voor de openstellingsronde van de SDE++ voor 2027 is een budget van ruim € 7 miljard beschikbaar, hetgeen benadrukt dat de regeling ook de komende jaren een dragende pijler blijft onder de Nederlandse klimaat- en industriepolitiek. De openstelling van de SDE++-ronde 2026 staat overigens gepland voor eind oktober 2026.

Naast directe subsidieregelingen blijft de Energie-investeringsaftrek (EIA) een van de belangrijkste fiscale stimuleringsmaatregelen voor ondernemingen die investeren in energiebesparende technieken en duurzame energievoorzieningen. Anders dan de SDE++ of IKC ETS betreft de EIA geen subsidie, maar een fiscale aftrekpost waarmee ondernemingen een extra deel van hun investeringskosten ten laste van de fiscale winst kunnen brengen. Hierdoor wordt de effectieve investering lager en wordt de terugverdientijd van energieprojecten verkort.

Op basis van de Belastingplanstukken is het kabinet voornemens om de EIA per 2027 te laten stijgen van 40% naar 45,5%. Voor kwalificerende investeringen kan dus 45,5% van de investeringskosten worden afgetrokken van de fiscale winst. Als er (nog) geen winst wordt gemaakt, kan de regeling ook nog interessant zijn, aangezien de aftrek verrekend kan worden met eerdere en toekomstige jaren.

De regeling staat open voor ondernemingen die onder de inkomstenbelasting of vennootschapsbelasting vallen en investeren in kwalificerende energie-investeringen. Een fundamentele voorwaarde is dat het desbetreffende bedrijfsmiddel voorkomt op de jaarlijks door RVO gepubliceerde Energielijst of voldoet aan een van de generieke energiebesparingscodes.[4] De Energielijst bevat honderden technologieën en investeringen verdeeld over categorieën zoals energie-efficiënte bedrijfsgebouwen, industriële processen, transportmiddelen, duurzame energie, energiebalancering, energietransitie en energieadvies. Veel voorkomende voorbeelden zijn warmtepompen, energiezuinige productie-installaties, elektrificatiemaatregelen, batterijopslag, restwarmtebenutting, waterstofgerelateerde investeringen en hoogwaardige isolatievoorzieningen.

Voor toekenning van de EIA moet het bedrijfsmiddel voldoen aan de technische specificaties die in de Energielijst zijn opgenomen. De EIA kan worden toegepast op verschillende kostencategorieën. Naast de aanschafkosten van het bedrijfsmiddel kunnen ook technisch noodzakelijke voorzieningen, montagekosten, engineeringkosten en bepaalde voortbrengingskosten in aanmerking komen. Het minimale investeringsbedrag bedraagt € 2.500 per melding. Het maximale meldingsbedrag bedraagt € 155 miljoen per onderneming per kalenderjaar.

Een van de belangrijkste aandachtspunten bij de EIA is de aanmeldingstermijn. Ondernemingen moeten hun investering aanmelden bij RVO binnen drie maanden na het aangaan van de investeringsverplichting, bijvoorbeeld na ondertekening van een koopovereenkomst, opdrachtbevestiging of leasecontract. In de praktijk blijkt dit een van de meest voorkomende redenen waarom ondernemingen fiscaal voordeel mislopen.

Vanuit strategisch perspectief is het van belang om al tijdens de investeringsvoorbereiding te beoordelen of een project kan kwalificeren voor de EIA. Met name bij omvangrijke verduurzamingsprojecten kan de EIA een substantiële bijdrage leveren aan de businesscase.



2.2 Vliegbelasting gedifferentieerd naar afstand

Per 1 januari 2027 wordt de Nederlandse vliegbelasting gewijzigd. Waar momenteel een uniform bedrag per vertrekkende passagier geldt, introduceert het kabinet een gedifferentieerd tariefsysteem waarbij de hoogte van de belasting afhankelijk wordt van de afstand tot de uiteindelijke bestemming van de passagier. Met deze maatregel wil het kabinet het fiscale stelsel beter laten aansluiten bij de klimaatimpact van vliegreizen, aangezien langeafstandsvluchten doorgaans aanzienlijk hogere CO_2-emissies veroorzaken dan korte en middellange vluchten.

