

Samenvatting Prinsjesdagplannen 2021



PRINSJESDAG 2021

AUTOFISCALITEIT

Tot vorig jaar lag het meerjarig autobelastingsbeleid vast in Autobrieven. Echter, vanaf 2021 tot en met 2025 zijn de afspraken in het klimaatakkoord uit 2019 leidend voor de autobelastingen. Die afspraken – vooral gericht op het stimuleren van nulmissie auto's – zijn niet 'in beton gegoten'. Als het harder gaat met elektrische auto's dan in 2019 gedacht, dan kan het kabinet de 'hand aan de kraan' zetten en het stimuleringsbeleid terugschroeven. Op Prinsjesdag presenteerde het kabinet inderdaad zo'n maatregel, die verder wordt toegelicht onder het kopje 'bijtelling auto van de zaak'. Daarnaast zit er in de plannen een meerjarige berekening voor de zogenaamde autonome vergroening (zie hieronder bij 'BPM'). Ook vindt er in de BPM een technische aanpassing plaats over de geldigheidsduur van de hoogte van het BPM-bedrag zoals dat is vastgesteld en geheven op moment van eerste registratie.

Al eerder was uitgelekt dat er extra geld beschikbaar komt voor het stimuleren van elektrische auto's. De precieze veranderingen in de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) en Subsidieregeling Elektrische Bestelauto's (SEBA) worden toegelicht in de paragraaf over duurzame mobiliteit.

BPM Aanschafbelasting

TARIEVEN BENZINE + DIESEL	1-1-'21	1-1-'22	1-1-'23*	1-1-'24*	1-1-'25*
Basis (vanaf 1 g/km CO ₂)	€ 372	€ 376	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
BPM per g/km CO ₂ / 1e schijf	€ 1	€ 1	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
2 ^e schijf	€ 60	€ 62	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
3 ^e schijf	€ 132	€ 137	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
4 ^e schijf	€ 216	€ 224	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
5 ^e schijf	€ 432	€ 448	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
SCHIJFGRENZEN (WLTP)					
Vrijstellingsgrens	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
1 ^e schijf	1-86 g/km	1-84 g/km	1-82 g/km	1-80 g/km	1-79 g/km
2 ^e schijf	87-111 g/km	85-109 g/km	83-106 g/km	81-105 g/km	80-101 g/km
3 ^e schijf	112-155 g/km	110-152 g/km	107-148 g/km	106-146 g/km	102-141 g/km
4 ^e schijf	156-172 g/km	153-168 g/km	149-165 g/km	147-161 g/km	142-157 g/km
5 ^e schijf	> 172 g/km	> 168 g/km	> 165 g/km	> 161 g/km	> 157 g/km
DIESELTOESLAG					
CO ₂ -grens dieseltoeslag	77 g/km	75 g/km	73 g/km	71 g/km	70 g/km
Dieseltoeslag (per g/km)	€ 83,59	€ 86,67	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
TARIEVEN PHEVs ** / ***					
BPM per g/km CO ₂ / 1 ^e schijf	€ 24	€ 24	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
2 ^e schijf	€ 84	€ 85	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
3 ^e schijf	€ 202	€ 204	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
SCHIJFGRENZEN PHEVs (WLTP)					
1 ^e schijf	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km
2 ^e schijf	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km
3 ^e schijf	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km

- * *Tarieven voor 2023 t/m 2025 worden telkens bij Prinsjesdag in het daaraan voorafgaande jaar gepresenteerd, gebaseerd op 2,35% jaarlijkse autonome vergroening (statistische aanname over het zuiniger worden van nieuwe auto's) en de inflatiecorrectie.*
- ** *Plug-in hybride elektrische auto's met dieselmotor betalen ook de dieseltoeslag*
- *** *De vaste voet (van € 376 in 2022) geldt niet voor PHEV's*

Autonome vergroening

Het ministerie van Financiën heeft afgelopen jaar onderzoek laten doen naar de 'autonome vergroening', de statistische aanname over het zuiniger worden van nieuwe auto's. Mede op basis van dit TNO-rapport, aangevuld met inzichten die onder andere BOVAG en RAI Vereniging hebben aangedragen, is een jaarlijkse correctie voor 2022 t/m 2025 van 2,35% bepaald. De CO2 schijf grenzen van plug-in hybrides veranderen in die jaren overigens niet.

Wat vindt BOVAG?

- *Principe van autonome vergroening blijft merkwaardig, omdat de industrie in autofiscale zin niet beloond wordt voor het zuiniger maken van nieuwe auto's. Dat staat haaks op de klimaatambities van de overheid*
- *Wel goed dat er nu weer meerjarige zekerheid kan worden gegeven over de prijsontwikkeling van de BPM, deze ontbrak na 2020*
- *Toekomst zal uitwijzen of die 2,35% realistisch is. In elk geval ligt dit percentage veronderstelde autonome vergroening dicht bij de verwachtingen van de sector dan vorig jaar, toen de autonome vergroening (eenmalig, dus alleen voor 2021) op liefst 4,2% werd vastgesteld. Al jaren laten de Nederlandse verkopen zien dat dit theoretische getal, dat aangeeft hoeveel zuiniger auto's gemiddeld jaarlijkse zouden moeten worden, niet wordt gehaald. Als een gevolg daarvan stijgt de opbrengst van de BPM ieder jaar gestaag. BOVAG zet de onwenselijkheid hiervan op de politieke agenda, zeker ook richting een nieuw kabinet.*
- *Dat geldt in het bijzonder voor de fiscale positie van de kleinste auto's (A-segment); die kunnen al jaren niet zonder hoge kosten nóg zuiniger worden gemaakt, en worden daarvoor 'gestraft' door een steeds hogere BPM. Waarmee zelfs het voortbestaan van het bestaan van het segment wordt bedreigd.*
- *De maatschappelijke coalitie van ANWB, BOVAG, Natuur&Milieu, RAI Vereniging en de VNA hebben daarom in hun Autobelastingplan (zie www.toekomstautobelastingen.nl) gepleit voor een (budgetneutrale) aanpassing van de BPM-tabel.*

Aanscherping BPM-afdracht import schadevoertuigen

De Hoge Raad heeft in een rechtszaak dit jaar geoordeeld dat over een voertuig dat geen gebruik mag maken van de openbare weg, geen BPM kan worden afgedragen. Immers, BPM is verschuldigd bij eerste registratie en gebruik maken van de openbare weg in Nederland.

Deze uitspraak van de Hoge Raad zou er zonder aanpassing van de wet toe leiden dat een voertuig met de status verbod rijden op de weg (WOK) niet langer gekentekend kan worden bij moment van import. Het schadevoertuig zou eerst weer rijvaardig moeten worden gemaakt alvorens de BPM bepaald en betaald zou kunnen worden en het kenteken zou kunnen worden afgegeven.

De wetgever vond deze consequenties te verstrekkend en daarom is deze uitspraak aanleiding voor een wijziging in de Wet BPM; bij import van een voertuig met de status verbod rijden op de weg mag voor de berekening van de BPM niet langer gebruik gemaakt worden van een taxatierapport. Dit rapport zou immers uitgaan van het schadevoertuig dat geen gebruik mag maken van de openbare weg, met grote korting op de BPM als resultaat.

De BPM van zo'n schadevoertuig kan na de wetwijziging wél nog steeds worden bepaald aan de hand van de afschrijvingstabel of een algemeen gebruikte koerslijst. Voor deze waardebeoordeling kan geen rekening worden gehouden met de extensieve schade.

Wat vindt BOVAG hiervan?

BOVAG is voor een vrije markt waar vraag en aanbod elkaar vinden, zowel nationaal als internationaal. Hierbij moet wel sprake zijn van een gelijk speelveld. Door deze regeling lijkt dit gelijke speelveld weer iets dichterbij te komen.

BPM terug bij geen gebruik openbare weg

In de wet BPM zal worden opgenomen dat de betaalde BPM kan worden teruggevraagd indien er met de auto toch geen gebruik gemaakt gaat worden van de openbare weg. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als een dealer een auto op eigen naam zet en de auto vervolgens exporteert.

Wat vindt BOVAG hiervan?

De BPM is verschuldigd bij registratie en gebruik maken van de openbare weg in Nederland. Als er geen gebruik gemaakt gaat worden is de BPM eigenlijk voor niets betaald. Het is wel zo eerlijk dat de BPM dan kan worden teruggevraagd. Goed dat bestaande praktijk nu in de wet wordt vastgelegd.

Aanpassen BPM vaststellingsmoment per 1 januari 2022 (reeds vorig jaar besloten)

In het Belastingplan van vorig jaar is besloten dat per 1 januari 2022 het vaststellings- en betaalmoment van de BPM gaat veranderen. Vanaf dan wordt de BPM definitief vastgesteld én afgerekend bij kentekentoeckenning (deel 1a). Op dit moment zijn het nog twee verschillende momenten; er is een 'voorlopig vaststellingsmoment' bij kentekentoeckenning, dat wordt omgezet in een definitief vaststellingsmoment bij tenaamstelling (deel 1B), wat ook het huidige betaalmoment is. Deze wijziging heeft gevolgen voor de branche, zowel organisatorisch als financieel.

Wat is de bedoeling van de wetgever van deze wijziging?

