

# PRINSJESDAG 2023

## AUTOFISCALITEIT

Tot 2020 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.

Verder was in het coalitieakkoord van Rutte-IV al aangekondigd dat dit kabinet de BPM-vrijstelling op bestelauto's van ondernemers wil afbouwen. In het Belastingplan '23 wordt dit uitgewerkt.

Voor het overige bevat dit Belastingplan wat betreft autobelastingen geen verrassingen.

### BPM Aanschafbelasting personenauto's

TARIEVEN BENZINE + DIESEL	1-1-'21	1-1-'22	1-1-'23	1-1-'24*	1-1-'25*
Basis (vanaf 1 g/km CO <sub>2</sub> )	€ 372	€ 376	€ 400	n.n.b.	n.n.b.
BPM per g/km CO <sub>2</sub> / 1e schijf	€ 1	€ 1	€ 2	n.n.b.	n.n.b.
2 <sup>e</sup> schijf	€ 60	€ 62	€ 68	n.n.b.	n.n.b.
3 <sup>e</sup> schijf	€ 132	€ 137	€ 149	n.n.b.	n.n.b.
4 <sup>e</sup> schijf	€ 216	€ 224	€ 244	n.n.b.	n.n.b.
5 <sup>e</sup> schijf	€ 432	€ 448	€ 488	n.n.b.	n.n.b.
<b>SCHIJFGRENZEN</b>					
Vrijstellingsgrens	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
1 <sup>e</sup> schijf	1-86 g/km	1-84 g/km	1-82 g/km	1-80 g/km	1-79 g/km
2 <sup>e</sup> schijf	87-111 g/km	85-109 g/km	83-106 g/km	81-105 g/km	80-101 g/km
3 <sup>e</sup> schijf	112-155 g/km	110-152 g/km	107-148 g/km	106-146 g/km	102-141 g/km
4 <sup>e</sup> schijf	156-172 g/km	153-168 g/km	149-165 g/km	147-161 g/km	142-157 g/km
5 <sup>e</sup> schijf	> 172 g/km	> 168 g/km	> 165 g/km	> 161 g/km	> 157 g/km
<b>DIESELTOESLAG</b>					
CO <sub>2</sub> -grens dieseltolslag	> 77 g/km	> 75 g/km	> 73 g/km	> 71 g/km	> 70 g/km
Dieseltolslag (per g/km)	€ 83,59	€ 86,67	€ 94,30	n.n.b.	n.n.b.
<b>TARIEVEN PHEVs ** / ***</b>					
BPM per g/km CO <sub>2</sub> / 1 <sup>e</sup> schijf	€ 24	€ 24	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
2 <sup>e</sup> schijf	€ 84	€ 85	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
3 <sup>e</sup> schijf	€ 202	€ 204	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
<b>SCHIJFGRENZEN PHEVs (WLTP)</b>					
1 <sup>e</sup> schijf	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km
2 <sup>e</sup> schijf	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km
3 <sup>e</sup> schijf	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km

\* Tarieven voor 2024-2025 kunnen pas bij Prinsjesdag in het daaraan voorafgaande jaar worden gepresenteerd, gebaseerd op 2,35% jaarlijkse autonome vergroening (statistische aanname over het zuiniger worden van nieuwe auto's) en de inflatiecorrectie van het jaar ervoor.

\*\* Plug-in hybride elektrische auto's met dieselmotor betalen ook de dieseltolslag

\*\*\* De vaste voet (van € 400 in 2023) geldt niet voor PHEV's

## BPM Aanschafbelasting bestelauto's

In het coalitieakkoord van Rutte-IV werd de afschaffing van de BPM-vrijstelling op niet-nulemissie bestelauto's voor ondernemers al aangekondigd. In het Belastingplan 2023 is dit nu in een wetsvoorstel uitgewerkt. Wat er veranderd is ten opzichte van het coalitieakkoord, is dat de afschaffing een jaar later wordt ingevoerd (2025 in plaats van 2024), dat de invoering ineens is in plaats van gefaseerd in drie jaar, en dat de heffing wordt gebaseerd op de CO<sub>2</sub>-uitstoot (zoals vermeld op het CVO) in plaats van de netto catalogusprijs. Bovendien blijkt de afschaffing van de BPM-vrijstelling nu gepaard te gaan met een gelijktijdige verhoging van de MRB op bestelauto's (zie verderop).