Het nieuwe systeem kent drie afstandscategorieën: een laag, midden en hoog tarief. De indeling wordt gebaseerd op de eindbestemming van de passagier en niet uitsluitend op de eerste vlucht vanaf een Nederlandse luchthaven. Hierdoor wordt beoogd om ontwijking via overstaplucht-havens te beperken en de belastingdruk beter te laten corresponderen met de feitelijke reisafstand. Passagiers die vliegen naar bestemmingen binnen Europa zullen daardoor in beginsel een lager belastingtarief betalen dan reizigers die intercontinentale bestemmingen aandoen.

De maatregel past binnen de bredere Europese en nationale ambitie om de luchtvaartsector sterker te laten bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Door de belastingdruk te verschuiven naar vluchten met de grootste klimaatimpact ontstaat een extra financiële prikkel om, waar mogelijk, te kiezen voor alternatieve vervoersmodaliteiten zoals treinvervoer op kortere afstanden. De belastingplichtige voor de vliegbelasting is de exploitant van de Nederlandse luchthaven waarvan het vliegtuig vertrekt.

De vliegbelasting wordt geheven van de luchthavenexploitant, die vervolgens de belasting doorgaans doorberekent aan de luchtvaartmaatschappij. De luchtvaartmaatschappij verwerkt deze kosten op haar beurt meestal in de ticketprijs voor de passagier.

Opvallend is dat het kabinet per 2027 een deel van de eerder aangekondigde lastenverzwaring voor langeafstandsvluchten terugdraait. Om de concurrentiepositie van Nederlandse luchthavens te beschermen en een gelijker speelveld te creëren ten opzichte van omliggende landen, wordt voorgesteld het hoge tarief te verlagen. Daardoor zal voor de hoogste afstandscategorie niet het eerder voorziene tarief van bijna € 75 per passagier gelden, maar een bedrag van circa € 59 per passagier.

2.3 Versoepelingen voor de afvalsector

Met het Belastingplan 2026 is vorig jaar in de wet een aanscherping van de beprijzing van afval opgenomen. Het doel van dit beprijzingspakket was tweeledig. Het eerste was om de derving als gevolg van het niet invoeren van een plasticheffing te dekken en het tweede om een prikkel te geven aan de afvalsector voor het beperken van milieuvervuiling.

Volgens toezegging tijdens de behandeling van het Belastingplan 2026 heeft het kabinet de invulling van het beprijzingspakket voor afval nog een keer gewogen en diverse gesprekken met partijen uit de afvalsector gevoerd. Alles overwegende stelt het kabinet de volgende aanpassingen voor, waarbij zo gericht mogelijk de genoemde knelpunten worden aangepakt en tegelijkertijd de prikkel voor de afvalsector blijft behouden om te verduurzamen:

1. De verhoging van het tarief van de afvalstoffenbelasting wordt gedeeltelijk teruggedraaid.

2. De aanscherping van de CO_2-heffing industrie krijgt een vertraagd ingroeipad.

Met dit voorstel wordt de verhoging van de afvalstoffenbelasting gematigd ten opzichte van de eerdere technische invulling uit het Belastingplan 2026. Het tarief wordt verlaagd van € 92,82 per ton afval naar € 64 per ton afval in 2028, tot structureel € 81 per ton afval in 2030 in plaats van € 117,10 per ton (prijspeil 2026). Er blijft dus wel een verhoging ten opzichte van de huidige tarieven staan waardoor er een extra prikkel blijft bestaan om minder afval te verbranden.

Via de CO_2-heffing industrie zijn de emissies belast van installaties die onder het EU ETS vallen, afvalverbrandingsinstallaties en installaties die lachgas uitstoten. De exploitanten van de installaties zijn belastingplichtig en de heffing is verschuldigd op het moment dat de emissie plaatsvindt. De CO_2-heffing wordt berekend op basis van de jaarlijkse industriële emissies van een installatie in een kalenderjaar (de jaarvracht), verminderd met het aantal dispensatie-rechten dat in diezelfde periode aan die installatie is toegekend. De jaarlijkse industriële emissies vertegenwoordigen het aantal ton CO2 dat in een kalenderjaar wordt uitgestoten. Belastingplichtigen die onder de CO_2-heffing vallen, ontvangen dispensatierechten die fungeren als emissierechten en in mindering kunnen worden gebracht op de jaarlijkse industriële emissies. Deze rechten worden berekend op basis van het activiteitsniveau van de installatie en de toepasselijke reductiefactor. Voor EU ETS-installaties wordt het tarief verminderd met de termijnprijs van ETS-emissierechten, waardoor grotendeels rekening wordt gehouden met hetgeen al aan afdracht verschuldigd is onder het EU ETS. Vanwege de aftrek van dispensatierechten kent de heffing sinds de invoering in 2021 niet of nauwelijks een daadwerkelijke afdracht, uitzonderingen daargelaten.





