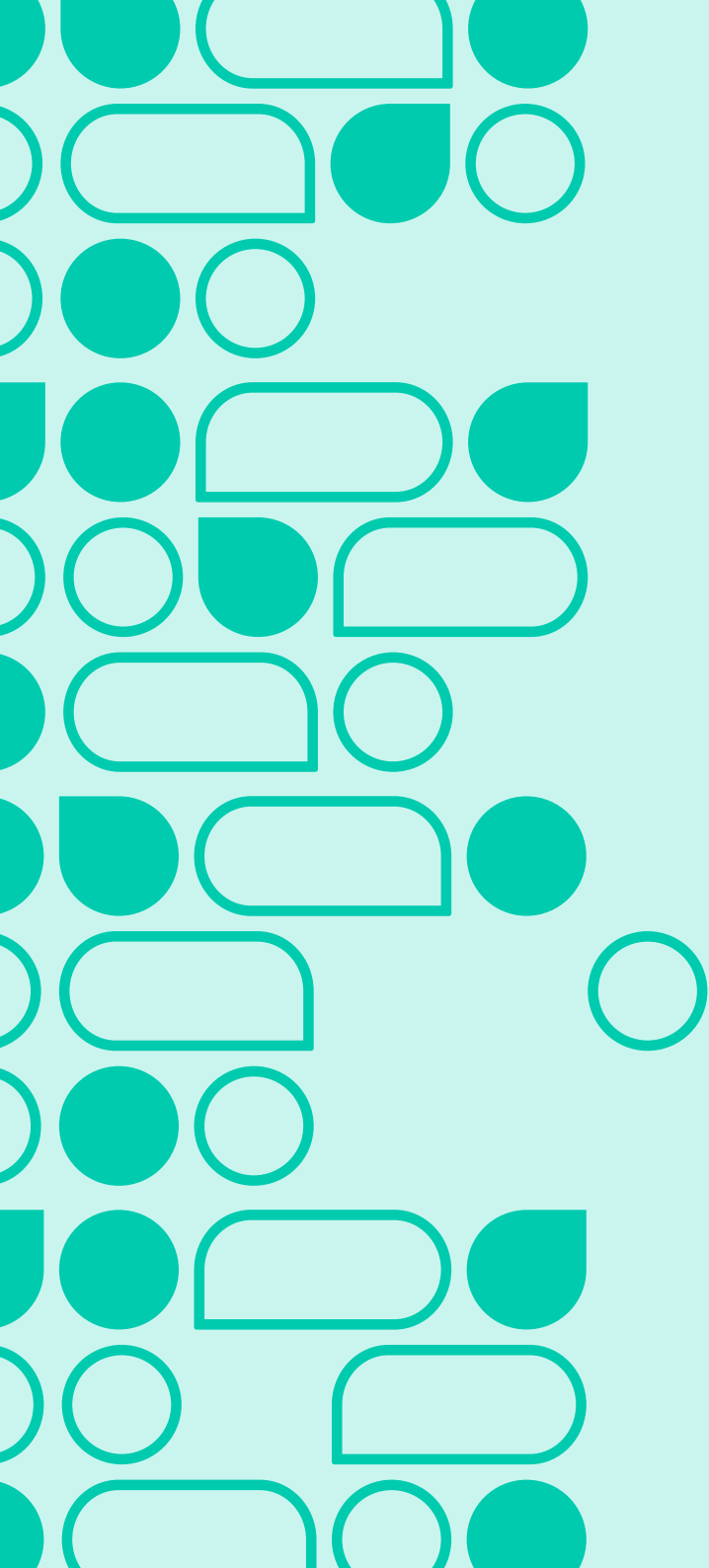


Van heffing naar houvast

Grip op de pseudo-eindheffing en mobiliteitskeuzes richting 2027



Vanaf 2027 krijgen niet-emissievrije auto's te maken met de pseudo-eindheffing. Ontdek wat dit betekent voor jouw wagenpark en mobiliteitsbeleid.