Als gevolg van deze maatregel is de verwachting van het kabinet dat het aandeel nulemissie (en dus blijvend BPM-vrije) bestelauto's in de nieuwverkopen in 2030 van 33% naar 86% gaat. En dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van bestelauto's in dat peiljaar met 0,7 mton daalt naar 2,8 mton.

TARIEVEN BENZINE + DIESEL	1-1-'21	1-1-'22	1-1-'23	1-1-'24	1-1-'25*
BPM per g/km CO <sub>2</sub>	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ 66,91

\* prijspeil 2023; definitieve bedrag wordt nog gecorrigeerd voor inflatie in 2023 en 2024.

Er is geen vaste voet in de BPM voor bestelwagens, dus voor nulemissie bestelwagens is geen BPM verschuldigd.

## Verschuiving belastingplicht

De belastingplicht wordt per 1 januari 2025 verschoven van de tenaamgestelde van het voertuig naar de inschrijver van de bestelauto in het kentekenregister (over het algemeen de importeur). De belastingplicht voor de tenaamgestelde blijft alleen van toepassing voor bestelauto's die voor een bepaald doel zijn ingericht, zoals voor gehandicaptenvervoer.

## BPM-afschrijving en gebruikte import bestelauto's

Voor bestelauto's gold tot nu toe een afschrijvingstermijn voor de BPM van vijf jaar. Deze wordt per 1 januari 2025 verlengd naar 25 jaar. Op basis van de voorgestelde wijziging vormt voor de nieuwe situaties de werkelijke waarde van de binnenlandse referentieauto het uitgangspunt voor de vaststelling van de verschuldigde BPM. Daarbij regelt het wetsvoorstel dat een ondernemer die een gebruikte bestelauto importeert van vóór 2025 de ondernemersvrijstelling kan blijven toepassen. Daarmee wordt voorkomen dat een geïmporteerde bestelauto zwaarder wordt belast dan een vergelijkbare binnenlandse bestelauto.

## Wat vindt BOVAG hiervan?

*BOVAG heeft zich vanaf het begin verzet tegen deze belastingverhoging voor ondernemers. Elektrificatie van het bestelautopark krijgt komende jaren al een enorme impuls door de introductie van zero-emissie stadslogistieke zones in zo'n 40 middelgrote en grote gemeenten per 2025. Onderzoek laat bovendien zien dat de maatregel veel minder effectief is dan het kabinet veronderstelt, omdat 86% van de ondernemers op de BPM reageert door langer door te rijden met de huidige bestelauto, een jong gebruikt exemplaar uit het buitenland te importeren of de BPM-straf voor lief te nemen en alsnog een nieuwe dieselbus aan te schaffen. Het verruimen van de bestaande aanschafsubsidie voor bestelauto's (SEBA) zou met het oog op het doel van emissiereductie een meer effectieve, en voor ondernemers veel sympathieker, maatregel zijn.*

*Kleine pleister op de wonde: dat de grondslag wordt gebaseerd op CO<sub>2</sub> is positief in die zin dat elektrische bestelauto's structureel BPM-vrij zijn, waardoor er op lange termijn structureel nauwelijks of geen BPM op bestelauto's zal worden betaald.*

### **BPM overig (ongewijzigd & reeds bekend)**

- *Stimuleren nulmissie 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 € 400 (prijspeil 2023) 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 nulmissieauto'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. Zie [www.toekomstautobelastingen.nl](http://www.toekomstautobelastingen.nl).*

### **MRB Motorrijtuigenbelasting**

MRB-tarieven worden eind 2022 zoals ieder jaar aangepast met de *inflatiecorrectie* van in dit geval 6,3%. De provinciale opcenten vormen een deel van de MRB-tarieven. De tarieven van de verschillende provincies voor 2023 zijn nog niet bekend.

### **MRB-verhoging bestelauto's**

Onverwacht wordt in het Belastingplan 2023 – naast de al bekende BPM op bestelauto's – ook een MRB-verhoging per 1 januari 2025 aangekondigd, van 15% (en per 2026 nog eens 6,96%). Deze verhogingen komen bovenop de jaarlijkse verhogingen uit het Klimaatakkoord (zie hieronder). De maatregel is puur budgettair ingegeven omdat de afschaffing van de ondernemersvrijstelling voor BPM op bestelauto's volgens de laatste berekeningen minder op blijkt te brengen dan ten tijde van het Coalitieakkoord Rutte-IV aangenomen.