Vanuit een opbrengstmotief heeft de heffing haar doel aldus nog niet bereikt.

De CO_2-heffing industrie is pas vijf jaar oud maar staat al enige tijd ter discussie aangezien de Nederlandse industrie economisch onder druk staat. Via het Belastingplan 2026 is de CO_2-heffing voor ETS- en lachgasinstallaties maximaal verlicht door onder meer een verlaging van het belastingtarief, met als gevolg dat de financiële afdracht per 2026 zeer gering zal zijn en blijven.[5] Dit geldt niet voor de afvalverbrandingsinstallaties, integendeel, die worden dus juist zwaarder belast.

De via het Belastingplan 2027 voorgestelde uitgestelde aanscherping van de CO_2-heffing industrie biedt meer tijd aan afvalverbrandingsinstallaties (AVI's) om de hogere CO_2-heffing industrie te vermijden. Het voorstel is om het tarief te laten oplopen naar € 304 per ton CO2 in 2035 in plaats van 2030 (in prijspeil 2026), en om de vrijstellings-rechten af te bouwen naar 0 in 2035 in plaats van 2033. Het afvangen en opslaan van CO2 zou voor AVI's de oplossing moeten zijn, maar dit is kostbaar en wat betreft infrastructuur nog niet op korte termijn gereed.

2.4 Glastuinbouw: compensatie en verduidelijking belastingplicht

Het kabinet heeft eerder ervoor gekozen om gebruik te maken van de mogelijkheid om de glastuinbouwsector onder het tweede emissiehandelssysteem (EU ETS 2) te laten vallen. Het EU ETS 2 is een afzonderlijk emissiehandelssysteem (naast EU ETS 1) dat zich richt op de CO2-uit-stoot van brandstoffen die worden gebruikt in gebouwen, wegvervoer en bepaalde overige sectoren die momenteel niet of slechts beperkt onder het bestaande EU ETS 1 vallen. In tegenstelling tot de huidige ETS 1, waarbij industriële installaties en elektriciteitsproducenten emissierechten moeten inleveren, ligt de verplichting onder ETS 2 primair bij de brandstofleveranciers. Zij moeten voor de CO_2-emissies die vrijkomen bij het verbruik van de door hen geleverde brandstoffen emissierechten aanschaffen en inleveren. De verwachting is dat deze kosten geleidelijk worden doorberekend aan eindgebruikers. ETS 2 start formeel in 2027, waarbij de monitoring- en rapportageverplichtingen al eerder zijn ingegaan.

Het kabinet is voornemens om per 1 januari 2027 voor energieleveranciers een verplichting in te voeren om jaarlijks een bepaalde hoeveelheid groen gas te leveren aan eindgebruikers in Nederland. Hiertoe heeft het kabinet het wetsvoorstel Wet bijmengverplichting groen gas inge-diend.[6] Voor de groep eindgebruikers gaat het om de afnemers die binnen de ETS 2-afbakening vallen. Dat betekent dat door de opt-in van de glastuinbouw in het ETS 2, de bijmengverplichting groen gas ook voor de glastuinbouw-sector gaat gelden. Het doel van deze bijmengverplichting is om de groei van de productie van groen gas in Nederland te stimuleren, zodat de afhankelijkheid van aardgas wordt verminderd en een bijdrage wordt geleverd aan de noodzakelijke omschakeling naar klimaatneutrale energiebronnen. De meerprijs van groen gas leidt tot extra financiële lasten voor de glastuinbouwbedrijven. Daarom stelt het kabinet nu voor om de meerkosten (voor 2027 gaat het kabinet uit van een maximale meerprijs van groen gas van 1,5 cent per m3 aardgas) van de bijmengverplichting groen gas voor 2027 te compenseren via een verlaging van de energiebelasting.

