



Fiscale risico's van gedeelde auto's en poolauto's en hoe Klicq daarbij helpt

Waarom een werkgever het delen, uitlenen en poolen van auto's van de zaak sluitend moet vastleggen, wat het kost als dat niet gebeurt, en hoe Klicq dat oplost.

Waarom dit document

Bij veel bedrijven worden auto's van de zaak onderling gedeeld: een leaserijder leent zijn auto een dag uit aan een collega, een poolauto wordt 's avonds meegenomen naar huis, iemand pakt "even" een bestelbus voor een verhuizing. Dat is praktisch en vaak ook wenselijk. De fiscale kant daarvan is echter zelden goed geregeld, meestal omdat niet bekend is hoe de regels precies werken.

De Belastingdienst kijkt hier scherp naar. Een auto die ook maar even privé beschikbaar is, telt fiscaal al mee. Ontbreekt het bewijs dat dat niet zo was, dan kan dat een werkgever jaren later nog een forse naheffing kosten, inclusief boete en rente.

Dit document maakt drie dingen duidelijk:

- hoe de regels rond bijtelling, poolauto's en rittenregistratie in elkaar zitten;
- waar het in de praktijk misgaat en wat dat kan kosten, met voorbeelden uit de rechtspraak;
- hoe een werkgever dit met Klicq zó regelt dat het delen van auto's makkelijk blijft én fiscaal sluitend is.

Dit document is bedoeld als praktische toelichting en is geen fiscaal advies. Voor de eigen situatie is het verstandig een adviseur mee te laten kijken.

Hoe de regels in elkaar zitten

De kern is eenvoudig: zodra een werknemer een auto van de zaak "ter beschikking" heeft, gaat de Belastingdienst ervan uit dat hij die auto ook privé kan gebruiken. Dan is bijtelling verschuldigd, tenzij de werkgever overtuigend aantoont dat er op jaarbasis niet meer dan 500 kilometer privé mee is gereden. De bewijslast ligt daarbij nadrukkelijk bij de werkgever (artikel 13bis Wet LB 1964).

De Belastingdienst heeft in februari 2025 een uitgebreid standpunt gepubliceerd over precies deze situatie: het gebruik van deelauto's en poolauto's door werknemers (KG:204:2025:3). Daaruit volgen de belangrijkste spelregels:

1. Wanneer is een auto "ter beschikking gesteld"?

Dat is het geval als de werknemer zelf kan bepalen waarvoor hij de auto gebruikt. Het maakt niet uit wie de eigenaar is: een gehuurde of geleasede auto, een poolauto, of één auto die door meerdere collega's wordt gebruikt telt allemaal mee. Een verbod op privégebruik alleen is niet genoeg; de werknemer moet het privégebruik ook feitelijk niet kunnen doen, of de werkgever moet er aantoonbaar op toezien.

Alleen als de werkgever de feitelijke zeggenschap houdt (de werknemer rijdt uitsluitend een gerichte opdracht, bijvoorbeeld een specifieke klantrit, en de werkgever controleert dat) is er géén sprake van terbeschikkingstelling.

2. De 500-kilometergrens is een jaargrens, en wordt naar rato herrekend

Bij een poolauto die iemand een enkele dag gebruikt, geldt niet 500 km maar 1/365e daarvan: 1,4 kilometer privé. Bij een maand is dat 42,5 kilometer. Met andere woorden: bij gedeeld gebruik is de ruimte voor privékilometers vrijwel nihil, en moet de werkgever per gebruiker en per dag kunnen laten zien wie de auto had en waarvoor.

500 km

privégrens per kalenderjaar

42,5 km

bij één maand gebruik

1,4 km

bij één dag gebruik

3. Woon-werkverkeer telt fiscaal als zakelijk voor de bijtelling

Dat klinkt geruststellend, maar het betekent ook dat een poolauto die mee naar huis gaat een auto is die de werknemer buiten werktijd ter beschikking heeft. De Hoge Raad oordeelde in 2019 over een hovenier dat een bestelauto die dagelijks voor de woning van de werknemer stond, ter beschikking was gesteld (ECLI:NL:HR:2019:361). Daarnaast heeft woon-werkverkeer wél gevolgen voor de btw-correctie: daar telt woon-werkverkeer als privégebruik.