### **MRB en het Klimaatakkoord**

- *Nulmissie auto's.* MRB-vrijstelling tot en met 2024. In 2025 zal deze een kwart van het reguliere tarief zijn en vanaf 2026 moet volgens de bestaande wetgeving het volle pond aan MRB worden betaald voor elektrische en waterstofauto's. Mogelijk dat de besluitvorming in het voorjaar '23 daar verandering in gaat brengen.
- *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, zijn 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 nulmissie- 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](http://www.toekomstautobelastingen.nl).*

### Fiscale bijtelling privégebruik auto van de zaak

Omdat het stimuleren van nulemissieauto's meer geld kost dan ten tijde van het Klimaatakkoord gedacht, is in het belastingplan van vorig jaar besloten dat de fiscale voordelen van de auto van de zaak wat sneller worden afgebouwd, zie tabel:

CO <sub>2</sub> 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			€ 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 versnelde verhoging van de EV-bijtelling voor de zakelijke leaserijder. Dat gaat de instroom van elektrische auto's remmen.*

*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

- De verlaagde accijnstarieven zoals die van toepassing zijn sinds 1 april 2022 worden verlengd tot en met 30 juni 2023. De verlaging bedraagt per liter voor ongelode benzine 17,3 cent, diesel 11,1 cent en voor LPG 4,1 cent. Per 1 juli 2023 worden de tarieven vermeerderd met het bedrag van de – uitgestelde – indexatie die zou hebben plaatsgevonden per 1 januari 2023 zonder verlaging van de accijnstarieven. Voorts wordt per 1 juli 2023 de – uitgestelde – verhoging van het accijnstarief voor diesel doorgevoerd. De hoge brandstofprijzen worden in de tweede helft van 2023 gedempt doordat de genoemde verlaging die geldt sinds 1 april 2022 voor de helft van de oorspronkelijke verlaging in stand blijft. De accijnstarieven per liter bedragen daardoor per 1 juli 2023 voor ongelode benzine 78,91 cent, voor diesel 51,63 cent en voor LPG 18,82 cent.
- Om de fiscale voordelen voor emissieloze auto's te kunnen (blijven) betalen, wordt de dieselaccijnzen in twee stappen van 1 cent verhoogd (in 2021 en 2023).

#### Wat vindt BOVAG?

*Verlenging van de accijnsverhoging is een goede en belangrijke maatregel om mobiliteit in deze energiecrisis enigszins betaalbaar te houden.*

#### Vrachtwagenheffing

In 2023 start een groot deel van de aanbestedingen van het heffingssysteem. Er zal daarnaast ook nog een ICT-toets komen en daarna zal er aan advies komen aan de Tweede Kamer. Er wordt voor het terugsluizen van de netto-opbrengsten voor verduurzaming en innovatie van de sector een meerjarenplan opgesteld. Op basis van de gegevens die er nu zijn zal de vrachtwagenheffing vier jaar na het aannemen van het wetsvoorstel in het parlement worden ingevoerd.

#### Wat vindt BOVAG?

*BOVAG is blij dat conform afspraak de netto-opbrengsten uit de heffing in overleg met de sector zullen worden teruggestuurd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden aan te wenden voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.*

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

	Ontwerpbegroting '22	Verwachte realisatie '22	Ontwerpbegroting '23
BPM	2.007	1.505	1.661
MRB (excl. Prov. opcenten)	4.238	4.325	4.519
Accijns benzine	4.291	3.697	3.872
Accijns diesel en LPG	3.837	3.291	3.353
BZM (eurovignet)	217	221	220

## DUURZAME MOBILITEIT

### CO2-reductie doelen

Het kabinet wil met voldoende zekerheid het aangescherpte doel van 55% reductie in 2030 realiseren. Daarom wil het kabinet zich bij de uitwerking van het klimaatbeleid richten op 60% emissiereductie, zodat ook bij tegenvallers de 55% niet in het geding komt. Momenteel wordt een onderzoek gestart welke extra beleidsmaatregelen nodig zijn. Wat dit precies voor de mobiliteitssector betekent zal in het voorjaar van 2023 bekend worden.

### Wat vindt BOVAG?

*BOVAG ziet en ondersteunt de noodzaak om de CO2-uitstoot te beperken om 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.*

*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 de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren niet gewijzigd. Deze regeling loopt af in 2024, waarna de aanschafprijs van elektrische personenauto's voor particulieren hoger wordt. Het kabinet ziet in dat dit een drempel vormt voor consumenten en een rem zet op de verduurzaming van het wagenpark. Om dit te voorkomen is het kabinet aan het onderzoeken wat financieel nodig is en werkt momenteel aan verschillende scenario's. De Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) is ook ongewijzigd gebleven.

