
Nieuwe pseudo-eindheffing voor fossiele auto's van de zaak vanaf 1 januari 2027

Opgesteld door: Salarisservice OOVb

Datum: 19 oktober 2026

Inleiding

Met ingang van 1 januari 2027 wordt een nieuwe fiscale regeling ingevoerd die grote gevolgen kan hebben voor werkgevers die werknemers in een personenauto met verbrandingsmotor laten rijden. Het betreft de introductie van een zogenoemde pseudo-eindheffing in de loonbelasting voor personenauto's met CO₂-uitstoot die aan werknemers ter beschikking worden gesteld voor privégebruik.

De maatregel is bedoeld om de overgang naar emissievrij rijden te versnellen en maakt het beschikbaar stellen van fossiele personenauto's voor werkgevers aanzienlijk duurder. De regeling geldt voor ondernemingen in alle sectoren.

1. Wat houdt de regeling in?

Vanaf 1 januari 2027 moet een werkgever een aanvullende loonheffing betalen wanneer hij een niet volledig emissievrije personenauto ter beschikking stelt aan een werknemer die deze auto ook privé mag gebruiken. De 500-km-grens zoals die in de regeling voor de bijtelling privégebruik auto van de zaak (km-administratie) geldt niet voor deze regeling. Woon-werkverkeer wordt voor de pseudo-eindheffingsregeling als privégebruik beschouwd.

De heffing bedraagt:

12% van de cataloguswaarde van de auto per jaar.

De cataloguswaarde wordt bepaald inclusief btw en bpm. Voor oldtimers ouder dan 25 jaar geldt de waarde in het economisch verkeer.

Voorbeeld

Een werknemer krijgt in 2027 een benzineauto ter beschikking met een cataloguswaarde van € 50.000.

Pseudo-eindheffing:

- $12\% \times € 50.000 = € 6.000$ per jaar

Deze € 6.000 komt volledig voor rekening van de werkgever. Daarnaast blijft de reguliere bijtelling bij de werknemer gewoon bestaan.

2. Waarom heet dit een pseudo-eindheffing?

Technisch gezien wordt de heffing opgenomen in de loonheffingen. Juridisch is de werkgever belastingplichtig.

Belangrijk is dat:

- de heffing niet ten laste van de werknemer mag worden gebracht;
- de heffing niet kan worden verrekend via een hogere eigen bijdrage;
- de heffing een extra werkgeverslast vormt naast alle bestaande autokosten.

De wetgever wil hiermee een directe financiële prikkel creëren voor werkgevers om uitsluitend nog emissievrije auto's aan werknemers beschikbaar te stellen.

3. Voor welke auto's geldt de regeling?

De pseudo-eindheffing geldt voor personenauto's met CO₂-uitstoot, waaronder:

- benzineauto's;
- dieselauto's;
- LPG-auto's;
- hybride auto's;
- plug-in hybrides.

De regeling geldt zowel voor:

- gekochte auto's;
- financial lease;
- operational lease.

4. Welke auto's vallen buiten de regeling?

De pseudo-eindheffing geldt niet voor:

1. volledig elektrische auto's;
2. waterstofauto's.

Personenauto's zonder CO₂-uitstoot vallen buiten de regeling.

Daarnaast zijn bestelauto's uitgezonderd van de pseudo-eindheffing. Bestelauto's met een N1-status vallen buiten de regeling. Dit betekent dus ook dat bepaalde "bestelauto's", denk onder andere aan lijkwagens en campers, voor deze regeling wel meetellen als zij een zogenaamde M1-status hebben, dus personenauto zijn, in plaats van een N1-status. Je kunt de N1-status van het voertuig controleren op rdw.nl.

Ook auto's zonder privégebruik vallen buiten de regeling. Omdat woon-werkverkeer voor deze regeling als privégebruik kwalificeert, zal dit in de praktijk een weinig voorkomende variant zijn.

Wanneer een werknemer de auto uitsluitend zakelijk gebruikt en geen privéritten maakt, is geen pseudo-eindheffing verschuldigd.

De werkgever moet dit wel kunnen aantonen, bijvoorbeeld via:

- een sluitende rittenadministratie;
- een verbod op privégebruik;
- deugdelijke interne controles.

5. Geldt de regeling ook voor ondernemers zelf?

Nee, niet rechtstreeks.

De regeling is vormgegeven als loonheffing en richt zich op de situatie waarin een werkgever een auto aan een werknemer ter beschikking stelt.