4. Bewijs leveren kan op twee manieren

- **Een sluitende rittenregistratie:** per rit datum, begin- en eindstand, adressen, karakter van de rit (zakelijk of privé) en bij afwijkende routes de reden. Bij poolauto's ook: wie er reed.
- **Een reëel verbod op privégebruik:** schriftelijk vastgelegd, met sancties, én met aantoonbaar toezicht door de werkgever dat wordt vastgelegd en bij overtreding gehandhaafd. De Belastingdienst noemt in zijn Handreiking privégebruik auto als voorbeeld een boete van € 1 per kilometer en € 300 per overtreding.

5. Bij meerdere gebruikers moet de bijtelling worden verdeeld

Als een poolauto door drie collega's wordt gebruikt zonder sluitende registratie, moet de werkgever de volledige bijtelling over die drie werknemers verdelen. Het rekenvoorbeeld van de Belastingdienst: een auto van € 45.000 cataloguswaarde geeft € 9.900 bijtelling per jaar (22%), verdeeld naar rato van het gebruik. Wisselt de auto, dan wisselt ook de grondslag.

6. De "verklaring geen privégebruik" verschuift het risico niet volledig

Een werknemer kan zo'n verklaring aanvragen, waarna de werkgever de bijtelling achterwege mag laten. Maar bij een poolauto of een auto die wordt uitgeleend, dekt de verklaring alleen de auto en de werknemer waarvoor hij is afgegeven. En zodra de werkgever weet of redelijkerwijs kan weten dat er toch privé wordt gereden, wordt de naheffing alsnog bij de werkgever gelegd.

Bij het delen van auto's moet de werkgever "inzicht hebben in de gebruikers en in het karakter van het gebruik". Zonder dat inzicht is er geen bewijs, en zonder bewijs is er bijtelling.

Waar het in de praktijk misgaat

De meeste werkgevers hebben de vaste leaseauto's prima geregeld: bijtelling op de loonstrook, klaar. Het probleem zit in alles wat daaromheen gebeurt en niet wordt vastgelegd. Vijf situaties die in de praktijk steeds terugkomen:

Situatie	Wat er fiscaal gebeurt	Waar het bewijs ontbreekt
Collega A leent zijn leaseauto een weekend uit aan collega B	B heeft de auto ter beschikking; A betaalt bijtelling, B niet, terwijl B er privé mee rijdt	Niemand weet achteraf wie wanneer reed; de bijtelling van A dekt B niet
Poolauto gaat 's avonds mee naar huis	De auto staat buiten werktijd voor de deur; de werknemer kan hem privé gebruiken	Geen registratie van wie de auto had, hoe lang, en of hij privé is gebruikt
Poolauto wordt "even" privé gebruikt (verhuizing, weekend)	Bij een dag gebruik is de privégrens 1,4 km; die is direct overschreden	Geen vastlegging, dus de werkgever kan de 500 km-toets niet maken
Rittenregistratie wordt achteraf bijgewerkt of ontbreekt bij poolauto's	De registratie heeft geen bewijswaarde; de Belastingdienst toetst tegen tankbonnen, APK-standen en verkeersboetes	Bij poolauto's voelt niemand zich eigenaar van de administratie
Werknemer heeft een "verklaring geen privégebruik" voor auto X, maar rijdt ook in poolauto Y	De verklaring dekt Y niet; de werkgever moet Y zelf onderbouwen	De werkgever gaat ervan uit dat de verklaring alles afdekt

Wat deze situaties gemeen hebben: er is geen kwade wil. Het gaat om een praktisch bedrijf waar collega's elkaar helpen. Maar de Belastingdienst toetst niet op bedoelingen, maar op wat aantoonbaar is. In de recente rechtspraak is steeds hetzelfde patroon zichtbaar: de werkgever had wel regels, maar kon niet laten zien hoe die in de praktijk werden uitgevoerd en gecontroleerd. Dan wint de inspecteur.