**Tabel: Huidig plan Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)**

	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 2023 worden tenaamgesteld. Ook het koop- of leasecontract mag niet eerder dan die datum zijn getekend. Particulieren die in 2022 een EV kochten of leaseten maar toen voor hun subsidie achter het net visten, komen niet voor het subsidiepotje van 2023 in aanmerking.

#### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG ziet graag dat het budget verruimd wordt. Hierdoor kunnen meer mensen gebruik maken van de subsidie, dat geeft de consument en ondernemers iets meer zekerheid. Dit jaar was het SEPP budget voor nieuwe auto's in mei en voor gebruikte auto's in juli overschreven.*

*Het is duidelijk dat de belangstelling vanuit particulieren groter is 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.*

#### **Normerende regeling voor werkgebonden personenmobiliteit**

Er komt een normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit aan. Met deze regeling komt er een collectief CO2 plafond voor werkgevers met meer dan 100 werknemers. De regeling heeft als doel om gedragsverandering te bewerkstelligen en de fiets als mobiliteit te stimuleren. Werkgevers zullen jaarlijks moeten rapporteren over de woon-werk en zakelijke mobiliteit van hun werknemers. Voor de jaarrapportage zal er een elektronische voorziening komen.

Het kabinet wil per 1 januari 2023 de CO2-registratieplicht in werkgebonden personenmobiliteit effectueren. Problemen bij de omzetting van de regelgeving in de praktijk nopen het departement nu wel latere invoering te overwegen. Die extra periode zou ook de betrokken werkgevers meer lucht geven deze nieuwe regeling in de eigen administratie te verwerken.

#### **Wat vindt BOVAG?**

*Normering van werkgebonden personenmobiliteit moet niet leiden tot het beknotten van de bedrijfsvoering van ondernemingen. BOVAG is voorstander van een zuinig wagenpark, maar ook van de keuzevrijheid van mobiliteit voor werknemers. Het is belangrijk dat de elektronische voorziening toegankelijk en goed beveiligd is. Het voorkomen van administratieve lasten staat voor BOVAG voorop.*

*BOVAG is content met de overweging van een latere invoering. Wij hebben een aantal kritische kanttekening bij de uitvoerbaarheid en de kosten gemaakt in de werkgroep waar BOVAG bij betrokken is. Wij zullen ons blijven hardmaken voor uitstel van deze regeling totdat er een eenvoudige werkbaarheid en haalbaarheid van de regeling is gewaarborgd.*

### **Vlootnormering**

Het kabinet wil het zakelijk wagenpark versneld verduurzamen. Momenteel wordt er onderzocht of het mogelijk is om vanaf 2024 of 2025 een emissievrije vlootnormering zakelijke automobilititeit in te voeren. Dit zou betekenen dat nieuwe instroom in het lease- en eigen wagenpark van werkgevers vanaf 2024 of 2025 emissievrij moet zijn. Begin 2023 zal hierover meer duidelijk worden.

### **Zero-emissiezones stadslogistiek**

In het Klimaatakkoord is het doel gesteld om in 30 tot 40 steden zero emissiezones voor stadlogistiek in 2025 te realiseren. Het betreft hier vracht- en bestelauto's voor logistieke bevoorrading. Momenteel hebben 27 gemeenten en Schiphol een besluit genomen dat ze vanaf 2025 een zero-emissiezone voor stadlogistiek in willen voeren.

### **Waterstofproductie en tankinfrastructuur**

Het kabinet zet in op opschaling van de binnenlandse waterstofproductie. Voor 2023 is er 145 miljoen euro beschikbaar, wat zal oplopen tot 625 miljoen in 2025. Waterstof zal in de toekomst een grotere rol krijgen, onder andere in mobiliteit. Naast de productie zet het kabinet ook in op extra waterstoftankinfrastructuur. Vanaf 2023 start het kabinet met een actieprogramma om de realisatie van waterstoftankstations te stimuleren.