Inhoudsopgave

1. Pseudo-eindheffing: wat verandert er richting 2027?	3
2. Hoe werkt de pseudo-eindheffing precies?	4
3. Gevolgen voor werkgevers en werknemers	5
4. Voorbeelden uit de praktijk	6
5. Hoe kan je je als werkgever voorbereiden?	7
6. Van fiscale maatregel naar strategische mobiliteitskeuze	9

1. Pseudo-eindheffing: wat verandert er richting 2027?

Vanaf 1 januari 2027 krijgen werkgevers met een wagenpark te maken met de pseudo-eindheffing. De heffing geldt voor bestaande en nieuwe niet-emissievrije auto's van de zaak die ook privé of voor woon-werkverkeer worden gebruikt. Voor auto's die al vóór die datum zijn uitgegeven, geldt een overgangsregeling tot 17 september 2030. Dat maakt dit geen toekomstvraagstuk meer, maar een onderwerp dat nú aandacht vraagt.

Met deze maatregel wil de overheid werkgevers stimuleren om sneller over te stappen op emissievrije mobiliteit. Fossiele auto's worden duurder, terwijl elektrisch rijden en andere mobiliteitsvormen juist aantrekkelijker worden. De auto van de zaak is daarmee niet langer een slimme keuze.

Voor veel organisaties verschuift de vraag van "Wat vinden we hiervan?" naar "Wat betekent dit voor onze instroom, vervanging en kosten?". De pseudo-eindheffing raakt finance, HR, mobiliteit en duurzaamheid tegelijk. Dat maakt het onderwerp soms ingewikkeld, maar ook een logisch moment om het mobiliteitsbeleid opnieuw tegen het licht te houden.

2026 is daarbij het beslisjaar. Mobiliteitskeuzes maak je niet in een paar weken. Wie te laat begint, loopt het risico dat beslissingen in 2027 worden gedreven door tijdsdruk en kosten, in plaats van door een doordachte en gedragen aanpak.

Deze whitepaper helpt je om inzicht te krijgen in de impact van de pseudo-eindheffing en de keuzes die je richting 2027 kunt maken.

Praktisch, overzichtelijk en met oog voor wat werkt voor de organisatie én de medewerker.



2. Hoe werkt de pseudo-eindheffing precies?

De pseudo-eindheffing verandert de fiscale behandeling van de auto van de zaak. Waar de focus jarenlang lag op de bijtelling voor de medewerker, komt er straks een directe kostenprikkel bij voor de werkgever.

Wanneer betaal je als werkgever pseudo-eindheffing?

Als werkgever betaal je 12% pseudo-eindheffing over zakelijke personenauto's met CO₂-uitstoot, zodra deze ook privé of voor woon-werkverkeer worden gebruikt. In de praktijk gaat het vooral om benzineauto's, dieselauto's en hybrideauto's. De heffing is een werkgeverslast en komt boven op bestaande kosten, zoals lease, brandstof en eventuele bijtelling bij de medewerker. Deze kosten mogen niet aan de medewerker worden doorbelast.

Een belangrijk punt is de definitie van privégebruik. Woon-werkverkeer valt onder privégebruik. Dat betekent dat een auto al snel onder de regeling valt, ook als een medewerker de auto nauwelijks privé gebruikt. Alleen volledig zakelijk gebruik is uitgezonderd.

Moment van afrekenen en berekeningswijze

De pseudo-eindheffing wordt achteraf afgerekend via de aangifte loonheffing. De heffing over 2027 verwerk je als werkgever in de loonheffing over het tweede tijdvak van 2028. Voor 2028 geldt hetzelfde principe.

De pseudo-eindheffing wordt per kalendermaand berekend. Zodra een auto met CO₂-uitstoot na 1 januari 2027 ook maar één dag in de maand voor het eerst ter beschikking wordt gesteld aan een medewerker, is voor die volledige maand pseudo-eindheffing verschuldigd. Het aantal gebruiksdagen is daarbij niet relevant.

Welke voertuigen vallen buiten de regeling?