- Wegnemen van een risico voor de officiële importeur bij verkoop nieuw. Nadat de BPM is vastgesteld (op het moment van deel 1a) kunnen door dealers namelijk nog allerlei zaken aan het voertuig worden gewijzigd die van invloed zijn op de CO2 uitstoot, en dus de hoogte van de BPM. Importeurs blijven echter verantwoordelijk voor een juiste afdracht van de BPM op het moment van tenaamstellen (deel 1b). Om te voorkomen dat zij een onjuiste aangifte doen (zonder dat te kunnen weten) is het in hun belang dat het moment van eerste registratie het definitieve vaststellingsmoment wordt.
- Wegnemen financieel voordeel bij import van gebruikte auto's. Ook hier geldt nu nog dat bij eerste registratie (identificatie door de RDW) de BPM voorlopig wordt vastgesteld. Het moment van tenaamstellen kan maand(en) later zijn. In zo'n geval wordt nu een bezwaar tegen eigen aangifte gedaan om de BPM te laten afschrijven (definitieve vaststelling). Dit achtte het ministerie van Financiën niet wenselijk en een oneerlijke concurrentie voor de verkoop van gebruikte voertuigen die al in Nederland zijn. Een handelaar van Nederlandse auto's kan immers na inkoop geen geld terug krijgen als het voertuig langer staat.
- Bovendien zorgt de huidige gang van zaken tot een druk op de rechterlijke macht door alle bezwaren tegen eigen aangifte.
- De Belastingdienst wil ten slotte geen tijdsverschil tussen vaststelling van de BPM en het betaalmoment om discussies over bijvoorbeeld tussentijds repareren van schade te voorkomen. Het komt eenvoudig en helderheid ten goede.

- De wijziging betreft alle BPM-plichtige voertuigen, dus ook motoren, bestelauto's van particulieren en kampeerauto's.

Wat vindt BOVAG?

Op zich een begrijpelijke ingreep, die ook voorsorteert op de door BOVAG vurig bepleite Green Lane bij import van occasions voor bedrijven die een strakke, eenduidige aangifte voor de BPM doen. Maar de ingreep heeft enkele vervelende consequenties voor de branche:

- *Het naar voren halen van het BPM-afdrachtmoment voor een extra liquiditeitsbeslag bij importeurs (met een artikel 8 vergunning) op het moment dat een voertuig niet in dezelfde maand wordt tenaamgesteld als dat het wordt verkocht. In de keten voor verkoop nieuw is de kans groot dat dat nadeel (deels) op de dealer wordt afgewenteld.*
- *Om de verslechtering van de liquiditeitspositie van de importeur op te vangen zou de betaaltermijn van importeurs met een artikel 8 vergunning aan de belastingdienst kunnen worden verlengd naar drie maanden. Mede dankzij de lobby van BOVAG is vorig jaar in de Memorie van Toelichting overigens nog eens verduidelijkt dat de dealer nooit de afdrachtplichtige wordt van de BPM, en dus ook niet voor de BPM geraakt kan worden door het faillissement van zijn importeur.*
- *Bij de import van een gebruikte auto kan de af te dragen BPM omhoog gaan. Doordat het vaststellingsmoment en betaalmoment gaan samenvallen bij eerste registratie, kan de BPM niet verder afgeschreven worden als het voertuig lang op voorraad staat. Een mogelijke oplossing is het voertuig pas te registreren/importeren op het moment dat het voertuig is verkocht. Dit heeft echter als nadeel dat een potentiële klant langere tijd moet wachten (één tot enkele weken afhankelijk van de doorloopsnelheid bij zowel RDW als Belastingdienst) alvorens het voertuig geleverd kan worden. Een reeds gekentekend voertuig kan bijna direct worden meegenomen en dat is wat de consument wil.*
- *Het is daarom zaak om het moment van BPM-bepaling, -betaling, en het moment van tenaamstellen zo dicht mogelijk bij elkaar te brengen. Tenaamstellen kan nu afhankelijk van de wachttijden bij de RDW en de procedure bij de Belastingdienst enkele dagen tot enkele weken duren. Dat moet echt sneller om de schade van de nieuwe regeling enigszins te beperken.*

BPM overig (ongewijzigd & reeds bekend)

- *Stimuleren nulemissie auto's in de BPM (uitwerking Klimaatakkoord). Emissieloze auto's blijven tot en met 2024 vrijgesteld van het betalen van de BPM en MRB (rijksdeel). Vanaf 2025 betalen zij de vaste voet van € 376 (prijspeil 2022) per auto aan BPM.*
- *BPM op kampeerauto's en bestelauto's is onveranderd; 37,7% van de netto catalogusprijs, minus € 1.283 (benzine) of plus € 273 (diesel).*
- *BPM op motoren is onveranderd; 19,4% van de netto catalogusprijs minus € 210.*

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is tevreden over BPM-vrijstelling voor nulemissieauto's, omdat dit ook ten goede komt aan particuliere automobilisten. Zo ontstaat er meer evenwicht tussen de particuliere en zakelijke markt. Maar in het Autobelastingplan van de maatschappelijke coalitie (ANWB, BOVAG, Natuur&Milieu, RAI Vereniging en VNA) gaan we verder; de vrijstelling moet ook ná 2025 blijven gelden, zodat er op termijn zicht is op het totale uitfaseren van de BPM in Nederland. Zie www.toekomstautobelastingen.nl.

MRB Motorrijtuigenbelasting

MRB en het Klimaatakkoord

- *Nulemissie auto's.* Net als voor de BPM geldt dat in het Klimaatakkoord is vastgelegd dat de MRB-vrijstelling voor nulemissieauto's wordt verlengd tot en met 2024. In 2025 zal deze een kwart van het reguliere tarief zijn en vanaf 2026 moet volgens het wetsvoorstel het volle pond aan MRB worden betaald voor elektrische en waterstofauto's.
- *Plug-in hybrides.* Plug-ins behouden tot en met 2024 het huidige halftarief. In 2025 wordt dat een driekwart tarief en vanaf 2026 moeten ook zij het volle pond aan MRB betalen.
- *MRB-verhoging bestelauto's.* Om de fiscale voordelen voor emissieloze auto's te kunnen (blijven) betalen, worden er twee belastingverhogingen doorgevoerd, waaronder de MRB op bestelauto's voor ondernemers (de andere maatregel is de dieselaccijnsverhoging). Deze begon in 2021 met een gemiddelde stijging van € 24 per jaar en loopt op tot € 96 per jaar extra in 2024. Dit komt neer op een verhoging van ongeveer 5% per jaar.

Wat vindt BOVAG?

Ook na 2025 blijft het nodig om nulemissie- en andere stekkerauto's fiscaal te bevoordelen in de MRB, al was het maar om deze voertuigen te compenseren voor hun meergewicht. In het Autobelastingplan van de maatschappelijke coalitie (ANWB, BOVAG, Natuur&Milieu, RAI Vereniging en VNA) wordt daarom een voorstel gedaan voor een forfaitaire gewichtscorrectie. Zie www.toekomstautobelastingen.nl.

- MRB-tarieven worden eind 2021 zoals ieder jaar aangepast met de *inflatiecorrectie* van in dit geval 1,3%. De provinciale opcenten vormen een deel van de MRB-tarieven. De tarieven van de verschillende provincies voor 2022 zijn nog niet bekend.

Fiscale bijtelling privégebruik auto van de zaak

Omdat het stimuleren van nulemissieauto's meer geld kost dan ten tijde van het Klimaatakkoord gedacht, is het kabinet voornemens om 'de hand aan de kraan' te zetten; vanaf volgend jaar wordt de 'cap', de catalogusprijs tot waaraan de korting op de bijtelling geldt, versneld verlaagd met € 5000,- en voor de jaren erna zelfs met € 10.000,- (zie tabel).

CO ₂ uitstoot	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Nulemissieauto's	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%
Overige auto's	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
Cap batterij-elektrisch (Klimaatakkoord)	€ 45.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	n.v.t.
Cap batterij-elektrisch (Belastingplan 2022)			€ 35.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	n.v.t.
Cap waterstof	geen	geen	geen	geen	geen	geen	n.v.t.
Cap zonnecelauto	geen	geen	geen	geen	geen	geen	n.v.t.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is niet tevreden met de verhoging van de bijtelling voor de zakelijke leaserijder van 12% naar 16%. Dat gaat de instroom van elektrische auto's remmen. Dat de 'cap' - het maximum bedrag waarvoor de lagere bijtelling geldt - ook nog eens versneld omlaag gaat, werkt de remming in de hand en is bovendien niet afgesproken in het Klimaatakkoord.

In de discussie is het goed om te bedenken dat die elektrische leaseauto's van nu, over vier jaar de elektrische occasions zijn die particulieren kunnen kopen. Wil je een gezonde, volle occasionmarkt voor elektrische auto's, dan moet je NU voor voldoende nieuwe leaseauto's op elektriciteit zorgen!

Accijnzen en energiebelasting

Dieselaccijnsverhoging als gevolg van het Klimaatakkoord

Om de fiscale voordelen voor emissieloze auto's te kunnen (blijven) betalen, worden er twee belastingverhogingen voorgesteld, waaronder een verhoging van de dieselaccijns in twee stappen van 1 cent (in 2021 en 2023). Dit komt bovenop de inflatiecorrectie met 1,3 procent van de accijnzen op benzine en diesel per 1 januari 2022.

Wat vindt BOVAG?

Vanuit het verleden is BOVAG altijd beducht op grenseffecten als gevolg van verhoging van de brandstofaccijnzen. Wij zullen dat kritisch blijven monitoren.