#### ***Wat vindt BOVAG?***

*Het is positief dat het kabinet actief inzet om de randvoorwaarden voor waterstofvoertuigen te realiseren. BOVAG is voorstander van het inzetten op meerdere schone energiedragers in mobiliteit.*

## **BEREIKBAARHEID**

---

### **Infrastructuur: versnelde investeringen in onderhoud en vervanging**

Vanuit het mobiliteitsfonds investeert het ministerie van IenW in de verbetering en uitbreiding van de infrastructuur voor openbaar vervoer, auto en vaarwegen. Dit gebeurt in samenhang met andere opgaven zoals de grote woningbouwopgave, energietransitie en klimaatadaptatie. In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. Deze middelen komen vanaf 2023 beschikbaar binnen het Mobiliteitsfonds.

- Nieuwe woonwijken moeten goed bereikbaar zijn. Het ministerie van IenW maakt daar in 2023 € 900 miljoen voor vrij. Dat geld gaat naar het verbeteren van bestaande wegen of OV-verbindingen, maar ook naar slimme ideeën vanuit gemeenten. Zoals een extra fietstunnel.
- Er wordt volgend jaar fors geïnvesteerd in infrastructuur; € 2 miljard naar spoor, € 1 miljard naar wegen, € 500 miljoen naar vaarwegen en € 500 miljoen naar waterbeheer zoals dijken.

#### ***Wat vindt BOVAG?***

*BOVAG juicht toe dat het ministerie van IenW erkent dat er een grote investerings- en onderhoudsopgave ligt. Voor BOVAG is glashelder dat komende jaren aanzienlijk meer nodig is om Nederland in beweging te houden. De drukte op de weg is inmiddels weer op hetzelfde niveau als voor corona. 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.*

## 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.

### **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 verstrekt voor de dagen dat de werknemer bijvoorbeeld met de auto of het ov naar het werk komt.*

## Slimme mobiliteit

Het programma behelst het ontwikkelen van een slim en duurzaam vervoerssysteem met stakeholders en gebruikers, waarvan de onderdelen naadloos op elkaar aansluiten. Hierbij gaat het om een toekomstbestendig toelatingssysteem, digitalisering en het gebruik van data.

Mobility as a Service (MaaS) betreft het aanbod van multimodale, vraaggestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties. Om ervaring met dit concept op te doen, faciliteert lenW een aantal regionale pilots.

### **Wat vindt BOVAG?**

*We steunen verschillende initiatieven van de overheid op het gebied van slimme mobiliteit. BOVAG zet nog steeds in op een landelijk afsprakenkader voor Mobility as a Service (MaaS), waarbij uiteenlopende vormen van mobiliteit voor de reiziger geïntegreerd worden aangeboden.*

## Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een van de beleidsprioriteiten van deze begroting. Het streven van het ministerie van lenW is nul verkeersslachtoffers in 2050. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is de risico-gestuurde aanpak geïntroduceerd. Ook in 2023 wordt verder ingezet op de verdere uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en de verbetering van de verkeersveiligheid, vanuit een integrale visie op voertuig, gedrag en infrastructuur.

- Voor het verbeteren van de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend wegennet is voor de periode 2020-2030 een investeringsbedrag van € 500 miljoen vrijgemaakt voor cofinanciering (max. 50%) in verschillende tranches.
- Door het kabinet is € 25 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbetering van verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Dit betreft een forse intensivering ten opzichte van het huidige budget.
- Het Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid vormt een onderdeel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en behelst onder meer beleidsontwikkeling voor beginnende bestuurders, maatregelen fietsveiligheid, en het verbeteren van de verkeersveiligheid voor specifieke doelgroepen zoals ouderen.

### **Wat vindt BOVAG?**

*Vanzelfsprekend is BOVAG voor verkeersveiligheid partner van de overheid. BOVAG zet in op toekomstbestendige infrastructuur zoals brede, gescheiden fietspaden en overzichtelijke kruispunten. We zijn blij met de initiatieven vanuit de overheid, maar er mag nog wel een stapje bij. Voor de drukke binnensteden en de opkomst van de verschillende vormen van mobiliteit is bijvoorbeeld nog geen duidelijk plan.*



# ONDERNEMERSCHAP

Herstel en groei voor het mkb is nu cruciaal. Investeren vandaag voor de toekomst van morgen in een duurzaam verdienmodel. Wat zien we terug in de begrotingen en wat vindt BOVAG daarvan?

