

Het wordt weer leuk op de weg



Rijd je een BMW i3 van €50.000? Dat kost je netto maar €70 per maand.
FOTO'S NISSAN, BMW.

Regelgeving. Jarenlang werden de verkoopljsten gedomineerd door auto's met een lage bijtelling. Maar die zijn er volgend jaar niet meer. De keuzevrijheid is volledig terug en vanaf 1 januari gaan we los.

ROY KLEIJWEGT

Het hele bijtellingsavontuur begon in 2008, toen voor nieuwe auto's de categorie met 14 procent bijtelling werd ingevoerd. Slechts een handvol modellen kwam ervoor in aanmerking: het trio 107/Aygo/C1 van PSA en Toyota, de Daihatsu Cuore, de Smart en de twee hybrides Honda Civic en Toyota Prius. De acht jaar die volgden, waren jaren vol zuinige dieselauto's, Priussen en een overkill aan plug-ins, zoals Outlanders, XC90's en C-klassen. Maar volgend jaar is het gedaan met die pret. Staatssecretaris Wiebes heeft het mes gezet in veel fiscale voordelen voor zuinige auto's en stekermobielen. Een overzicht van wat er in 2017 allemaal gaat veranderen.

Bijtelling

Er waren de afgelopen tien jaar veel verschillende tarieven: 25, 22, 15, 14, 7, 4 en 0 procent. Volgend jaar wordt het vrij simpel, want vanaf 1 januari geldt een uniform tarief van 22 procent voor alle nieuwe modellen. Er is nog één uitzondering: voor auto's zonder CO₂-uitstoot, dus in de praktijk elektrische auto's of auto's met een brandstofcel, geldt een tarief van 4

procent. In de originele plannen was er nog sprake van dat de bijtelling voor zuinige plug-ins (die tussen 0 en 50 gram uitstoten), de komende jaren langzaam zou worden verhoogd, maar de Tweede Kamer heeft dat via een amendement geschrapt: ook voor die modellen moet volgend jaar de volle mep van 22 procent worden gerekend. Dat percentage betekent wel een verlaging van het algemene tarief van 25 procent. Op termijn zijn zakelijke rijders iets goedkoper uit. Merkwaardig genoeg houdt Wiebes wel vast aan de vijfjaarregel die tot op heden voor lage bijtelling gold: wie op dit moment 25 procent bijtelling heeft, houdt dit percentage tot vijf jaar na kentekening van de auto! Indien je de komende jaren als werknemer een auto uit de bestaande pool krijgt toegewezen, moet je dus goed opletten in welk jaar die is geregistreerd. De Tesla-taks, waarbij de 4 procent bijtelling slechts geldt voor de eerste €50.000 van een elektrische auto, gaat pas in 2019 in.

Bpm

De CO₂-kortingen zijn weliswaar flink afgebouwd, maar de bpm is nog altijd CO₂-afhankelijk. Op de tariefschijven wordt nog steeds ieder jaar een inflatiecorrectie toegepast, maar Wiebes heeft een grotere vaste voet van €350 ingevoerd, zodat de fiscus van een fijne opbrengst is verzekerd. Vervolgens geldt er een bedrag per gram CO₂, dat in stappen oploopt. Tot 2020 blijven de bedragen gelijk, maar de CO₂-grenzen gaan in stapjes omlaag. Officieel is hierin een voorzichtige daling van de bpm verrekend, maar omdat men uitgaat van een verdere afname van het officiële verbruik van de gemiddelde auto, is dat erg lastig te controleren. Voor PHEV's komt overigens een aparte bpm-tabel. Deze auto's worden daardoor zo duur, dat de verkopen volgend jaar flink zullen dalen.

Wegenbelasting

De motorrijtuigenbelasting is de afgelopen jaren iets gestegen. Dat is mede gedaan als voorbereiding op een mogelijke kilometerheffing om restwaardeproblemen te voorkomen met de bpm (de zogenaamde vluchtheuvelvariant). Dat wordt volgend jaar iets gecompenseerd: de mrb daalt met twee procent voor alle auto's. PHEV's die minder dan 50 g/km uitstoten, houden een half tarief, maar er mag geen kilocorrectie meer worden toegepast voor de accu's. In 2019 geldt het normale tarief, maar mag er weer wél een correctie van 300 kg worden toegepast. Dieselauto's die met hun roetuitstoot de Euro 5-norm niet halen (5 mg/km), krijgen vanaf 2019 een mrb-verhoging van 15 procent. Oude diesels gaan vanaf 2019 meer mrb betalen.

Keuzevrijheid

Dankzij de versimpeling van de fiscale bijtelling kunnen zakelijke rijders volgend jaar weer met hun hart kiezen in plaats van met hun portemonnee. Nooit meer het stemmetje in je achterhoofd dat zegt dat je rekening moet houden met een lagere bijtelling. Dat scheelt toch duizenden euro's per jaar! Automerken die steeds net met een paar gram buiten de boot vielen, komen weer op de lijst. Denk aan Kia, Mazda, Alfa Romeo en sowieso veel leuke D-segmenters. Toch is er nog een keus te maken: je moet beslissen of volledig elektrisch rijden een optie is. Met een bijtelling van 4 procent is dat nog altijd aantrekkelijk. Rijd je een BMW i3 van €50.000? Dat kost je netto maar €70 per maand. Nu is de actieradius van EV's een heikel punt, maar de afgelopen zes maanden zijn veel elektrische auto's onder handen genomen: de BMW i3 BEV, de Volkswagen e-Golf en de Nissan Leaf hebben allemaal een fors grotere actieradius gekregen. Renault geeft

300 kilometer op als realistische reikwijdte voor de nieuwe Zoe R90, terwijl Opel officieel 500 km belooft voor de Ampera-e.