Overzicht van belastingontvangsten en -uitgaven in mln. € op kasbasis

	Ontwerpbegroting 2021	Verwachte realisatie 2021	Ontwerpbegroting 2022
BPM	1.550	1.650	2.007
MRB	4.357	4.246	4.238
Accijns benzine	4.802	4.167	4.291
Accijns diesel en LPG	4.072	3.676	3.837
BZM (eurovignet)	204	210	217

DUURZAME MOBILITEIT

Voortzetting uitvoering Klimaatakkoord

Voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat 2022 in het teken van de verdere invulling van de maatregelen van het Klimaatakkoord en de Europese ambitie. Afgelopen juni heeft de Europese Commissie het Fit-for-55 pakket gepresenteerd. Met dit pakket van 14 voorstellen beoogt de Europese Commissie een CO2 reductie van 55% te bewerkstelligen ten opzichte van 1990. Het kabinet is voorstander van een effectief en ambitieus klimaatbeleid en steunt de 55% reductie.

- Om de emissiereducties te realiseren, zet het kabinet in op hernieuwbare brandstoffen via de (implementatie van de) Europese richtlijnen voor hernieuwbare energie in het vervoer en de brandstofkwaliteit.
- Per 1 juli 2022 voert het kabinet de APK-roetfiltertest in voor dieselauto's.
- Aanvullende maatregelen zijn nodig om de ambitie van 100% verkoop emissieloze personenauto's (of emissievrije) in 2030 te realiseren. Voorbeelden van aanvullende maatregelen zijn communicatie, accucheck en Total Cost of Ownership in de showroom.
- Op 1 januari 2022 gaat een jaarverplichting voor duurzame biobrandstoffen in de binnenvaart in.
- De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) publiceert maandelijks de voortgang ten aanzien van het aantal emissieloze personenauto's en de daarvoor benodigde uitrol van laadinfrastructuur. Het kabinet versnelt de uitrol van de laadinfrastructuur en stelt subsidies ter beschikking om emissievrij rijden voor iedere particulier aantrekkelijk te maken.
- In 2021 heeft het kabinet de derde ronde de Demonstratieregeling klimaat technologieën en -innovaties in transport (DKTI) geopend. Doel van deze regeling is om in de periode van 2017 tot en met 2021 die productontwikkeling in de transportsector te ondersteunen en te versnellen. Deze innovatieregeling zal in 2021 worden geëvalueerd.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG ziet en ondersteunt de noodzaak om de CO2-uitstoot te beperken teneinde klimaatverandering tegen te gaan. Het verduurzamen van mobiliteit speelt daarin een significante rol. Tegelijkertijd kijkt BOVAG kritisch naar de haalbaarheid en betaalbaarheid van voorstellen voor consumenten en ondernemers. Voor die laatste groep is ook een gelijk speelveld – zowel qua techniek, internationaal als intersectoraal – van groot belang. Een punt van zorg is de formulering van de 2030-ambitie (nulemissie) en het Europese 2035-doel. Wij vragen het kabinet om het 2035-doel zorgvuldig en dus techniekneutraal te formuleren. Wij gaan hierover graag in gesprek met een nieuw kabinet.

De primaire aanpak is wat BOVAG betreft 'bronbeleid'; hoe eerder in de keten met beleid verduurzaming wordt afgedwongen; hoe (kosten)effectiever het beleid en hoe minder kans op een lappendeken van uiteenlopende regels, die funest is voor maatschappelijk draagvlak. In de mobiliteit richt het bronbeleid zich op het steeds verder beperken van de schadelijke emissies van nieuwe voertuigen.

Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)

Het kabinet heeft 600 miljoen euro vrijgemaakt voor het stimuleren van de elektrische auto. De budgetten van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) wordt met 90 miljoen euro en de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) met 28 miljoen euro verruimd. Naast de 118 miljoen euro aan directe subsidie wordt 482 miljoen euro gebruikt voor het opvangen

van misgelopen belastinginkomsten. In totaal kunnen tot en met 2024 49.000 extra particulieren gebruik maken van de SEPP.

Tegelijkertijd met deze verruiming van het subsidiebudget voor SEPP wordt het subsidiebedrag per auto verlaagd ten opzichte van de bestaande regeling. Zo wil het kabinet de subsidie voor meer particulieren beschikbaar maken en tegelijk een maximale CO2 reductie bereiken met de beschikbare budgettaire middelen.

Tabel: Oorspronkelijk versus bijgesteld plan Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)

Oorspronkelijk plan (uit Klimaatakkoord)	2022	2023	2024	2025	TOTAAL '22-'25
Budget subsidie nieuwe auto's (x mln euro)	18,3	20,5	36,8	41,0	117
Budget subsidie gebruikte auto's (x mln euro)	18,3	28,0	25,5		72
Bedrag per nieuwe auto	€ 3.700	€ 3.350	€ 2.950	€ 2.550	
Bedrag per gebruikte auto	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000	
Hoeveel nieuwe auto's met subsidie	4.946	6.119	12.475	16.078	39.618
Hoeveel gebruikte auto's met subsidie	9.150	14.000	12.750	-	35.900

Bijgesteld plan (begroting 2022)	2022	2023	2024	2025	TOTAAL '22-'25
Budget subsidie nieuwe auto's (x mln euro)	71	67	58	-	196
Budget subsidie gebruikte auto's (x mln euro)	20	32	29	-	82
Bedrag per nieuwe auto	€ 3.350	€ 2.950	€ 2.550		
Bedrag per gebruikte auto	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000		
Hoeveel nieuwe auto's met subsidie	21.194	22.712	22.745	-	66.651
Hoeveel gebruikte auto's met subsidie	10.200	16.200	14.700	-	41.100

Overigens kan er alleen subsidie worden aangevraagd voor auto's die na 1 januari 2022 worden tenaamgesteld. Ook het koop- of leasecontract mag niet eerder dan die datum zijn getekend. Particulieren die in 2021 een EV kochten of leaseten maar toen voor hun subsidie achter het net visten, komen niet voor het subsidiepotje van 2022 in aanmerking.

Wat vindt BOVAG?

De subsidie bleek eerder dit jaar een groot succes: de subsidie voor een nieuwe elektrische auto was binnen enkele dagen op en de subsidie voor een gebruikte elektrische auto was in augustus van dit jaar al op. BOVAG is positief over de verruiming en het naar voren halen van het budget. Hierdoor kunnen meer mensen gebruik maken van de subsidie, dat geeft de consument en ondernemers iets meer zekerheid. De kern van het probleem is met deze bijstelling echter nog niet opgelost; BOVAG vreest dat ook in 2022 de belangstelling vanuit particulieren groter zal zijn dan het aantal beschikbare subsidies. Met alle stop&go effecten in de markt van dien zodra de subsidiepot op is. De échte oplossing zit volgens de sector in het opheffen van de jaarschotten. Maar daartoe heeft de politiek nog niet besloten.

Het kabinet stelt 600 miljoen extra beschikbaar voor het stimuleren van elektrische auto's. Althans, dat lijkt zo. In werkelijkheid gaat maar 118 miljoen daarvan naar EV-subsidies, de rest van het geld wordt gebruikt om gaten in de schatkist te dichten, omdat er minder BPM, MRB en accijnsinkomsten worden verwacht door de groei van de EV verkoop. Een rare Haagse redenering.

Milieu Investeringsaftrek (MIA)

De percentages waartegen investeringen in duurzame bedrijfsmiddelen mogen worden afgetrokken gaan volgend jaar omhoog. Met deze maatregel wordt voorgesteld om per 1 januari 2022 de steunpercentages in de Milieu investeringsaftrek (MIA) te verhogen van 13,5%, 27% en 36% naar respectievelijk 27%, 36% en 45%. Dat is goed nieuws, alleen is nog niet bekend of in 2022 vervoermiddelen in aanmerking komen voor de MIA. De MIA-lijst wordt elk jaar in pas december vastgesteld. In 2021 vielen elektrische auto's er wel onder.

Zero emissie stadslogistiek

Het kabinet geeft aan dat in het Klimaatakkoord is afgesproken om vanaf 2025 zero-emissiezones voor stadslogistiek in te voeren in 30 tot 40 grotere gemeenten.

- Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten nul-emissie aan de uitlaat zijn om de nul-emissiezone in te mogen.
- Alle bestel- en vrachtauto's die de nul-emissiezone inrijden moeten vanaf 1 januari 2030 nul-emissie zijn.
- Gemeenten kondigen minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de nul-emissiezone aan. Dit is belangrijk om vroegtijdig aan iedereen duidelijkheid te geven.

Daarbij is een overgangsregeling voor bestelauto's en vrachtauto's afgesproken:

Overgangsregeling bestelauto's

- Emissieklasse Euro-5 heeft tot en met 31 december 2026 toegang tot de nul-emissiezones.
- Emissieklasse Euro-6 heeft tot en met 31 december 2027 toegang tot de nul-emissiezones.

Overgangsregeling vrachtauto's

- Opleggertrekkers van emissieklasse Euro-VI met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden.
- Alle overige vrachtauto's van emissieklasse Euro-VI met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone in rijden.
- Plug-in hybride vrachtauto's hebben tot 1 januari 2030, toegang tot de nul-emissie zone, als na onderzoek is vastgesteld dat zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is betrokken bij de overleggen en heeft zich ingezet voor een ondernemersvriendelijke overgangperiode en subsidieregelingen. Daarbij is het van belang om bij de overstap naar een zero-emissie bedrijfsvoertuig zo veel mogelijk aan te sluiten bij natuurlijke investeringsmomenten.

Normerende regeling voor werkgebonden personenmobiliteit

Het kabinet streeft naar inwerkingtreding van de nieuwe normerende regelgeving voor werkgebonden personenmobiliteit in 2022. Het kabinet zet in op een digitaal platform om zo ondernemers te helpen met hun informatieplicht. Medio 2022 wordt het platform voor vrijwillig gebruik beschikbaar gesteld.

Wat vindt BOVAG?