## FISCALITEIT ONDERNEMERSCHAP

### Inkomsten-/loonbelasting

#### Box 1

- In box 1 wordt het tarief van de eerste schijf verlaagd en de arbeidskorting verhoogd.
- **Regeling Directeur-grootaandeelhouder (dga) verslechtert.** Door het afschaffen van de doelmatigheidsmarge moeten dga's in 2023 meer belasting betalen. Belastingplichtigen met aanmerkelijk belang (zoals dga's) moeten zichzelf vanuit de onderneming een loon uitkeren: een loon dat gebruikelijk is voor de functie die hij of zij heeft. Volgens de gebruikelijkloonregeling mag dat loon maximaal 25% lager zijn dan het gangbare loon. Een lager loon betekent minder belasting (huidige 25% doelmatigheidsmarge). Deze marge verdwijnt. Concreet betekent dit dat het loon van dga's omhoog gaat, waardoor ze meer belasting moeten betalen. Deze maatregel zou zo'n € 540 miljoen op moeten leveren, waarmee dga's een flinke bijdrage leveren aan het koopkrachtpakket.
- **Versobering / afbouw zelfstandigenaftrek.** De overheid is al langer bezig om de zelfstandigenaftrek af te bouwen. Eén van de redenen is het verkleinen van de fiscale verschillen tussen zelfstandigen en werknemers. Het tijdpad voor het verlagen van de aftrek is al verschillende keren aangepast en versneld. Vorig jaar was het nog de bedoeling om de zelfstandigenaftrek terug te brengen naar € 3.240 in 2036. Maar in het coalitieakkoord heeft het nieuwe kabinet al besloten dat het nog sneller moet. Uit de Prinsjesdag-stukken blijkt dan ook dat de regering nog een flink tandje bijzet met de afbouw:

2022	6.310 EUR
2023	5.030 EUR
2024	3.750 EUR
2025	2.470 EUR
2026	1.200 EUR
2027	900 EUR

- De zelfstandigenaftrek voor starters (startersaftrek) blijft voorsnog gespaard. Volgend jaar is de evaluatie, mogelijk vervalt deze aftrek daarna.
- **Middelingsregeling afgeschaft.** Ondernemers met sterk wisselend inkomen kunnen dit inkomen middelen over drie aaneensluitende jaren. Men kan belasting betalen over het gemiddelde. Hierdoor kunnen ondernemers onder voorwaarde geld terugkrijgen. Deze regeling wordt afgeschaft. De laatste keer dat men dit kan doen is over de jaren 2022-2023-2024.
- **Fiscale oudedagsreserve (FOR) afgeschaft.** Tot 31-12-22 kunnen ondernemers nog bedragen reserveren in de FOR. Voor deze bedragen geldt dan nog de huidige regeling. Vanaf 1-1-23 kan er geen FOR meer worden opgebouwd. In de ogen van de overheid wordt de FOR vooral gebruikt als middel om het betalen van belasting uit te stellen. Dit uitstel wordt hiermee voorkomen. De opbrengst van deze maatregel wordt deels gebruikt voor het verhogen van de AOW.

## Box 2

In box 2 wordt vanaf 2024 een getrappt tarief ingevoerd. Per 2024 krijgt box 2 twee schijven: een basistarief van 24,5% voor de eerste € 67.000 (bedrag 2024) aan inkomsten per belastingplichtige en een tarief van 31% voor het meerdere. Dit geldt voor iemand met een belang van minimaal 5% in een onderneming. Met deze aanpassing wil het kabinet belastingplichtigen stimuleren de winst vaker in delen uit te keren tegen het lagere tarief en daarmee belastinguitstel door winstinhouding tegengaan. Hiermee wordt onder andere de dga geraakt.

## Box 3

In box 3 wordt het tarief jaarlijks met 1 procentpunt verhoogd naar 34 procent. Het heffingsvrije vermogen wordt verhoogd naar 57 duizend euro (partners 114 duizend euro).

Box 1	Tarief 1 <sup>e</sup> schijf	Lengte 1 <sup>e</sup> schijf	Tarief 2 <sup>e</sup> schijf
2021	37,1%	€ 68.507	49,5%
2022	37,07%	€ 69.398	49,5%
2023	36,93%	€ 73.031	49,5%

Box 2	Percentage	Lengte 1 <sup>e</sup> schijf	Tarief 2 <sup>e</sup> schijf
2022	26,9%	nvt	nvt
2023	26,9%	Nvt	nvt
2024	24,5%	€ 67.000	31%

Box 3	Percentage
2022	31%
2023	32%
2024	33%
2025	34%

## Vennootschapsbelasting

### Winstbelasting mkb in eerste schijf verhoogd én grensbedrag verlaagd

De eerste schijf van de vennootschapsbelasting (VPB) wordt verkleind. In 2022 is het tarief van de vennootschapsbelasting vastgesteld op 15% voor de eerste € 395.000 aan fiscale winst en 25,8% over de rest. Vanaf 1 januari 2023 zal deze eerste schijf worden ingeperkt tot € 200.000, daarnaast zal de winstbelasting worden verhoogd van 15% naar 19%.