De pseudo-eindheffing geldt niet voor alle voertuigen. Uitgesloten zijn onder andere:

- Volledig emissievrije personenauto's (plug-in hybrides vallen hier niet onder vanwege CO₂-uitstoot).
- Bestelauto's met een grijs kenteken/Vrachtauto's.
- Motorfietsen.
- Auto's die worden gebruikt door zelfstandigen (zzp'ers).
- Auto's voor zakelijke ritten.

Overgangsregeling en bijzondere situaties

De pseudo-eindheffing geldt ook voor huurauto's en vervangend vervoer zodra privé- of woon-werkgebruik is toegestaan; één dag gebruik telt daarbij voor de hele maand. Auto's die vóór 1 januari 2027 voor het eerst ter beschikking zijn gesteld, vallen onder het overgangsrecht en zijn tot en met 17 september 2030 vrijgesteld, ongeacht een wisseling van leaserijder binnen dezelfde organisatie. Na deze datum geldt de pseudo-eindheffing voor alle brandstofauto's die dan nog in het wagenpark aanwezig zijn.

Wat betekent dit in de praktijk?

De regeling is op papier relatief eenvoudig, maar de impact is groot.

De pseudo-eindheffing zet dus druk op:

- De instroom van nieuwe auto's.
- Het vervangingsmoment van bestaande leasecontracten.
- De rol van de auto van de zaak als standaard arbeidsvoorwaarde.

Het wordt dus steeds belangrijker om bewuste keuzes te maken in het mobiliteitsbeleid.

3. Gevolgen voor werkgevers en werknemers

De pseudo-eindheffing raakt niet alleen de kostenstructuur van de organisatie, maar ook het dagelijkse mobiliteitsgebruik van medewerkers.

Gevolgen voor werkgevers

1. Mobiliteitsbeleid wordt een bewuste keuze

Waar mobiliteitsbeleid vroeger vaak meebewoog met leaseafspraken, wordt het nu een strategisch instrument. Werkgevers moeten bepalen welke rol mobiliteit speelt in hun organisatie:

- Sturen we op kostenbeheersing?
- Willen we versneld verduurzamen?
- Hoe belangrijk is keuzevrijheid voor medewerkers?

De pseudo-eindheffing dwingt om deze vragen te beantwoorden, omdat elke instroomkeuze directe financiële gevolgen heeft.

2. Zonder inzicht geen besluit

Inzicht in de instroom, vervangingsmomenten en het aandeel niet-emissievrije auto's verschilt per werkgever.

Werkgevers zoeken antwoord op vragen zoals:

- Welke voertuigen vallen onder de heffing?
- Wanneer lopen contracten af?
- Wat is de orde-grootte van de kosten in de toekomst?

Als dit inzichtelijk is, ontstaat er ruimte om keuzes te maken die niet gebaseerd zijn op aannames.

3. Verantwoorde keuzes maken binnen budgettaire en juridische kaders

De pseudo-eindheffing vraagt om duidelijke spelregels, zoals:

- Nieuwe instroomcriteria.
- Uitzonderingen voor specifieke functies.
- Tijdelijke overgangsregelingen.

Deze keuzes moeten niet alleen financieel kloppen, maar ook juridisch houdbaar en praktisch uitvoerbaar zijn.

4. Verandering organiseren zonder verlies aan draagvlak

In de praktijk kan weerstand ontstaan bij medewerkers door onduidelijkheid. Zonder heldere communicatie en eenvoudig gebruik ontstaat frustratie. Goed beleid is daarom begrijpelijk, uitlegbaar en werkbaar.



5. Ook de operationele gevolgen tellen mee

Naast beleid en kosten krijgen werkgevers steeds vaker te maken met operationele vragen. Denk bijvoorbeeld aan:

- Laadinfrastructuur op locatie: is er voldoende capaciteit en wie is verantwoordelijk voor uitbreiding?
- Laadmogelijkheden bij medewerkers thuis: niet iedere medewerker kan of wil een laadpunt plaatsen.
- Inzetbaarheid van medewerkers: voor buitendienstfuncties of medewerkers die veel onderweg zijn, kan laadtijd ten koste gaan van productiviteit en flexibiliteit.