De Belastingdienst gaf hier in juli 2026 zelf nog een signaal over. Uit zijn eigen steekproef over 2022 en 2023 blijkt dat bij 17% van de ondernemingen met een correctie in de inkomstenbelasting het privégebruik van de auto de oorzaak was, en dat rittenregistraties in de praktijk "vaak onvolledig, achteraf opgesteld of niet sluitend" zijn (Accountancy Vanmorgen, 7 juli 2026). Het is dus een actief controlepunt, geen papieren risico.

Wat het kan kosten

Als de werkgever het bewijs niet rond krijgt, legt de Belastingdienst een naheffingsaanslag loonheffingen op. Dat kan tot vijf jaar terug, en het is de werkgever die de aanslag krijgt: hij is inhoudingsplichtig. Alleen bij een geldige "verklaring geen privégebruik" komt de rekening bij de werknemer, en dan nog niet als de werkgever wist of kon weten dat er privé werd gereden.

Een indicatie van de omvang, per poolauto met een cataloguswaarde van € 45.000 (bijtelling 22%):

Onderdeel	Per jaar	Over vijf jaar
Bijtelling (22% van € 45.000)	€ 9.900	€ 49.500
Loonheffing daarover, gebruteerd bij eindheffing (indicatief 49,5% tarief, gebruteerd circa 98%)	circa € 9.700	circa € 48.500

Onderdeel	Per jaar	Over vijf jaar
Verzuimboete (10% van de naheffing) of vergrijpboete (25% tot 50% bij grove schuld of opzet)	€ 970 tot € 4.850	€ 4.850 tot € 24.250
Belastingrente	enkele honderden euro's	oplopend per jaar

De cijfers in de tabel zijn een indicatie; de precieze uitkomst hangt af van het tarief, of de werkgever de naheffing kan verhalen en of de inspecteur voor eindheffing kiest.

Maar de orde van grootte klopt: bij een naheffing via eindheffing kan het bedrag per auto over vijf jaar de cataloguswaarde van die auto benaderen. Fiscalisten van Moore MKW waarschuwen daar expliciet voor. Bij een wagenpark van tien poolauto's gaat het dan al snel om een bedrag van enkele tonnen.

Drie zaken die het extra vervelend maken:

- **De werkgever kan de rekening vaak niet doorschuiven.** Als de Belastingdienst de naheffing als eindheffing oplegt, mag de werkgever die niet verhalen op de werknemer; dat besliste Rechtbank Limburg in 2023 (Salaris Vanmorgen). De werkgever wist immers van het privégebruik en had zelf een registratie kunnen vragen.
- **Een reconstructie achteraf werkt niet.** Rechters halen een achteraf opgestelde rittenregistratie onderuit zodra één objectief gegeven niet klopt: een verkeersboete op een andere plek, een kilometerstand bij de garage die niet aansluit (Civra, 2024).
- **Ook de btw doet mee.** Naast de loonheffing moet de werkgever een btw-correctie maken voor privégebruik, en daarvoor telt woon-werkverkeer wél als privé. Bij poolauto's zonder registratie is die correctie niet te onderbouwen.

Daar komt de tijd bij die een boekenonderzoek kost, de onrust bij medewerkers die ineens een correctie op hun loonstrook zien, en de discussie tussen collega's over wie nu eigenlijk verantwoordelijk was.

Voorbeelden uit de rechtspraak

De Belastingdienst publiceert geen namen van bedrijven die een naheffing kregen, maar de rechtspraak laat goed zien hoe het in de praktijk uitpakt. Steeds gaat het om gewone Nederlandse werkgevers die dachten dat ze het redelijk geregeld hadden.