Jaar	Laag tarief	Hoog tarief	Hoog tarief v.a.
2021	15%	25,0%	245.000
2022	15%	25,8%	395.000
2023	19%	25,8%	200.000

### Wat vindt BOVAG?

*De verhoging van het percentage (nu 19%) en de verlaging van het grenstarief (nu 200.000 EUR) levert €1,5 miljard op maar raakt het al kwetsbare mkb hard. Waar in de Prinsjesdag berichten in 2021 nog sprake was van dat herstel en groei cruciaal zijn voor het mkb, zien we nu juist een forse rekening landen bij datzelfde mkb. Terwijl dat geld beter ingezet kan worden in het verduurzamen van de bedrijfsvoering waarmee gericht gewerkt kan worden aan het dempen van de lasten nu en in de toekomst. Dit maakt het mkb toekomstbestendiger. Het mkb is tenslotte de motor voor herstel en groei van de economie.*

### **Overdrachtsbelasting omhoog**

De overdrachtsbelasting bij de aankoop van gebouwen gaat omhoog. Dat geldt niet voor woningen, maar wel bijvoorbeeld voor bedrijfspanden. Ondernemers gaan vanaf 1 januari 10,4 procent overdrachtsbelasting betalen bij aankoop van een bedrijfspand. Onveranderd is dat in sommige situaties geen overdrachtsbelasting maar btw verschuldigd is. Hoewel de maatregel bedoeld is om starters en doorstromers meer ruimte te bieden ('afremmen huisjesmelken'), pakt het dus ook nadelig uit voor reguliere aankopen van bedrijfspanden. Dat levert 130 miljoen euro op.

## **DUURZAME BEDRIJFSVOERING**

---

### **Energielasten demping: instellen prijsplafond**

Er komt een prijsplafond voor de hoge energielasten voor huishoudens bij een verbruik van 1.200 m<sup>3</sup> aardgas en 2.400 kWh elektriciteit. Het kabinet ziet een tijdelijk prijsplafond als een stevige waarborg voor een betaalbare energierekening voor huishoudens, maar kijkt ook naar mogelijkheden voor een deel van het mkb. De exacte invoerdatum wordt in overleg met RVO (uitvoerder regeling) afgestemd. Op dit moment ligt de focus op invoering per 1 januari 2023. Energieleveranciers hebben daarnaast aangegeven een tussenvariant te kunnen uitvoeren vanaf 1 november. Daarbij is de inzet dat minimaal de helft van de huishoudens wat betreft verbruik volledig onder het tariefplafond valt als zij blijvend een inzet doen op besparing in hun energieverbruik. De keuzes en de verdere ontwikkeling van de energieprijzen zullen bepalend zijn voor de kosten van deze maatregel voor de overheid. Het tijdelijke prijsplafond zal ook voor een deel van de ondernemers helpen en afhankelijk van het gebruik een (klein) deel van de prijsstijging dempen.

### **Energiebelasting aanpassen: afschaffen ODE, uitstel verhoging energiebelasting gas**

De tarieven voor de Opslag Duurzame Energie- en klimaattransitie (ODE) zijn momenteel tot en met 2022 wettelijk vastgelegd. Vanaf dit jaar is de ODE lastenneutraal ontkoppeld van de SDE++. Vervolgens zal per 2023 de ODE worden afgeschaft en wordt er gewerkt aan een ondernemersvriendelijker stelsel van energiebelasting. Wegens de huidige hoge energieprijzen gaat een geplande verhoging van de belasting op aardgas later in; vanaf 2024. Door een verhoging van de prijs van aardgas en een verlaging van het tarief op elektriciteit wil de overheid vanaf dan de elektrificatie stimuleren.