Gevolgen voor werknemers

Voor werknemers verandert ook het nodige. De effecten zijn voelbaar in het mobiliteitsaanbod.

De auto van de zaak is minder vanzelfsprekend en kan gepaard gaan met strengere voorwaarden of beperktere keuze. Er ontstaat meer ruimte voor emissievrije alternatieven of andere vormen van mobiliteit, zoals een mobiliteitsbudget of mobiliteitskaart. Medewerkers krijgen vaker te maken met keuzes en afwegingen in plaats van één standaardregeling.

Hoe deze verandering wordt ervaren, hangt sterk af van de manier waarop het beleid wordt ingericht. Als alternatieven flexibel en gebruiksvriendelijk zijn, kan de verandering juist leiden tot meer overzicht.



4. Voorbeelden uit de praktijk

De impact van de pseudo-eindheffing wordt vaak pas echt duidelijk wanneer je dit vertaalt naar concrete bedragen. En die cijfers kunnen verrassen. Onderstaand voorbeeld laat zien wat de pseudo-eindheffing betekent op jaarbasis voor veelvoorkomende lesecategorieën:

Rekenvoorbeeld

Een organisatie heeft 25 personenauto's in het wagenpark die vanaf 2027 nieuw instromen en niet emissievrij zijn. De gemiddelde cataloguswaarde per auto bedraagt €45.000.

Berekening

$12\% \text{ pseudo-eindheffing} \times €45.000 =$
 $€5.400 \text{ per auto per jaar}$

Totale jaarlijkse kosten

$25 \text{ auto's} \times €5.400 =$
 $€135.000 \text{ extra per jaar}$

Dit bedrag komt boven op de bestaande lease- en mobiliteitskosten en zijn volledig voor rekening van de werkgever, zonder dat hij deze mag doorberekenen. Deze kosten lopen jaarlijks door zolang de auto's in gebruik zijn.

Waarom dit vraagt om vooruitkijken

Dit voorbeeld maakt duidelijk waarom de pseudo-eindheffing vooral een instroomvraagstuk is. Elke keuze voor een nieuwe niet-emissievrije auto vanaf 2027 heeft een direct en terugkerend kosten-effect. Wie pas reageert op het moment dat de heffing daadwerkelijk wordt geheven, heeft minder ruimte om te sturen.



5. Hoe kan je je als werkgever voorbereiden

De pseudo-eindheffing dwingt werkgevers niet per se tot één vaste oplossing. In de praktijk zijn er meerdere routes mogelijk richting 2027. Welke route past, hangt af van functies, medewerkersprofielen, kostenkaders en haalbaarheid.

1. Wagenpark elektrificeren

Bij deze route wordt nieuwe instroom zoveel mogelijk emissievrij en worden niet-emissievrije personenauto's uitgefaseerd.

Wat betekent dit voor de werkgever?

- De pseudo-eindheffing wordt grotendeels voorkomen.
- Duidelijke en voorspelbare instroomregels.
- Elektrificatie vraagt om randvoorwaarden, zoals laadmogelijkheden en acceptatie.

Wat vraagt dit in de praktijk?

Duidelijke regels, heldere communicatie en begeleiding van medewerkers bij de overstap. Reisbalans ondersteunt bij beleid, processen en adoptie. Levering en leasing verlopen via partners.

2. Mobiliteitsbudget

Bij een mobiliteitsbudget is de auto niet langer de standaard. Medewerkers krijgen keuzevrijheid binnen duidelijke beleidskaders.

Wat betekent dit voor de werkgever?

- Meer grip op kosten.
- Minder focus op één vervoermiddel.
- Meer tevreden medewerkers, omdat aan diverse behoeften wordt voldaan.

Wat vraagt dit in de praktijk?

Een mobiliteitsbudget vraagt om duidelijke kaders. Zonder duidelijkheid ontstaat er verwarring. Reisbalans helpt bij het opzetten van beleidskaders, het opzetten van het mobiliteitsbudget, het beheer en de uitvoering én bij de communicatie richting medewerkers.