Zaak	Wat er speelde	Uitkomst
Thuiszorgorganisatie, Hoge Raad 2017	Medewerkers hadden de hele dag bedrijfsauto's voor cliëntbezoek. Privégebruik was schriftelijk verboden met € 250 boete per overtreding. Geen kilometeradministratie, en de controle op het verbod was zeer beperkt.	Naheffing loonheffing over 2008 tot en met 2012, vijf jaar, met vergrijpboete. De Hoge Raad hield de aanslag in stand: het verbod op papier was niet genoeg.
Hoveniersbedrijf, Hoge Raad 2019	Een werknemer nam de bestelbus na het werk mee naar huis voor woon-werkverkeer; de bus stond dagelijks voor zijn deur.	De auto gold als ter beschikking gesteld. Bijtelling verschuldigd.

Zaak	Wat er speelde	Uitkomst
Werkgever met buitenlandse medewerkers, rechtbank 2026	Medewerkers hadden de sleutels van bedrijfsauto's in bezit. Er was een GPS-systeem en een huurregeling voor privégebruik, maar de werkgever controleerde pas bij meer dan 10% afwijking van de zakelijke kilometers.	Naheffing loonheffingen in stand. De rechter: de regelingen zagen er goed uit, maar hoe ze in de praktijk werden uitgevoerd bleef onduidelijk.
Holding met bestelauto via dochter-bv, rechtbank 2024	Verbod op privégebruik, maar de mate van toezicht was onduidelijk, geen GPS, geen duidelijk sanctiebeleid, geen rittenregistratie.	Naheffing terecht. De inspecteur vroeg een vergrijpboete van 50%; die sneuvelde alleen omdat opzet niet bewezen werd.
Werknemer met verklaring geen privégebruik, rechtbank 2023	De rittenregistratie miste vertrek- en aankomstadressen.	Naheffing van € 5.312 over één jaar, plus verzuimboete en € 460 belastingrente, bij de werknemer zelf.
Echtpaar bij dezelfde werkgever, Hof Den Haag 2022	Eén auto gedeeld door twee collega's (een echtpaar) voor gezamenlijk woon-werkverkeer.	Bijtelling terecht, maar moest tussen beide werknemers worden verdeeld. De rechters noemden de situatie schrijnend en vroegen het ministerie om coudance.

Wat opvalt: in vrijwel elke zaak was er wél een regeling, een verbod of een goede bedoeling. Wat ontbrak was het bewijs dat de regeling in de praktijk werkte: wie had de auto, wanneer, waarvoor, en wie heeft dat gecontroleerd. Precies de vragen die u bij gedeeld gebruik alleen kunt beantwoorden als u het op het moment zelf vastlegt.

Wat u als werkgever dus goed geregeld wilt hebben

Uit de regels en de rechtspraak volgt een overzichtelijk lijstje. Het is niet ingewikkeld, maar het moet wel consequent gebeuren, elke dag, bij elke auto.

- Een schriftelijke regeling voor poolauto's en het onderling uitlenen van auto's: wat mag wel, wat mag niet, en wat de sanctie is bij overtreding.
- Per auto en per dag vastgelegd wie de auto had, van wanneer tot wanneer, en waarvoor (zakelijk, woon-werk of privé).
- Bij privégebruik: een eigen bijdrage of een bijtelling naar rato, en die ook daadwerkelijk verwerkt in de salarisadministratie.
- Een sluitende rittenregistratie per auto, bijgehouden op het moment zelf en niet achteraf, met begin- en eindstand, adressen en ritkarakter.
- Aantoonbaar toezicht: iemand controleert de registraties, legt dat vast en spreekt mensen aan als het niet klopt.
- Duidelijkheid over uitgeleende leaseauto's: de collega die leent staat geregistreerd, zodat de bijtelling niet stilzwijgend bij de verkeerde persoon blijft hangen.
- Een administratie die vijf jaar bewaard blijft en bij een boekenonderzoek direct op tafel kan.

In de praktijk lukt dit zelden met Excel-lijstjes, een sleutelkastje bij de receptie en goede bedoelingen. De eerste weken gaat het goed, daarna verwatert het. En dat is precies waar de rechter in bovenstaande zaken op afknapte.