Normering van werkgebonden personenmobiliteit moet niet leiden tot het beknotten van de bedrijfsvoering van ondernemingen en het belemmeren van de keuzevrijheid van mobiliteit voor werknemers. Het voorkomen van administratieve lasten staat voor BOVAG voorop.

'Spreiden en mijden' en gedragsmaatregelen

Via de Werkgeversaankpak wil het kabinet de mobiliteit verduurzamen middels de inzet op het hybride werken en het beter spreiden van reizen over de dag en de week. Om een nieuwe sociale norm voor duurzame mobiliteit te creëren reserveert het kabinet 24 miljoen euro extra voor gedrags- en communicatiemaatregelen. Dit zijn maatregelen zoals 'Het nieuwe rijden' en 'spreiden en mijden'. Nu er weer perspectief komt op terugkeer naar onderwijs en werk, wil het kabinet het momentum benutten om de goede voorbeelden vast te houden op het terrein van thuisonderwijs, thuiswerken en spreiden van mobiliteit. Met onderwijsinstellingen en werkgevers is het kabinet in gesprek over de mogelijkheden om spreiden en mijden te stimuleren.

BEREIKBAARHEID

Infrastructuur: versnelde investeringen in onderhoud en vervanging

- Het ministerie van Infrastructuur geeft aan dat voor de periode 2022-2035 € 1 miljard per jaar extra nodig is voor de infrastructuur. Het kabinet haalt €300 miljoen euro naar voren voor het Beheer en Onderhoud van de RWS-netwerken voor 2023. Het uitgestelde onderhoud neemt echter toe met een grotere kans op storingen.
- Voor alle type emissiebronnen gaat een maximale rekenafstand van 25 kilometer gelden voor projectspecifieke berekeningen van de stikstofdepositie. Naast deze afstandsgrens neemt het kabinet extra passende maatregelen om stikstof te reduceren. Hiervoor wordt een bedrag van 150 miljoen euro gereserveerd.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG juicht toe dat het ministerie van IenW erkent dat er een grote investerings- en onderhoudsopgave ligt. Het is van belang dat het nieuwe kabinet fors investeert in de Nederlandse infrastructuur. Voor BOVAG is glashelder dat komende jaren aanzienlijk meer nodig is om Nederland in beweging te houden. Door corona is het verkeersbeeld een stuk rustiger (geweest). Hoewel positieve ervaringen met thuiswerken en op flexibelere tijden reizen naar verwachting deels kunnen leiden tot structureel gedrag, is de drukte op de weg inmiddels weer nagenoeg op hetzelfde niveau als voor de crisis. Tel daarbij op ontwikkelingen als forse bevolkingsgroei en bijbehorende woningbouw en helder is dat er fors extra geïnvesteerd zal moeten worden in wegen – en dan niet alleen onderhoud en vervanging. BOVAG pleit in gezamenlijkheid van de Mobiliteitsalliantie voor een structurele investeringsagenda als onderdeel van het volgende regeerakkoord. Het is onwenselijk dat grote projecten door een nieuwe stikstof afstandsgrens extra vertraging oplopen.

Mobiliteitsfonds

Bij ontwerpbegroting 2022 is het Infrastructuurfonds overgegaan in het Mobiliteitsfonds. Bij het modaliteitsfonds staat niet de modaliteit maar de mobiliteit staat voortaan centraal. In plaats van per modaliteit af te wegen, is een samenhangende afweging over de modaliteiten heen nodig. Daarbij wordt ook samenhang gezocht met andere opgaven in het ruimtelijk domein, zoals woningbouw. Aangezien dit een proces is van 'learning by doing', moeten in 2022 (en volgende jaren) verdere stappen gezet worden om deze aangepaste werkwijze te optimaliseren en te verankeren.

Wat vindt BOVAG?

De hoofdgedachte van modaliteit naar mobiliteit, die ten grondslag ligt aan de omvorming, komt overeen met de uitgangspunten van de Mobiliteitsalliantie, waarin de BOVAG participeert. Ook is meer aandacht voor het beter benutten van infrastructuur een goed streven. Dit laat onverlet dat het vooral nodig is om komende jaren extra te investeren in wegen. Bereikbaarheid moet tevens een nadrukkelijk aandachtspunt zijn bij aanverwante maatschappelijke opgaven als woningbouw, in aanvulling op (en niet ten laste van) de middelen in het fonds.

Vrachtwagenheffing

15 september jl. is het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing naar de Tweede Kamer gestuurd. Het wetsvoorstel regelt dat vrachtwagens een heffing van gemiddeld 15 cent per gereden kilometer betalen op de snelwegen en een aantal lokale en regionale wegen. Naar verwachting zal de

vrachtwagenheffing in 2026 in werking treden. De kosten in de realisatiefase lopen op tot 400 miljoen euro. De netto-opbrengsten zijn naar verwachting 250 miljoen euro per jaar.

Met de invoering van een vrachtwagenheffing verdwijnt in Nederland de belasting zware motorvoertuigen (het Eurovignet) en wordt de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens tot ongeveer het Europese minimum verlaagd.

Wat vindt BOVAG?

Voor BOVAG blijft het belangrijk dat conform afspraak de netto-opbrengsten uit de heffing in overleg met de sector zullen worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden aan te wenden voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.

Fiets

- Om fietsen te stimuleren gaat het kabinet aan de slag met de Uitvoeringsagenda van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Samen met regio's zet het kabinet in op het wegnemen van knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur en op 20% meer fietskilometers in 2027 dan in 2017.
- Aan medeoverheden worden door het kabinet bijdragen verstrekt voor snelfietsroutes op basis van specifieke uitkeringen (waaronder houdende een specifieke uitkering in verband met pilots Mobility as a Service (Regeling specifieke uitkering Maas-pilots).
- Voor de modaliteit Werkgerelateerde Personenvervoer voorzien het kabinet een evaluatie van de investering van 75 miljoen € in fietsenstallingen bij OVstations. Deze evaluatie zal pas rond 2025 worden uitgevoerd.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG verwelkomt fietsstimulering en participeert in verschillende initiatieven zoals Tour de Force. Er liggen kansen om met name in de sfeer van woon-werkverkeer extra stappen te zetten, bijvoorbeeld door het voor de werkgever aantrekkelijker te maken om aan zijn medewerkers een leasefiets te verstrekken. Daarbij zet BOVAG in op het terugbrengen van de administratieve lasten wanneer een werkgever naast een leasefiets ook een onbelaste reiskostenvergoeding voor de dagen dat de werknemer bijvoorbeeld met de auto of het ov naar het werk komt.

Slimme mobiliteit

Voor de uitwerking en invulling van het programma Veilige, Slimme en Duurzame Mobiliteit is door het ministerie van IenW voor de periode 2021-2024 in totaal €160 miljoen gereserveerd. Het programma richt zich op maatregelen op het gebied van smart mobility, doelgroepgerichte gedragsaanpak, logistiek/hubs, minder hinder en maatregelen die het fietsgebruik stimuleren.

Het kabinet legt in het kader van Smart Mobility de focus op; een toekomstbestendig toelatingssysteem, digitalisering van verkeersmanagement, MaaS, toekomstbestendige infrastructuur en het benutten en verkennen van de potentie van data, bijvoorbeeld open data zoveel mogelijk beschikbaar stellen voor voertuigen, apps en reisplanners. Ook ziet het kabinet een verschuiving in aandacht van testen en experimenteren naar toepassing en gebruik.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG zet in op een landelijk afsprakenkader voor Mobility as a Service (MaaS), waarbij uiteenlopende vormen van mobiliteit voor de reiziger geïntegreerd worden aangeboden. Doel is het creëren van de juiste randvoorwaarden voor MaaS-diensten, die aansluiten op het maatschappelijke belang en de wensen van de reiziger. En die haalbaar zijn voor ondernemers.

Voertuigdata

Op diverse plekken in de begrotingsstukken komt voertuigdata aan de orde. Dit voornamelijk in het kader van verkeersveiligheid en slimme mobiliteit, meer specifiek Mobility as a Service (MaaS), zoals voorgaand punt illustreert.

- In 2022 werkt het kabinet verder aan een toekomstbestendig toelatingssysteem voor software en sensoren in voertuigen, dat verder kijkt dan technische en juridische eisen, en bovenal de gebruiker en de verkeersveiligheid hoog in het vaandel heeft staan.
- Daarnaast werkt het kabinet verder met de digitalisering van verkeersmanagement. In het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata komen data over wegverkeer (Nationaal Dataportaal Wegverkeer) en multimodale reisinformatie (DOVA) samen. Deze is vindbaar en toegankelijk voor alle partijen.
- Het kabinet benut en verkent de potentie van data onder randvoorwaarden zoals privacy en cybersecurity.
- Het kabinet werkt aan toekomstbestendige infrastructuur door bij ontwerp, aanleg en onderhoud rekening te houden met nieuwe technologieën.
- Het kabinet zet in op het gebruik van (nieuwe) data voor de risico gestuurde aanpak en het verbeteren van de data van verkeersongevallen.

Wat vindt BOVAG?

Voertuigdata als apart onderdeel wordt binnen deze begroting niet benoemd. De aandacht gaat voornamelijk uit naar data in relatie tot slimme mobiliteit en verkeersveiligheid.

BOVAG blijft zich inzetten voor eerlijke speelvelden rond voertuigdata, bijvoorbeeld op het gebied van onderhoud en reparatie en data die door het voertuig worden gegenereerd. In het belang van de consument moet duidelijkheid komen welke data in het voertuig en door het voertuig gegenereerd wordt, waar en naar wie deze data naartoe gaat en waar deze gegevens voor worden gebruikt. De consument moet de regie krijgen. BOVAG zet zich onder meer in via de alliantie AFCAR NL.