3. Mobiliteitskaart en/of kilometervergoeding

Hierbij wordt reizen georganiseerd zonder dat een auto van de zaak standaard is. Medewerkers maken gebruik van openbaar vervoer, deelfervoer of een kilometervergoeding voor zakelijke en woon-werk kilometers.

Wat betekent dit voor de werkgever?

- Lage structurele kosten.
- Eenvoudige en schaalbare oplossing.
- Minder complexiteit rondom wagenparkbeheer.

Wat vraagt dit in de praktijk?

Deze route werkt goed voor functies waarbij een auto geen vast onderdeel is van het werk. Reisbalans faciliteert mobiliteitskaarten, declaraties en kilometervergoedingen en ondersteunt bij het beleid en uitvoering.



4. Heffing (tijdelijk) accepteren

Voor een deel van de organisaties kan het acceptabel of zelfs noodzakelijk zijn om de pseudo-eindheffing (tijdelijk) te accepteren. Bijvoorbeeld bij functies waarbij alternatieven niet passen of nog niet haalbaar zijn.

Wat betekent dit voor de werkgever?

- Bewuste kostenkeuze.
- Flexibiliteit voor specifieke functies of doelgroepen.
- Risico op structurele kostenopbouw.

Wat vraagt dit in de praktijk?

Deze route vraagt om een scherpe afbakening. Voor wie geldt dit, voor hoelang en wanneer gaat er opnieuw geëvalueerd worden? Reisbalans helpt de impact inzichtelijk maken en kan een gefaseerde roadmap opstellen richting één of meerdere andere routes.



5. Deelplatform via Reisbalans

Naast de vier hoofdkeuzes is er een praktische versneller: deelauto's op de zaak via een private pool, aangevuld met **huurauto's** als flexibele schil. Brandstofauto's blijven beschikbaar op locatie, maar worden gedeeld. Medewerkers reizen naar de standplaats met een mobiliteitskaart, kilometervergoeding of budget. Voor momenten waarop deelauto's niet beschikbaar zijn, kan eenvoudig worden uitgeweken naar een huurauto.

Wat betekent dit voor de werkgever?

- Efficiënter gebruik van auto's.
- Minder auto's nodig.
- Goed te combineren met route 2 en 3.

Wat vraagt dit in de praktijk?

Reisbalans faciliteert de private pool via het **Reisbalans deelplatform** en helpt bij spelregels, planning en adoptie. Voertuigen worden via het deelplatform beschikbaar gesteld. Geen gedoe meer met sleutels: met bluetoothsloten kunnen medewerkers de voertuigen eenvoudig reserveren, openen en sluiten via de app. Huurauto's fungeren als vangnet: beschikbaar wanneer de deelauto's bezet zijn of wanneer een medewerker voor langere tijd een auto nodig heeft.

Van fiscale maatregel naar strategische mobiliteitskeuze

De pseudo-eindheffing is in de kern een fiscale maatregel, maar de impact reikt veel verder dan de loonbelasting. Het raakt het mobiliteitsbeleid in de volle breedte. Wie de pseudo-eindheffing uitsluitend als extra kostenpost ziet, mist de kans om mobiliteit toekomstbestendig en overzichtelijk in te richten.

De echte oplossing ligt niet in het vermijden van regels, maar in het maken van bewuste keuzes en het goed organiseren van de uitvoering. Dat vraagt om inzicht in impact en scenario's, duidelijke spelregels en aandacht voor gebruiksgemak en acceptatie door medewerkers.

En dáár ligt de kracht van Reisbalans. Wij helpen werkgevers om mobiliteitskeuzes te structureren, te vertalen naar werkbaar beleid en dit ook in de praktijk te laten werken.

Door nu stappen te zetten, ontstaat rust richting 2027. Benieuwd wat dit voor jouw organisatie kan betekenen?

Plan een vrijblijvend gesprek met onze experts via info@reisbalans.nl

 **Reisbalans**