

Pseudo-eindheffing moet simpeler

Twintig (werkgevers)organisaties roepen de Tweede Kamer op om de pseudo-eindheffing alleen te laten gelden waarvoor hij bedoeld was: de auto van de zaak en niet voor vervangend of tijdelijk vervoer. De regeling kan veel eenvoudiger, zodat administratieve lasten voor werkgevers niet nodeloos stijgen.

Na invoering van de zogenoemde pseudo-eindheffing, die bedoeld is om werkgevers te bewegen alleen nog elektrische personenauto's in te zetten in hun wagenpark, zal vanaf 2027 een enorme administratieve belasting ontstaan, met veel onduidelijkheden. Bovendien dreigt er een boeteregen neer te dalen op werkgevers tot wel een miljard euro per jaar. Daarnaast komt er fors extra druk op de civiele rechtspraak. Werkgeversorganisaties roepen in deze brandbrief de Tweede Kamer op de pseudo-eindheffing aan te passen zodat die werkbaar wordt.

Wat is er aan de hand?

Op 1 januari 2027 wil de overheid een brandstofautoheffing invoeren voor werkgevers die een niet-emissieloze personenauto ook voor privégebruik ter beschikking stellen aan een medewerker. In Haags jargon heet die heffing de 'pseudo-eindheffing'. De hoogte van die heffing is twaalf procent van de catalogusprijs van de brandstofauto per jaar; te berekenen per maand.

Deze pseudo-eindheffing is feitelijk de Nederlandse invulling van het voorstel tot Europese vlootnormeringsregels.

Werkgeversorganisaties voorzien grote uitvoeringsproblemen en -risico's voor werkgevers. En een sterk toenemende druk op de rechtspraak.

Bij de behandeling van deze regeling is door toenmalige minister Hermans van Klimaat en Groene Groei toegezegd dat er dit jaar ruimte is om te bezien of de uitvoering voor werkgevers verder verbeterd kan worden. Inmiddels is gebleken dat ambtenaren geen uitzonderingen willen op de huidige wettekst.

Welk probleem voorzien wij: werkgevers die (lease-)auto's ter beschikking stellen aan hun medewerkers, zullen een geheel nieuwe en precieze administratie moeten gaan voeren als één van hun werknemers bij onderhoud, reparatie of schadeherstel aan diens vaste auto van de zaak een vervangende of tijdelijke brandstofauto meekrijgt (als een elektrische vervangingsauto niet beschikbaar is), of er voor specifieke werkzaamheden een brandstofauto gehuurd moet worden. Naast de hoge kosten voor deze administratie, zal het inzetten van een niet-elektrisch voertuig zo'n vijfhonderd tot duizend euro per incident aan pseudo-eindheffing kosten. Goed voor een potentiële collectieve kostenpost voor het Nederlands bedrijfsleven tot wel een miljard euro per jaar*.

Die boeteregen is reëel omdat leasebedrijven en verhuurbedrijven, die vaak die vervangende auto's leveren, niet in staat zijn hun vloot stante pede om te zetten naar EV. Simpelweg omdat die bedrijven voor die auto's vastzitten aan overeenkomsten met een vaste looptijd. Daarbij is de laadcapaciteit bij bedrijven nog vaak onvoldoende en is er door netcongestie geen zicht op snelle uitbreiding van de laadcapaciteit. Sterker nog, in drie provincies dreigt inmiddels een aansluit-stop voor het mkb. Voor autobedrijven die eigen vervangend vervoer inzetten, geldt dat evenzeer.

Om het risico op deze boetes te beperken, zullen er bedingen worden opgenomen in contracten tussen leasemaatschappijen, verhuurbedrijven, autobedrijven, schadeherstelbedrijven, werkgevers en berijders. Dat levert veel extra administratie en kosten op. En bovendien leidt dit tot veel onderling vingerwijzen als het gaat om wiens schuld de inzet van een brandstofauto is. En dat zal weer leiden tot veel extra civiele procedures (denk aan aansprakelijkheidskwesties).

Wat moet er gebeuren?

De regeling moet uitvoerbaar worden gemaakt. Zowel voor het Nederlandse bedrijfsleven dat auto's ter beschikking stelt aan medewerkers, als voor bedrijven in de automotive branche, in het bijzonder leasemaatschappijen, autoverhuurbedrijven, schadeherstelbedrijven en autobedrijven.

Dit kan door de pseudo-eindheffing, zoals hij bedoeld is, alleen te laten gelden voor de permanente auto van de zaak en niet voor vervangend of tijdelijk vervoer (met een maximum van bijvoorbeeld een maand). Zodat er over die ene dag of ene week vervangend vervoer in een brandstofauto niet een forse brandstofautoboete hoeft te worden betaald door de werkgever.

De organisaties onder deze brief roepen de Kamer op om hier tijdens het Commissiedebat Fiscaliteit (11 maart) alsnog werk van te maken.

Daarnaast bepleiten wij dat in de toekomst meer integraal gekeken wordt naar fiscale elementen in het autodomein waarin ook internationale aspecten, zoals initiatieven vanuit de Europese Commissie, worden meegenomen.

ABU, Jurriën Koops

ANWB, Marga de Jager

BOVAG, Christianne van der Wal

Bouwend Nederland, Lennard Heij

Cumela, Leo de Boer

FME, Marco Workel

INretail, Jan Meerman

Koninklijke Horeca Nederland, Udo Delfgou

Koninklijke Metaalunie, Jos Kleiboer

MKB-Nederland, Leendert-Jan Visser

Raad Nederlandse Detailhandel, Eus Peters

RAI Vereniging, Gerard Bolder

Techniek Nederland, Erik van Engelen

Thuiswinkel.org, Marlene ten Ham

TLN, Elisabeth Post

Vakcentrum, Patricia Hoogstraaten

Vemobin, Jan-Willem van den Beukel

Verbond van Verzekeraars, Geeke Feiter

Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen, Renate Hemerik

VNO-NCW, Focco Vijselaar

** Als een werknemer als voorloopauto of bij onderhoud, reparatie of schade van diens vaste auto van de zaak tijdelijk een brandstof-aangedreven vervangende auto meekrijgt, kost dit zo'n vijfhonderd euro per incident (op basis van een gemiddelde catalogusprijs van vijftigduizend euro) aan pseudo-eindheffingskosten. Oplopend tot duizend euro als de brandstofauto bijvoorbeeld twee dagen ter beschikking staat, die net op een maandgrens liggen. Uitgaande van een miljoen auto's van de zaak in 2027 die gemiddeld twee keer per jaar een garage of schadeherstelbedrijf bezoeken, is de potentiële collectieve kostenpost voor het Nederlands bedrijfsleven liefst een miljard euro per jaar.*