CBR

Het kabinet geeft opvolging aan het advies van dhr. Roemer over verbeteringen in de rijtscholenbranche. Tot slot loopt er een traject om het stelsel van medische rijgeschiktheid te optimaliseren. Hiertoe worden door het kabinet begin 2022 voorstellen gedaan.

Het verder brengen van smart mobility doet het kabinet in goede samenwerking met decentrale overheden, het bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Hierbij zien we een verschuiving in aandacht van testen en experimenteren naar toepassing en gebruik, als onderdeel van reguliere beleids- en uitvoeringsprocessen bij bijvoorbeeld Rijkswaterstaat, RDW, CBR en mede-overheden.

Het kasbudget op artikel 14 is in 2021 met € 28,5 miljoen verhoogd als gevolg van de Coronacrisis.

Wat vindt BOVAG?

Ook in de voorgaande jaren kende het CBR flinke tekorten. De gevolgen van de coronacrisis zijn ook zichtbaar in de financiële huishouding van het CBR. Hoewel zal moeten worden toegewerkt naar een sluitende begroting, heeft BOVAG er begrip voor dat het eigen vermogen is aangevuld. Belangrijk is dat de “klanten” van CBR niet worden geconfronteerd met telkens hogere tarieven, omdat zij voor bepaalde producten en diensten aangewezen zijn op CBR. BOVAG zet in op het verbeteren van de dienstverlening van het CBR, de wachttijden voor praktijkexamens en theorie-examens moeten worden weggewerkt. Ook zet BOVAG zich in op de verbetervoorstellen uit het rapport 'Van rijles naar rijonderwijs Advies Verbetering Autorijscholenbranche'.

Verkeersveiligheid

Het streven van de Minister is nul verkeersslachtoffers. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is de risicogestuurde aanpak geïntroduceerd. Ook in 2022 wordt ingezet op de verdere uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en de verbetering van de verkeersveiligheid. Het kennisnetwerk SPV blijft medeoverheden ondersteunen bij het opstellen van regionale uitvoeringsagenda's en de uitvoering van concrete verkeersveiligheidsmaatregelen.

- Voor het verbeteren van de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend weggennet is voor de periode 2020-2030 een investeringsbedrag van € 500 miljoen vrijgemaakt voor cofinanciering (max. 50%) in verschillende tranches.
- In 2020 heeft het Rijk reeds voor € 165 miljoen bijgedragen aan
 - verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend weggennet (de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021).
- In 2022 wordt nadere invulling gegeven aan de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Binnen de investeringsimpuls verkeersveiligheid is € 50 miljoen gereserveerd voor innovatie op het gebied van verkeersveiligheid. Ook hier wordt in 2022 nadere invulling aan gegeven.
- Om het hoofdwegennet veiliger te maken, wordt o.a. ingezet op het vergevingsgezind inrichten (waarbij een ongeval tot zo min mogelijk ernstig letsel leidt) van bermen.

Wat vindt BOVAG?

Vanzelfsprekend is BOVAG zeker ook waar het gaat om verkeersveiligheid partner voor de overheid. De investeringsimpuls is een extra stap in de goede richting, maar er zal meer nodig blijken om de ambities en doelstellingen te halen; ook een volgend kabinet zal hier werk van moeten maken.

ONDERNEMERSCHAP

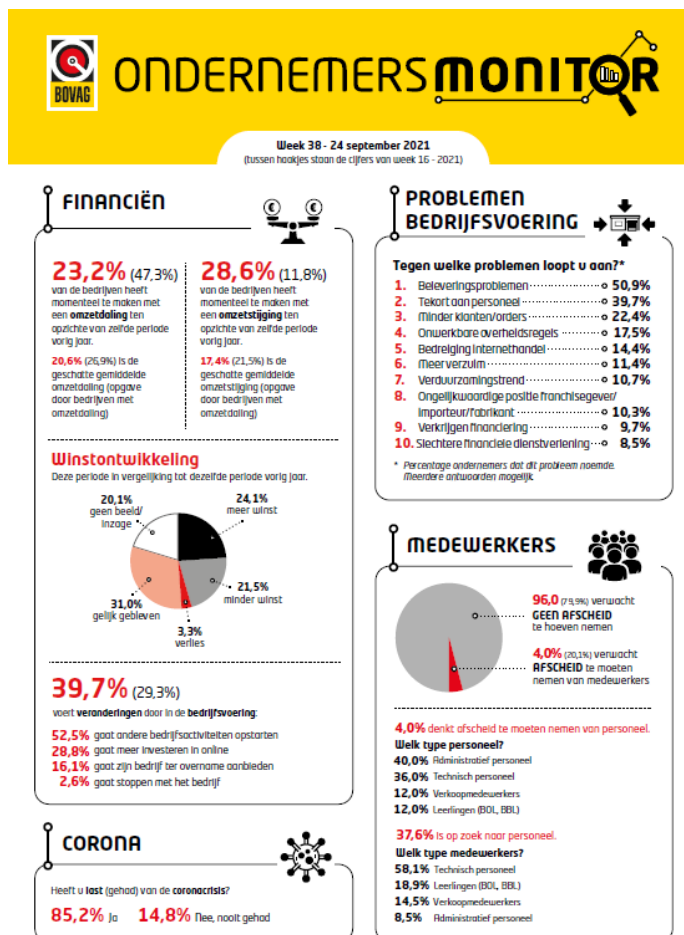
Herstel en groei voor het mkb in 2022 is cruciaal. Investeren vandaag voor de toekomst morgen in een duurzaam verdienmodel.

Vanwege positieve macro-economische cijfers heeft het demissionaire kabinet besloten om de generieke coronasteunmaatregelen op 1 oktober definitief stop te zetten. De koopkrachtcijfers zijn minder slecht dan verwacht, de werkloosheid is laag en de economie trekt weer aan. Vanuit dit perspectief begrijpt BOVAG het demissionaire kabinetsbesluit. Maar macro-cijfers alleen zeggen niet alles. Zo zijn er zorgen om ondernemers die nog lang niet op het omzetsniveau van vóór de coronacrisis zitten en de hoge schuldenlasten die zijn opgebouwd.

Met belangstelling kijken wij dan ook uit naar 2022 met toezeggingen rondom de komst van een fonds met achtergestelde leningen waarmee de solvabiliteit van – in de kern gezonde – bedrijven hersteld worden.

BOVAG ONDERNEMERSMONITOR speciale Prinsjesdageditie

Bekijk hier de speciale BOVAG Ondernemersmonitor (voorheen de BOVAG Coronamonitor) waarin we de stand van zaken in de branche schetsen.



FISCALITEIT ONDERNEMERSCHAP

Inkomstenbelasting conform eerdere berichtgeving (Prinsjesdag 2020)	2021	2022
Box 1	Tot 68.507 EUR: 37,10%	Tot 69.398 EUR: 37,07%
	Vanaf 68.507 EUR: 49,5%	Vanaf 69.389 EUR: 49,5%
Box 2	26,9%	26,9%
Box 3	31%	31%

- **Winstbelasting mkb en andere inzet van BIK gelden**

Vanaf 1 januari 2022 gaat de schijfgrens voor het lage Vpb-tarief omhoog van 245.000 euro naar 395.000 euro. Dat betekent dat voor 97 procent van de ondernemingen in de Vpb geldt dat hun volledige winst wordt belast tegen het lage tarief van 15 procent.

2021	15%	245.000 EUR
2022	15%	395.000 EUR

De bijna 1,9 miljard euro werd op een andere wijze ‘teruggegeven’ in de vorm van de BIK (Baangerelateerde Investeringskorting). Deze BIK werd echter afgeschaft (in verband met ongeoorloofde staatssteun volgens EU regelgeving) in 2021 en omgezet in een korting op loonkosten voor alle werkgevers (sinds augustus 2021). Maar ook deze korting (AWf-premie genoemd) wordt per 1 januari 2022 stopgezet.

Voor 2022 gaat van deze 1,9 miljard euro ongeveer 860 miljoen naar o.a. aanpak van criminaliteit, sociale advocatuur en verbetering van koopkracht van alleenverdieners en naar defensie. Het miljard euro dat overblijft wordt gereserveerd voor de formerende partijen.

Wat vindt BOVAG?

Het geld dat de overheid bespaarde door het hoge VPB-tarief niet te verlagen (1,9 miljard) zou worden ingezet voor het bedrijfsleven maar wordt nu voor andere doelen ingezet en het bedrag dat overblijft dreigt nu anders te worden gebruikt. Een betrouwbare overheid zet geld, geormerkt voor het bedrijfsleven, ook in voor het bedrijfsleven. Mkb is tenslotte de motor voor herstel en groei van de economie.

- **Beperking verliesverrekening vennootschapsbelasting**

Wanneer uw bedrijf over een jaar verlies draait, kunt u deze verliezen verrekenen met de belasting in een winstgevend jaar. Vanaf 2022 zijn verliezen onbeperkt voorwaarts verrekenbaar en vervalt de termijn voor de voorwaartse verliesverrekening van zes jaar. Verliezen kunnen daardoor niet langer meer verdampen of verloren gaan. Maar de verrekening wordt wel afgezwakt. De verliezen (zowel voorwaarts als achterwaarts) zijn tot een bedrag van € 1.000.000 aan belastbare winst verrekenbaar. Als de winst hoger is, dan zijn de verliezen slechts tot 50% van die hogere winst in een jaar verrekenbaar.