De compensatie in de energiebelasting in 2027 vindt uitsluitend doorgang indien de bijmengverplichting groen gas per 1 januari 2027 in werking treedt. Als de bijmeng-verplichting groen gas niet per 1 januari 2027 wordt ingevoerd, vindt de compensatie via de energiebelasting in 2027 geen doorgang. Het afschaffen van de CO_2-heffing voor de glastuinbouw wordt uitgesteld naar 2028 om dan aan te sluiten bij het EU ETS 2.

Tot slot, niet in het wetsvoorstel Belastingplan 2027 maar in het voorstel Overige fiscale maatregelen 2027 is voor de glastuinbouwsector nog een verduidelijking opgenomen voor de belastingplicht. In de huidige wettekst wordt de belasting geheven van “de rechtspersoon of natuurlijke persoon die het glastuinbouwbedrijf drijft”. Deze formulering kan bij samenwerkingsverbanden zonder rechtspersoonlijkheid, zoals de maatschap en de vennootschap onder firma, tot onduidelijkheid leiden, in het bijzonder over de vraag of de belastingplicht rust op het samenwerkingsverband als zodanig dan wel op de achterliggende maten of vennoten. Met de voorgestelde wijziging wordt verduidelijkt dat de belastingplicht is gekoppeld aan degene die het glastuinbouwbedrijf als onderneming drijft – de personenvennootschap dus – zonder dat daarbij een toerekening naar de achterliggende participanten plaatsvindt. Voorgesteld wordt aan de verduidelijking terugwerkende kracht te geven.



2.5 Verhoging belasting op leidingwater

Met de belasting op leidingwater wordt er belasting geheven over de levering van leidingwater. De belasting kent op dit moment een heffingsplafond van 50.000 kubieke meter, dat ervoor zorgt dat verbruikers van leidingwater alleen belasting betalen over de eerste 50.000 kubieke meter geleverd leidingwater per jaar per aansluiting. Via het Belastingplan 2026 is geregeld dat per 2027 het heffingsplafond komt te vervallen. Dit zorgt ervoor dat belasting wordt geheven over het volledige waterverbruik. Ook geeft het verbruikers die nu profiteren van het heffings-plafond een aanvullende prikkel om waterverspilling tegen te gaan. Aanvullend is bij het Belastingplan 2026 geregeld dat per 2027 de belastinggrondslag wordt versmald naar water van drinkwaterkwaliteit.

Het kabinet stelt nu voor om de belasting op leidingwater per 2027 te verhogen met 10 cent per kubieke meter geleverd leidingwater, van € 0,43 per m3 naar € 0,53 per m3 (circa 23% stijging).

De tariefsverhoging heeft als voornaamste doel om extra budgettaire inkomsten voor de overheid te genereren. Daarnaast geeft een hogere belasting op leidingwater verbruikers van hoogwaardig gezuiverd water een aanvullende prikkel om waterverspilling tegen te gaan. In tijden van toenemende droogte wordt dit steeds belangrijker.

2.6 Wijzigingen in mobiliteit

Voor mobiliteit heeft het kabinet ook een aantal voorstellen gedaan.

Ingevolge het Belastingplan 2026 treedt de zogenoemde pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto's op 1 januari 2027 in werking. Deze heffing houdt in dat iedere werkgever een heffing van 12% verschuldigd is over de cataloguswaarde van een fossiele personenauto als deze auto ook voor privédoeleinden ter beschikking wordt gesteld aan een of meer werknemers. Voor deze regeling wordt ook woon-werkverkeer als gebruik voor privédoeleinden aangemerkt. Er geldt overgangsrecht als een werkgever de auto vóór 1 januari 2027 al ter beschikking heeft gesteld aan een of meer van zijn werknemers. In dat geval is de pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto's niet vanaf 1 januari 2027 verschuldigd, maar geldt er tot en met 16 september 2030 overgangsrecht. Tijdens de behandeling van het Belastingplan 2026 is toegezegd het jaar 2026 te gebruiken om gesignaleerde knelpunten te onderzoeken en, indien wenselijk, de pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto's zodanig aan te passen dat daarmee deze knelpunten worden gemitigeerd. Het kabinet maakt hier dan ook gebruik van en stelt een aantal wijzigingen voor. Eén van de voorgestelde wijzigingen heeft betrekking op het niet van toepassing laten zijn van eindheffing als in een kalendermaand aan een werknemer tevens een vervangende auto ter beschikking wordt gesteld voor privédoeleinden vanwege onderhoud of reparatie van een ook voor privédoeleinden ter beschikking gestelde auto voor zover deze periode maximaal veertien dagen duurt per periode van onderhoud of reparatie. Ook een bandenwissel of schadeherstel wordt in dit kader beschouwd als onderhoud of reparatie. Ten tweede wordt voorgesteld om auto's met handgeschakelde transmissie uit te zonderen van de pseudo-eindheffing voor fossiele personenauto's als de desbetreffende auto wordt gebruikt om rijles te geven. Voertuigen zonder CO_2-uitstoot hebben doorgaans een automatische transmissie.