Voor IB-ondernemers, zoals eenmanszaken, veel VOF-ondernemers en maatschappen, die zelf in een auto van hun onderneming rijden, geldt deze pseudo-eindheffing niet.

De regeling raakt daarom vooral:

- BV-structuren met DGA's;
- werkgevers met personeel;
- leasevloten;
- wagenparken.

6. Overgangsregeling voor bestaande auto's

Een belangrijke verzachting is het overangsrecht.

Voor auto's die al vóór 1 januari 2027 door dezelfde werkgever aan een werknemer ter beschikking zijn gesteld, geldt een overgangsregeling. Volgens de in 2026 gepubliceerde uitwerkingen loopt deze overgangsregeling, met uitzonderingen, in beginsel door tot 1 januari 2031. Bespreek iedere verandering daarom altijd met je adviseur.

7. Wat betekent dit voor de DGA?

De directeur-groootaandeelhouder (DGA) die loon geniet uit zijn BV wordt voor deze regeling in beginsel als werknemer behandeld.

Wanneer een BV vanaf 2027 een fossiele personenauto aan de DGA ter beschikking stelt en sprake is van privégebruik of woon-werkverkeer, kan de pseudo-eindheffing eveneens aan de orde zijn. Dit vraagt binnen veel familiebedrijven en MKB-BV's om tijdige aandacht. De regeling is immers gericht op de werkgever en niet op de werknemer.

8. Praktische gevolgen voor ondernemers

De regeling leidt tot een forse kostenverhoging. Op een wagenpark van twintig auto's met een gemiddelde cataloguswaarde van € 50.000 kan de extra last oplopen tot circa € 120.000 per jaar. De regeling kan daarmee een substantiële invloed hebben op de mobiliteitskosten van werkgevers.

Conclusie: wat betekent dit per eind 2026 en vanaf 2027?

Eind 2026

Voor ondernemers is 2026 feitelijk het laatste jaar om het wagenpark strategisch tegen het licht te houden.

Vragen die dan centraal staan:

- Welke fossiele auto's worden nog vervangen?
- Is elektrificatie van het wagenpark mogelijk?
- Welke werknemers rijden in personenauto's en welke in bestelauto's?
- Kan gebruik worden gemaakt van het overgangsrecht?
- Moeten leasecontracten vóór 1 januari 2027 worden ingericht?

Vanaf 1 januari 2027

Voor iedere nieuwe terbeschikkingstelling van een fossiele personenauto aan een werknemer geldt in beginsel:

- een extra werkgeversheffing van 12% van de cataloguswaarde;
- naast de normale bijtelling;
- naast de reguliere autokosten;
- zonder mogelijkheid de heffing op de werknemer af te wentelen.

Samenvatting en wat wij van je verwachten

De pseudo-eindheffing vormt vanaf 2027 een van de meest ingrijpende fiscale wijzigingen voor zakelijke mobiliteit van de afgelopen jaren. Voor veel werkgevers zal een nieuwe benzine-, diesel- of hybride personenauto vanaf 1 januari 2027 fiscaal aanzienlijk duurder worden dan een volledig elektrische auto. De maatregel zal daarom niet alleen invloed hebben op de fiscale positie, maar ook op het mobiliteitsbeleid, het leasebeleid en de totale loonkosten van ondernemingen.

Als ondernemer doe je er verstandig aan om uiterlijk eind 2026 met je salarisadviseur te beoordelen welke voertuigen nog onder het overgangsrecht kunnen vallen en hoe je wagenpark vanaf 2027 wordt ingericht. Gezien de feestdagen en de jaarafsluitingen is het raadzaam om deze beoordeling zo spoedig mogelijk op te pakken. Daarnaast moeten er per 1 januari 2027 praktische afspraken worden gemaakt over hoe de pseudo-eindheffingsregeling op jaarbasis wordt bijgehouden, zodat op de juiste momenten de juiste afdrachten kunnen plaatsvinden.

Tot slot verdient het nog aandacht dat op 12 oktober jongstleden tijdens de behandeling van het Belastingplan 2027 nog vragen zijn gesteld over diverse uitvoeringstechnische details in de regeling. Het spreekt voor zich dat wij je aangehaakt houden.

Kortom: als je in enigerlei vorm een wagenpark hebt of gaat krijgen, vragen wij je om vóór 1 januari 2027 contact met je relatiebeheerder of salarisadviseur op te nemen.