- **Versobering zelfstandigenaftrek**

Op grond van het Belastingplan 2021 wordt de zelfstandigenaftrek geleidelijk afgebouwd totdat deze in 2036 op € 3.240 uitkomt. In de jaren tot en met 2027 bedraagt de afbouw € 360 per jaar en 2028 eenmalig € 390. Vervolgens wordt de zelfstandigenaftrek in de jaren daarna met € 110 per jaar verminderd. In 2022 bedraagt de zelfstandigenaftrek nog € 6.310 (2021: € 6.670).

DUURZAME BEDRIJFSVOERING

- **Omgevingswet in 2022**

In 2022 treedt de Omgevingswet in werking. De nieuwe Omgevingswet bundelt alle wetten en regels voor ruimte, bouw, infrastructuur, milieu, natuur en water. Doel is dat aanvragen van ondernemers eenvoudiger, sneller en goedkoper worden. Ondernemers kunnen dit dan vanaf 1 juli 2022 via één digitaal loket regelen: het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). De Omgevingswet komt op een moment dat er veel op het bord ligt bij zowel ondernemers als lokale overheden. Daarom is een zorgvuldige invoering van belang, evenals voldoende ondersteuning om zo te kunnen profiteren van de positieve effecten van de nieuwe wet.

Wat vindt BOVAG?

Ondernemers moeten hierin eenvoudig en zonder hulp van derden hun eigen weg kunnen vinden. Het huidige DSO functioneert echter nog niet naar behoren en dreigt ondernemers op te zadelen met extra werk, kosten en frustratie. Daarom is BOVAG ook blij dat haar inzet voor het uitstellen van de invoeringsdatum (voorheen 1 januari 2022, nu inmiddels 1 juli 2022) is overgenomen. Samen met MKB Nederland is BOVAG bezig met het testen van het DSO. Randvoorwaarde voor invoering van de Omgevingswet is dat deze niet mag leiden tot verdere administratieve lastendruk of het inperken van handelingsperspectief ondernemers.

Uitvoering Klimaatakkoord en extra geld voor infrastructuur en subsidies

Het meeste extra geld, 6,8 miljard euro, gaat naar maatregelen die de uitstoot van broeikasgas CO₂ moeten verminderen, in de uitvoering van het klimaatakkoord en investeringen in de energie-infrastructuur. De extra uitgaven per jaar bedragen ongeveer 400 miljoen.

Van deze 6,8 miljard euro gaat 3 miljard euro naar een subsidie voor bedrijven voor de al bestaande subsidie voor duurzame energie (SDE++). Dat moet bedrijven in de industrie, de glastuinbouw en het vervoer helpen bij het vergroenen van hun bedrijfsvoering. Dit draagt bij aan emissiereductie in 2030. Hoewel SDE-middelen doorgaans worden opgebracht via de Opslag Duurzame Energie, wordt de ophoging nu betaald uit de algemene middelen, zodat er door deze maatregel geen lastenverzwaring via de energierekening plaatsvindt. Het doel van de ophoging van de SDE++-regeling is om met meerdere technologieën bij te dragen aan de verduurzaming van onder andere de gebouwde omgeving, mobiliteit, glastuinbouw en industrie.

1,3 miljard euro gaat naar nieuwe infrastructuur die bijvoorbeeld bedrijven in de industrie nodig hebben om waterstof en warmte aan- en af te voeren. Dat wordt een landelijk transportnet voor waterstof tussenverschillend industriële clusters in Nederland. Zo kan de industrie op meerdere plekken tegelijk verduurzamen

Verder kiest het kabinet ervoor verschillende belastingvoordelen en subsidies voor burgers en ondernemers te verhogen, bijvoorbeeld voor het verduurzamen van gebouwen. Zoals bijvoorbeeld:

- subsidie ondersteuning verduurzaming MKB, een subsidie voor mkb'ers met een laag energieverbruik die nu niet onder de energiebesparingsplicht vallen. Er kan subsidie worden aangevraagd voor de kosten van professioneel advies en ondersteuning bij het nemen van dergelijke maatregelen
- uitbreiding fiscale voordelen voor ondernemers om in milieuvriendelijke technieken te investeren, door de steunpercentages in MIA/VAMIL op te hogen en tijdelijk extra budget beschikbaar te stellen voor de periode 2022-2024. Per 1 januari 2022 worden de percentages in de Milieu-investeringsaftrek (MIA) flink verhoogd van 13,5 procent, 27 procent en 36

procent naar respectievelijk 27 procent, 36 procent en 45 procent. Dit maakt investeringen in innovatieve en milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen aantrekkelijker. Bedrijfsmiddelen die in aanmerking komen voor de MIA staan op de zogenoemde Milieulijst (zie RVO.nl). Voor deze investeringen geldt ook de regeling Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil).

- ook individuele gebouweigenaren kunnen bijdragen aan de transitie. In 2022 komt hiervoor een individueel spoor met financierings- en ontzorgingsarrangementen en subsidie. Er komt een breed palet aan aantrekkelijke, toegankelijke en verantwoorde financieringsmogelijkheden.

Wat vindt BOVAG?

Energietransitie: haalbaar en betaalbaar voor mkb? Niet met de huidige ODE-heffing.

Verduurzaming is zowel een kans voor ondernemerschap, als een noodzakelijke voorwaarde voor de concurrentiekracht op de langere termijn, maar dan moet de lasten en de lusten wel in balans worden gebracht.

Vooraf voor mkb-ondernemers is de ODE heffing, bedoelt om de SDE++ subsidiepot te vullen sinds Prinsjesdag 2019 fors gestegen; in 2019 brachten zij samen 0,9 mld. euro op, in 2022 zou dat al 1,9 mld. euro zijn, terwijl deze SDE++ nauwelijks bereikbaar is voor het mkb. Een stijging van 1 miljard euro! Geld dat beter gestoken kan worden in het verduurzamen van de bedrijfsvoering.

De ODE gaat ten koste van de investeringscapaciteit van ondernemers om te verduurzamen. Gezamenlijk is hun last in twee jaar tijd met 1 miljard euro verhoogd. Voor individuele (BOVAG) ondernemers gaat het om een stijging tot wel 300%. Per aansluiting loopt dat op tot duizenden euro's per jaar.

Uit de plannen voor 2022 blijkt dat de verruiming van de SDE++ nu niet meer gepaard gaat met een verhoging van de ODE, echter daarmee is nog niet de huidige scheefgroei van de ODE gerepareerd en is er aandacht nodig voor de toegankelijkheid van de SDE++ voor mkb bedrijven.

Oplossing begroting 2022

Ondernemers kunnen niet wachten op een structurele oplossing ná 2022. De problematiek kan al met een eerste stap in de begroting van 2022 aangepakt worden. Op een wijze die elektrificatie versnelt en lasten voor burgers en mkb-ondernemers verlaagt:

- met een substantiële verlaging van de ODE in 2022 van circa € 870 mln. euro. Het gaat hier om een forse verlaging van de (eerder verhoogde) elektriciteitsstarieven (45% verlaging in schijven 2 en 3 elektra en 11% in schijf 1 gas). Dit geeft het mkb ruimte én mogelijkheden om te elektrificeren. Ook burgers profiteren mee, omdat de verhouding 1/3 burgers en 2/3 bedrijven niet wordt aangetast.
- de verlaging van de ODE wordt bekostigd met de extra inkomsten uit de veiling van CO₂-rechten uit EU-ETS. Op dit moment wordt er in de begroting rekening gehouden met een ETS-prijs van 20 euro/ton CO₂, terwijl de huidige marktprijs boven de 60 euro/ton uitkomt. Op basis van deze werkelijke prijs komt de opbrengst van de veiling op 1,2 miljard euro. Hierdoor is er voor de komende jaren structureel € 870 mln extra ruimte in begroting..

Randvoorwaarden, borgen van:

- regelingen: betere toegang voor mkb bedrijven tot SDE++ en MIA/VAMIL regelingen - laagdrempelig en niet alleen 'state of the art' ontwikkelingen, uitbreiden naar proces, product en mobiliteit. Daarnaast moeten de regelingen in tijd samenlopen met doelen en ambities van het overheidsbeleid.

- *reële terugverdiertijden (≤ 5 jaar) meenemen in de financiële arrangementen die BZK opzet voor gebouw eigenaren. Evenals medewerking van banken om deze arrangementen laagdrempelig aan alle mkb sectoren aan te bieden.*
- *netcapaciteit; op dit moment zijn er problemen om bedrijven aan te sluiten op het elektriciteitsnet. Dit belemmert de economie én de energietransitie.*

VERNIEUWEND ONDERNEMERSCHAP

- **Nationaal Groeifonds**

Het Nationaal Groeifonds overstijgt de grenzen van deze kabinetsperiode. In de eerste ronde is dit jaar ruim 4,1 miljard euro vrijgemaakt, waarvan € 1.354 mln aan de R&D en innovatie pijler. In de komende ronde is een bedrag van ruim 7 miljard euro beschikbaar. Het Nationaal Groeifonds richt zich op investeringen op drie terreinen: R&D en innovatie, Kennisontwikkeling en Infrastructuur. In de Kamerbrief van 9 april kondigde het kabinet aan dat de tweede indieningsronde voor het fonds in 2021 start. EZK kan voor de tweede ronde op de drie pijlers van het fonds voorstellen indienen. In het eerste kwartaal van 2022 wordt besluitvorming over middelen voor de tweede ronde verwacht.