Het kabinet acht het momenteel ongewenst om via de eindheffing voor fossiele personenauto's het aanbieden van handgeschakelde lesauto's te ontmoedigen.

Ten tweede wordt de accijnskorting verlengd met een jaar. De accijnstarieven zijn vanwege de oplopende brandstofprijzen sinds 1 april 2022 verlaagd. Per 1 juli 2023 is de korting gedeeltelijk teruggedraaid. Tijdens de behandeling van het Belastingplan 2026 is besloten de nog steeds bestaande korting met een jaar te verlengen. En nu stelt het kabinet aldus voor om de accijnskorting nogmaals met een jaar te verlengen, tot 1 januari 2028. Het kabinet is in dit kader wel gebonden aan Europese regels. Uit de Richtlijn energiebelastingen[7] volgt dat EU-lidstaten belasting (accijns) moeten heffen over energieproducten die worden gebruikt als motorbrandstof. Deze accijns mag niet liggen onder de in de richtlijn voorgeschreven minimum-belastingniveaus. De door het kabinet voorgestelde accijnstarieven blijven boven de minimumbelastingniveaus, waardoor aan de eisen van de richtlijn wordt voldaan.

Ten derde komt er een tijdelijke verlaging van de motorrijtuigenbelasting (MRB). Het betreft een tijdelijke halvering van het tarief van de MRB voor bestelauto's van ondernemers. En het tarief voor vrachtauto's wordt tijdelijk op nihil gesteld. De aanleiding voor de maatregelen is ook de uitzonderlijke stijging van de brandstofprijzen. De MRB-maatregelen gelden voor de periode van 1 juli 2026 tot en met 31 december 2026. Met ingang van 1 januari 2027 herleeft het reguliere stelsel.

Ook de tarieven voor de recent ingevoerde vrachtwagenheffing worden verlaagd voor de periode 1 september 2026 tot en met 31 december 2026.

En tot slot wordt ook ingezet op het versnellen van de elektrificatie van het wagenpark via de tweedehands-markt. Daartoe wordt voorgesteld om niet vanaf volgend jaar maar vanaf 2029 een zogenoemde greentimerregeling in te voeren. Deze regeling voorziet in een verlaagd fiscaal bijtellingstarief van 14% voor volledig elektrische auto's die op het moment van toepassing tussen de vijf en acht jaar oud zijn. De regeling geldt gedurende een periode van drie jaar en heeft als doel de restwaardes van elektrische voertuigen te ondersteunen en het aanbod van betaalbare elektrische occasions voor zowel zakelijke als particuliere rijders te vergroten. De maatregel vormt een aanvulling op het bestaande fiscale stimuleringsbeleid voor emissievrije mobiliteit, waarbij de focus geleidelijk verschuift van de aanschaf van nieuwe elektrische voertuigen naar het bevorderen van een gezonde tweede-handsmarkt. Daarnaast werkt het kabinet aan een inruil-regeling gericht op particulieren die een conventionele benzine- of dieselauto vervangen door een volledig elektrische auto. Hoewel de exacte vormgeving nog nader moeten worden uitgewerkt, is de beleidsintentie om een financiële prikkel te bieden voor het versneld uitfaseren van voertuigen met verbrandingsmotoren.