Hoe Klicq hierbij helpt

Klicq is gebouwd op precies het punt waar het fiscaal om draait: elke keer dat een auto van de zaak wordt gedeeld, uitgeleend of geruild, loopt dat via het platform en ligt het vast. Niet als extra administratie, maar als de manier waarop collega's onderling een auto regelen.

Concreet betekent dat voor een werkgever:

- **Elke terbeschikkingstelling is vastgelegd.** Wie de auto heeft, van wanneer tot wanneer, en of het om een zakelijke rit, een privérit of een ruil gaat. Precies de gegevens die de Belastingdienst in zijn standpunt over deelauto's als voorwaarde noemt.
- **Ook de informele afspraak raakt het platform.** Met een directe aanvraag kan een collega een auto aanvragen bij de leaserijder, ook als die auto niet "officieel" beschikbaar stond. Zo verdwijnen de uitleenmomenten die nu buiten de administratie om gaan.
- **De werkgever kan het gebruik van Klicq als voorwaarde stellen.** Uitleenen of ruilen mag, maar alleen via het platform. Dat is de "reële controle" waar de rechter naar vraagt, zonder dat medewerkers veel extra handelingen hoeven te doen.
- **De bijtelling komt bij de juiste persoon terecht.** Omdat per dag bekend is wie welke auto had, kan de salarisadministratie de bijtelling naar rato toepassen of een eigen bijdrage verwerken. Geen verrassingen achteraf voor de leaserijder die zijn auto uitleende.
- **Bewijs voor vijf jaar, op één plek.** Bij een boekenonderzoek is er een overzicht per auto en per medewerker, in plaats van een reconstructie uit agenda's en tankbonnen. Klicq bewaart die gegevens zeven jaar, conform de fiscale bewaarplicht; de naheffingstermijn is vijf jaar.

Wat Klicq niet doet: het platform vervangt geen rittenregistratie per kilometer en geen fiscaal advies. Het regelt het onderdeel dat nu bijna nergens goed geregeld is: het gedeelde gebruik. In combinatie met een gewone rittenregistratie (of een reëel verbod op privégebruik) levert dat het bewijs dat de wet vraagt.

En minstens zo belangrijk: het maakt delen makkelijker in plaats van moeilijker. Bedrijven die nu uit voorzichtigheid het delen van auto's ontmoedigen, kunnen het juist gaan stimuleren, met minder auto's, lagere kosten en een fiscaal sluitend verhaal.

Meer weten?

Een goede eerste stap is om met de wagenparkbeheerder en de salarisadministratie na te gaan waar het delen van auto's nu buiten de administratie om gaat. Een half uur is meestal genoeg om dat in beeld te krijgen.

Klicq laat graag zien hoe het platform dit in de praktijk oplost, en bespreekt graag met de werkgever hoe een start eruitziet, meteen met het hele wagenpark.

Neem voor een vrijblijvend gesprek contact op via info@klicq.nl of klicq.nl/contact.

Bronnen

- Kennisgroep loonheffing, KG:204:2025:3 Gebruik deelauto's door werknemers (Belastingdienst, februari 2025, laatst bijgewerkt april 2026)
- Handreiking privégebruik auto (Belastingdienst)
- Privégebruik auto en rittenregistratie (Belastingdienst)
- Belastingdienst: gebrekkige rittenregistratie blijft veelvoorkomende oorzaak van fiscale correcties (Accountancy Vanmorgen, 7 juli 2026)
- Fiscale aandachtspunten bij de (bestel)auto van de zaak (Moore MKW, februari 2026)
- Werknemers mogen auto's werkgever meenemen (4-Vision, juni 2026)
- Naheffing wegens privégebruik auto niet doorberekenen aan werknemer (Salaris Vanmorgen, 2023)
- Rechtspraak: HR 2 juni 2017, HR 15 maart 2019, Hof Den Haag 13 januari 2022