Investeren in de toekomst wordt gezien als belangrijke redding voor de toekomst. Het geld dat de rijksoverheid op tafel legt, moet 'bijdragen aan het verdienvermogen van de Nederlandse economie en aan duurzame groei' op korte en vooral op langere termijn. Bedrijven, universiteiten, gemeenten en provincies kunnen aanvragen indienen voor investeringen in kennis, infrastructuur en onderzoek en innovatie.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is tevreden met het Nationale Groeifonds en de aangekondigde investeringen van in totaal 20 miljard euro om onder andere de infrastructuur verder te versterken. Voor de Mobiliteitsalliantie staat voorop dat de investeringen bijdragen aan de overgang naar een flexibeler vervoerssysteem, waarbij de reiziger centraal staat. Vorig jaar werd al het Deltaplan Mobiliteit gepresenteerd. Doel daarvan is om in de toekomst veel vormen van mobiliteit, zoals deelauto's, deelfietsen en parkeerplaatsen, samen te brengen in zogeheten hubs. Die knooppunten moeten zowel aan de rand van de stad als in de stad komen, maar ook op andere strategische plaatsen zoals langs snelwegen.

Naast de investeringen in het kader van het groeifonds is het van belang om structureel extra geld uit te trekken voor mobiliteit, en gericht te investeren in wegen, de fiets en verkeersveiligheid.

- **WBSO tarieven terug op 'pre covid' niveau / aanvraagssystematiek verder vereenvoudigd**

De WBSO is gericht op het stimuleren van Speur- en Ontwikkelingswerk (S&O) door het bedrijfsleven, door het verlagen van de aan S&O-gerelateerde kosten. Via de WBSO-regeling kunnen ondernemers meer onderzoek doen naar nieuwe innovaties en ideeën sneller ontwikkelen tot succesvolle producten en diensten. In 2021 werd het tarief van de eerste schijf van de WBSO nog incidenteel verhoogd. Terecht, omdat hiermee ook op de lange termijn het verdienvermogen van Nederland wordt versterkt. Dit betekent een vermindering op de af te dragen loonbelasting en premie volksverzekeringen. Dat tarief werd in 2021 verhoogd van 32% naar 40% van de eerste € 350.000 van de totale S&O-grondslag. Helaas wordt in 2022 deze incidentele verhoging niet doorgetrokken.

WBSO	Tarief 1 ^e schijf	Lengte 1 ^e schijf	Tarief 2 ^e schijf
2021	40%	350.000 EUR	16%
2022	32%	350.000 EUR	16%

Aanvragen van de Wet Bevordering Speur- en Ontwikkelingswerk (WBSO) worden verder

vereenvoudigt en de wetgeving wordt verduidelijkt wat betreft kosten en uitgaven van speur- en ontwikkelingswerk bij een mededeling. Vanaf 2022 wordt toegestaan dat in het geval meer dan één S&O verklaring wordt aangevraagd en afgegeven, dat de periodes waarop de S&O-verklaring van toepassing is elkaar kunnen overlappen. Ondernemers kunnen hierdoor beter inspelen op nieuwe S&O projecten en eerder extra verwachte uren, kosten of uitgaven voor reeds toegekende S&O-projecten opvoeren. Ook mogen S&O-verklaringen voortaan betrekking hebben op alle resterende kalendermaanden van een kalenderjaar. Tenslotte is het per 2022 toegestaan voor een S&O-inhoudingsplichtige om voor elk aangiftetijdvak een zelf te bepalen deel van het toegekende bedrag aan S&O-afdrachtvermindering in mindering te brengen.

Wat vindt BOVAG?

Met ondersteuning van de WBSO werken jaarlijks ruim 20.000 (veelal mkb) bedrijven aan één of meer innovatieprojecten, waarbij de WBSO hen een tegemoetkoming geeft in de loonkosten en overige kosten en uitgaven voor speur- en ontwikkelingswerk (R&D) door middel van een aftrekpost op de door hen verschuldigde loonheffingen. De flexibilisering en vereenvoudiging van deze regeling helpt ondernemers. Echter, indien innovatie een belangrijk speerpunt is om zorg te dragen voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat dan zou een stabiele (WBSO) tarifiering hieraan bijdragen.

- **Digitalisering mkb**

De coronapandemie heeft laten zien hoe groot het belang is dat ook het brede mkb de kansen van nieuwe digitale toepassingen weet te verzilveren. Er wordt met een budget van 300 miljoen euro ingezet op een gerichte opschalingsagenda om de benodigde schaa sprong te realiseren. Een dergelijke agenda dient zich bijvoorbeeld te richten op het vergroten van investeringen in ICT in het mkb, de ontwikkeling van betere (gepersonaliseerde) voorlichting over ICT, en de doorontwikkeling van de mkb werkplaatsen.

- **Aanpak digitale veiligheid - cybersecurity**

Er wordt meer geïnvesteerd in de aanpak van digitale criminaliteit en veiligheid, om de wereldwijde digitale dreigingen het hoofd te bieden.

Structureel is 2,5 miljoen euro per jaar beschikbaar voor het Digital Trust Center (DTC), om via voorlichting, tools en advisering bedrijven – van zzp tot grootbedrijf – beter in staat te stellen de eigen cyberweerbaarheid te organiseren. Deze middelen zijn voor de doorontwikkeling van de website en een online platform, voor kennisopbouw over cyberrisico's en kennisdeling met de doelgroep niet-vitale bedrijven. In 2021 is gestart met de DTC informatiedienst om individuele bedrijven te waarschuwen voor concrete risico's en dreigingen. Deze informatiedienst wordt in 2022 verder uitgebouwd en geautomatiseerd. Het netwerk van samenwerkingsverbanden van bedrijven zal kwantitatief en kwalitatief worden versterkt, waardoor het landelijk dekkend stelsel voor cybersecurity zich verder kan ontwikkelen.

In 2022 gaat er 524 miljoen euro extra naar de bestrijding van ondermijnende criminaliteit.

Wat vindt BOVAG?

Met name in 'Coronatijd' zagen we cybercriminaliteit een vlucht nemen en vandaag nog steeds. Daarom zijn wij van mening dat investeren in kennis / bewustwording bij alle bedrijven van groot belang is zodat binnen gehele ketens cybersecure kan worden ondernomen. Een kennisagenda en platform is daarbij nodig waarmee branches hun leden cybersecure kunnen gidsen en ondernemers hun medewerkers digitaal weerbaarder kunnen maken in samenwerking met het DTC, met een publiek private samenwerking waarbinnen kennisdeling centraal staat. Met als resultaat een ondernemersvriendelijke en bereikbare aanpak in nauwe samenwerking met de brancheorganisaties.

WERKGEVERSCHAP

In de miljoenennota zijn op het gebied van werkgeverschap veel onderwerpen nog niet uitgewerkt en worden vanwege de complexiteit overgelaten aan het nieuw te vormen kabinet.

- **Om klaar te zijn voor de uitdagingen van de toekomst moeten werkgevers en werkenden weerbaar en wendbaar zijn.**

Volgens commissie Borstlap is het van belang dat de verschillen tussen de contractvormen kleiner worden, dat er meer wordt geïnvesteerd in menselijk kapitaal en dat de regels beter aansluiten bij de behoefte van werkenden en werkgevers. Het kabinet deelt op hoofdlijnen de analyse van het rapport. Het kost tijd om het hoofd te bieden aan deze complexe opgave.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is betrokken bij de uitwerking van wetgeving middels VNO-NCW en MKB NL.

- **De coronacrisis heeft het belang van een leven lang ontwikkelen onderstreept.**

Hiermee blijven mensen inzetbaar op een veranderende arbeidsmarkt. Dit kan werkloosheid voorkomen en vergroot inkomenszekerheid en werkzekerheid. Het kabinet streeft er daarom naar dat het voor werkgevers en werkenden vanzelfsprekend wordt om te investeren in de ontwikkeling tijdens de gehele loopbaan.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is betrokken bij de uitwerking van wetgeving middels VNO-NCW en MKB NL.

- **Herstel middelbaar beroepsonderwijs**

In het middelbaar beroepsonderwijs heeft de coronacrisis geleid tot studievertraging door de beperkte mogelijkheden voor onderwijs op locatie, uitval van stages, praktijkopdrachten en examens. Daarnaast is het mentale welzijn van studenten onder druk komen te staan. Ook is het risico op stagediscriminatie en toename van kansenongelijkheid groter. Vanuit het Nationaal Programma Onderwijs ontvangen de instellingen € 170 miljoen om studenten te begeleiden bij het inlopen van de opgelopen studievertraging en bij hun persoonlijke ontwikkeling. De aanpak jeugdwerkloosheid wordt verlengd zodat scholen en gemeenten kwetsbare schoolverlaters kunnen begeleiden naar vervolgonderwijs of werk. Om het ontstane tekort aan stages en leerwerkplekken tegen te gaan, wordt het budget voor de subsidieregeling praktijkleren verhoogd en het actieplan stages en leerbanen met één jaar verlengd. De Samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs Bedrijfsleven (SBB) besteedt in dit actieplan extra aandacht aan jongeren in een kwetsbare positie zoals studenten met een niet-westerse achtergrond die relatief vaker te maken krijgen met stagediscriminatie. Verder voorziet het programma in een aantal tegemoetkomingen om studenten meer financiële ademruimte te geven.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG ondersteunt het voorstel het actieplan stages en leerbanen met een jaar te verlengen en de aandacht voor stagediscriminatie. Wel is BOVAG van mening dat binnen onze sectoren nu eerder sprake is van tekorten aan jongeren dan aan stageplaatsen. Hier zal BOVAG over in gesprek gaan/blijven met het onderwijs.