3. Afsluitende opmerkingen

Waar eerdere belastingplannen vooral werden gekenmerkt door een steeds verdergaande beprijzing van CO_2-uitstoot en fossiel energiegebruik, laat het Belastingplan 2027 een meer economische benadering zien. De Nederlandse industrie, energie-intensieve bedrijven en de afvalsector staan onder toenemende economische druk door hoge energieprijzen, internationale concurrentie en oplopende verduurzamingskosten. Tegen die achtergrond kiest het kabinet zichtbaar voor een evenwichtiger beleid waarin klimaatdoelstellingen worden gecombineerd met aandacht voor uitvoerbaarheid, investeringszekerheid en behoud van het vestigingsklimaat.

Tegelijkertijd blijft de langetermijnrichting ongewijzigd. Elektrificatie, duurzame energie, emissiereductie en circulaire productieprocessen blijven centraal staan in het Nederlandse en Europese klimaatbeleid. Bedrijven doen er daarom verstandig aan niet uitsluitend te kijken naar nieuwe fiscale lasten, maar juist ook naar de beschikbare stimuleringsinstrumenten. Voor veel ondernemingen kunnen regelingen zoals de EIA, SDE++ en IKC ETS een substantiële bijdrage leveren aan de financiering van verduurzamingsinvesteringen en daarmee het verschil maken tussen een rendabele en niet-rendabele businesscase.

De komende jaren zal bovendien steeds duidelijker worden hoe nationale maatregelen zich verhouden tot Europese instrumenten zoals het EU ETS en het bredere Europese klimaat- en industriebeleid. Daarmee verschuift de fiscale discussie geleidelijk van de vraag óf verduurzaming plaatsvindt naar de vraag hoe deze transitie op een economisch haalbare wijze kan worden gerealiseerd. Het Belastingplan 2027 vormt daarvan een illustratief voorbeeld: minder focus op extra lastenverzwaringen en meer aandacht voor de randvoorwaarden die noodzakelijk zijn om verduurzamingsinvesteringen daadwerkelijk van de grond te krijgen met behoud van de Nederlandse bedrijvigheid.

Bronnen

(1) ‘Grote kloof tussen ambitie en beleid richting 2040; emissiereductie 2030 stagneert’, Planbureau voor de Leefomgeving.

(2) Subsidieregeling Indirecte kostencompensatie ETS (IKC-ETS), RVO.nl.

(3) Stimulering Duurzame Energieproductie en Klimaattransitie (SDE++), RVO.nl.

(4) Energielijst, RVO.nl.

(5) Belastingplan 2026: belangrijkste wijzigingen, Rijksoverheid.nl.

(6) Kamerstukken 36947.

(7) 2003/96/EG.

Dit artikel is verschenen in Weekblad Fiscaal Recht, WFR 2026/262 – oktober 2026, Uitgever Wolters Kluwer.

Contact



Merijn Betjes
Partner
Tax Sustainability
NL Lead Sustainability Tax & Legal

+31 6 511 73 542
betjes.merijn@kpmg.com
linkedin.com/in/merijn-betjes-56220330
Laan van Langerhuize 9
1186 DS Amstelveen
www.meijburg.nl

De informatie in dit document is van algemene aard en is niet bedoeld om de omstandigheden van een bepaalde persoon of entiteit te beoordelen. Hoewel we ernaar streven om accurate en tijdige informatie te verstrekken, kan er geen garantie worden gegeven dat dergelijke informatie accuraat is op de datum waarop deze wordt ontvangen of dat deze accuraat zal blijven in de toekomst. Zonder professioneel advies en na een grondig onderzoek van de specifieke situatie dient niemand te handelen op basis van dergelijke informatie.

Meijburg & Co is een Nederlandse maatschap van besloten vennootschappen, staat ingeschreven in het Handelsregister onder nummer 53753348 en is aangesloten bij de wereldwijde KPMG organisatie van onafhankelijke entiteiten verbonden aan KPMG International Limited, een Engelse private company limited by guarantee. De algemene voorwaarden van Meijburg & Co, gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel, zijn jegens een ieder van toepassing op alle door Meijburg & Co te verrichten werkzaamheden en te verlenen diensten. De algemene voorwaarden zijn te vinden op de website van Meijburg & Co (http://www.meijburg.nl/algemenevoorwaarden) en worden op verzoek toegestuurd.