- **STAP-budget**

Het kabinet stimuleert dat mensen zich gedurende hun loopbaan ontwikkelen. Dit gebeurt onder andere met het STAP-budget. STAP staat voor Stimulering Arbeidsmarktpositie. Werkenden en niet-werkenden kunnen vanaf 1 maart 2022 tot € 1.000 aanvragen voor een scholingsactiviteit. Het STAP-

budget staat los van de arbeidsrelatie en is beschikbaar voor iedereen: niet alleen werknemers, ook zelfstandigen en werkzoekenden kunnen hier gebruik van maken.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG ondersteunt elke vorm van stimulering in opleiding en ontwikkeling en vindt dit ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheid, werkgever en werknemer.

PENSIOEN

Het kabinet werkt aan een toekomstbestendig pensioenstelsel. Deze afspraken zijn uitgewerkt in wetgeving die naar verwachting begin 2022 wordt ingediend bij de Tweede Kamer. Het streven is deze wetgeving uiterlijk op 1 januari 2023 in werking te laten treden.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is betrokken bij de uitwerking van wetgeving middels het pensioenfonds.

WERKGEVERSLASTEN

- **Gerichte vrijstelling thuiswerkvergoeding**

Het kabinet introduceert in de loonbelasting een gerichte vrijstelling voor thuiswerkkosten. De verwachting is dat ook na versoepeling van de maatregelen als gevolg van covid-19 weliswaar een grote groep werknemers weer deels op kantoor gaat werken, maar dat er ook een substantieel deel van de werknemers nog steeds een deel van de week thuis zal werken. Veel werkgevers hebben aangegeven een vergoeding aan de werknemer te willen geven voor de extra kosten verbonden aan het thuiswerken. Met de introductie van een zogenoemde gerichte vrijstelling in de werkkostenregeling voor de vergoeding van bepaalde thuiswerkkosten, maakt het kabinet het mogelijk dat deze vergoeding vrij van loonheffingen door de werkgever kan worden toegekend. Tegenover de kosten van de invoering van een gerichte vrijstelling voor thuiswerkkosten, staat een daling van de kosten van de gerichte vrijstelling voor reiskosten.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is voorstander van een aanpassing van de werkkostenregeling aan de huidige hybride werkvormen binnen organisaties.

- **Verlaging werkgeverslasten**

Het kabinet heeft aanvullende besluiten genomen ten aanzien van de lasten voor ondernemers. Het kabinet heeft besloten 1 miljard euro van de middelen die initieel waren gereserveerd voor de Baangerelateerde Investeringskorting (BIK) te gebruiken voor het verlichten van de werkgeverslasten. Het overige deel van de verlichting van de werkgeverslasten (0,8 miljard euro) heeft het kabinet op een andere manier ingezet.

Wat vindt BOVAG?

We waarderen het besluit dat de oorspronkelijke gelden die ten goede zouden komen door middel van de BIK aan werkgevers op een andere manier ten goede komen aan werkgevers.

- **Veilig en gezond werken is de norm**

Het kabinet zorgt ervoor dat gezond en veilig werken de norm blijft, ook op een veranderende arbeidsmarkt. In 2022 wordt een nieuwe lange termijnvisie op het arbobeleid vastgesteld: de Arbovisie 2040. Belangrijke onderwerpen zijn preventie, het verbeteren van de arbeidsgerelateerde zorg en de verbinding daarvan met de reguliere zorg en het verbeteren van de naleving. De concept Arbovisie wordt in 2022 na advies van de SER vastgesteld. Het kabinet werkt de Arbovisie samen met vele

betrokkenen in het veld uit in een agenda voor de periode 2022-2025, zodat deze gedragen, concrete maatregelen bevat

Wat vindt BOVAG?

BOVAG vindt het belangrijk dat er in onze branches veilig en gezond gewerkt wordt, getuige onze strengere branche normeringen dan wettelijk vastgelegd. BOVAG is bij de uitwerking betrokken middels verschillende Arbo commissies.

- **Verruiming betaald ouderschapsverlof**

Daarnaast verruimt het kabinet het betaald ouderschapsverlof, waarmee het voor werknemers makkelijker wordt om arbeid en zorg te combineren. De kosten hiervan worden voor twee derde gefinancierd door het verhogen van de Aof-premie en voor een derde door het verlagen van de inkomensafhankelijke combinatiekorting (IACK). Vanaf 2 augustus 2022 krijgen werknemers bij opname van ouderschapsverlof gedurende 9 weken recht op een uitkering. Hiervoor was dit verlof in principe onbetaald. Om ervoor te zorgen dat meer mensen kunnen kiezen hoe ze werk en zorg combineren, krijgen ouders voortaan de eerste 9 weken een uitkering van 50% van hun dagloon (tot 50% van het maximum dagloon).

Wat vindt BOVAG?

BOVAG vindt het belangrijk dat arbeid en zorg gecombineerd kan worden, ook wegens aantrekkelijkheid en behoud van jongere medewerkers.

- **Verlagen van de kosten van arbeidsongeschiktheid voor werkgevers**

Vanaf 1 januari 2022 wordt de Aof-premie gedifferentieerd. Kleine werkgevers zullen hierdoor minder Aof-premie betalen. Hiermee komt het kabinet hen tegemoet in het betalen van de kosten van loondoorbetaling bij ziekte. Door de gedifferentieerde premie betalen kleine werkgevers minder Aof-premie dan grote werkgevers. Structureel is € 450 miljoen beschikbaar voor kleine werkgevers. Kleine werkgevers kunnen dit geld gebruiken om zich goed te verzekeren, bijvoorbeeld door het afsluiten van de MKB Verzuim-ontzorg-verzekering. In 2022 is er incidenteel € 300 miljoen extra beschikbaar en in 2023 is dat € 150 miljoen.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG vindt loondoorbetaling bij ziekte 1 van de belangrijkste knelpunten voor werkgevers en is dan ook blij met een voorzichtige eerste stap naar lastenverlichting. Wij blijven inzetten op verdere lastenverlichting.

- **WW-premie**

Belangrijk onderdeel van de Wab is de WW-premiedifferentiatie naar de aard van het contract. Doordat werkgevers een lage WW-premie betalen voor vaste contracten en een hoge premie betalen voor flexibele contracten wordt het aantrekkelijker om een vast contract aan te bieden. Om te voorkomen dat contracten die aan de voorwaarden van de lage premie voldoen, zoals vaste contracten, toch als flexibele arbeid worden ingezet, zijn bepaalde uitzonderingen opgenomen. Bij deze uitzonderingen, zogeheten herzieningssituaties, draagt de werkgever met terugwerkende kracht alsnog de hoge premie af. Eén van deze situaties is dat een werknemer binnen een kalenderjaar 30% of meer uren overwerkt. Deze uitzondering is vanwege de coronacrisis opgeschort, maar treedt in 2022 weer in werking.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG begrijpt het besluit reeds geformuleerde wetgeving (na uitstel wegens bijzondere omstandigheden, de coronacrisis) weer in te moeten voeren.

EEN GELIJK SPEELVELD

- **Mededinging / Platformeconomie**

Nederland heeft een sterke uitgangspositie als het gaat om het delen van data, niet alleen binnen, maar ook tussen sectoren. Ter ondersteuning daarvan heeft het kabinet al eerder een visie op datadeling tussen bedrijven gepubliceerd, en steunde ook in 2020 financieel concrete initiatieven voor vrijwillige datadeling tussen bedrijven, en dan vooral over sectorgrenzen heen. Het stimuleren van een goed functionerend bedrijfsleven wordt bevorderd door inzicht in veranderende machtsverhoudingen. Omdat grote platforms in heel de EU actief zijn en vervolgcacties daarom op Europees niveau plaats moeten vinden, heeft EZK ook in 2021 de Nederlandse beleidsinzet uitgedragen in Europa, ten behoeve van een de nieuwe opzet van een mededingingskader in EU. Een kader dat opgewassen moet zijn tegen ongewenste marktcontrole: De Digital Markets Act,

Dit betreft een voorstel van de Europese Commissie voor de regulering van grote online platforms met een poortwachterspositie. Nederland zal zich bij de onderhandelingen sterk maken voor een concurrerende en eerlijke digitale economie, zodat consumenten en ondernemers hun autonomie en keuzevrijheid behouden en de kansen van de platformeconomie optimaal kunnen benutten. De Nederlandse inzet voor de onderhandelingen is op 26 februari jl. naar de Kamer gestuurd. De onderhandelingen zijn in 2021 gestart en zullen in 2022 doorlopen.

Wat vindt BOVAG?

De digitale economie leidt steeds meer tot data-gedreven fusies. Fusies die qua omzetgrootte ok lijken maar het marktmechanisme ernstig kunnen ontregelen en de mkb'er het omkijken geeft naar de markt die door zijn/haar vingers glipt samen met de data. Deze data wordt namelijk op een handige manier omgezet die enkel de platforms slimmer maakt en uiteindelijk het verdienmodel van de ondernemer ondermijnt omdat deze niet meekrijgt (niet transparant) hoe deze data wordt gebruikt.

BOVAG heeft zijn input geleverd op de notitie van EZK en vindt dat deze ondernemers gebaat zijn bij invoering van een nieuw mededingingskader dat:

- *bij voorkeur ex ante regelen (normering vooraf) i.p.v. ex post (handhaving achteraf) zaken regelt.*
- *het mogelijk maakt om 'makkelijk' data 'mee te nemen' naar een ander platform om ongewenste lock-in effecten en afhankelijkheid te voorkomen.*

Dit moet ervoor zorgen dat de concurrentie in de digitale economie wordt geborgd, zodat consumenten en ondernemers hun autonomie en keuzevrijheid behouden. Ofwel een wettelijk kader van de EU dat BOVAG leden in staat moet stellen toegang te verschaffen tot de nodige voertuiggegevens ten behoeve van keuzevrijheid voor consumenten en een level playing field voor ondernemers.

Samenvatting
**Prinsjesdagplannen
2021**