### **Faciliteren verduurzaming: btw-nultarief op zonnepanelen**

De btw op de levering en installatie van zonnepanelen gaat van 21 procent naar 0 procent. Vanaf 1 januari aanstaande geldt voor de levering en installatie van zonnepanelen en zonnepanelen als dakbedekking op of bij woningen een btw-nultarief. Voor particulieren en voor de Belastingdienst is dat makkelijker dan het systeem dat er tot nu toe is, waarbij iedereen zich als ondernemer moet aanmelden bij de Belastingdienst en de btw moet terugvragen. Voor een beperkte groep ondernemers - startende ondernemers en ondernemers die voor de btw (deels) vrijgestelde prestaties leveren vanuit hun woonhuis - kan het ook echt financieel voordeliger zijn dan het huidige systeem. Voor andere ondernemers die zonnepanelen kopen verandert er in financiële zin niets.

### **Betere toegang tot financiering voor mkb**

Er is € 25 mln beschikbaar gesteld voor een pilot ter versterking van het eigen vermogen van het MKB. Dit is ter opvolging van het advies «versterking eigen vermogen mkb» van het Nederlands Comité voor Ondernemerschap. Doel is om de solvabiliteitspositie van het MKB te versterken en de

toegang tot andersoortige financiering te vergroten. Hierdoor krijgen mkb-ondernemers ruimte om te investeren in groei en belangrijke transitie als verduurzaming en digitalisering.

Daarnaast wordt op dit moment de BMKB-Groen (BMKB-G) regeling verder vormgegeven met een initiële labeling van € 5 mln als aanjager voor het uitvoeren van de regeling. Deze BMKB-G moet leiden tot een borgstellingskrediet voor het mkb dat erop gericht is om groene investeringen van het mkb te bevorderen. Verduurzamen gaat vaak gepaard met relatief hoge investeringsbedragen en lange terugverdientijden. Deze regeling moet het mkb helpen bij investeringen in verduurzaming.

### **Ondersteuning bij verduurzaming gericht op mkb**

Het kabinet onderzoekt daarnaast de mogelijkheden voor de introductie van een specifieke subsidieregeling voor de energiekosten voor het energie-intensieve mkb. Ministeries BZK en EZK geven aan dat er nog dit jaar wordt gewerkt aan een ontzorgingsprogramma voor het mkb.

#### **Wat vindt BOVAG?**

*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. Gerichte aanpak met prijsplafond in een tijdelijke situatie lijkt logisch. Alhoewel deze regeling geen soelaas biedt voor het overgrote deel van BOVAG leden, zien we wel een wenselijke demping van de hoge rekeningen bij burgers en daarmee de werknemers van onze leden.*

*De hoeveelheid aan fiscale maatregelen gelijktijdig die allemaal terecht komen bij werkgevers in een meer permanente sfeer baart ons zorgen. Zoals onder meer de VPB en dga regeling.*

*Gelukkig ziet BOVAG een aantal van zijn eerdere voorstellen terug rondom het dempen en aanpassen van de energiebelasting, maar is kritisch over het uitblijven van directe compensatie van de huidige hoge energieprijzen bij BOVAG leden. Terwijl in het eind 2021 gepresenteerde Coalitieakkoord nog expliciet werd vermeld dat het groei- en innovatief vermogen van mkb ondernemers en bedrijven zou worden versterkt en ondernemerschap gestimuleerd.*

### **Aanpassing wetgeving: Omgevingswet**

Onder voorbehoud van definitieve 'goedkeuring' door de Eerste Kamer in november 2022, treedt de Omgevingswet in 2023 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 januari 2023 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 via het digitale loket (DSO) 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 onze inzet voor het uitstellen van de invoeringsdatum voor een tweede maal is overgenomen (van 1 juli 2022 naar 1 januari 2023).*

### **Aanscherping Energiebesparingsplicht**

De energiebesparingsplicht voor maatregelen die een terugverdientijd kennen van vijf jaar of minder wordt in 2023 geactualiseerd (lijsten met erkende energiebesparende maatregelen worden geactualiseerd) en monitoring en het toezicht op de besparingsplicht worden geïntensiverd. Vóór

december 2023 moet weer worden voldaan aan deze nieuwe informatieplicht bij een verbruik van meer dan 50.000 kWh en/of 25.000 m<sup>3</sup>.

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG maar ook ondernemers zullen nu meer dan ooit het belang en impact van energie besparen zien, echter met de actualisatie zal ook weer worden gekeken naar de terugverdiertijden. Het momentum is daarvoor ongelukkig, gegeven de huidige energieprijzen om wederom te bepalen welke maatregelen een terugverdiertijd van 5 jaar meekrijgen en daarmee verplicht worden. Een ondernemer zal niet nalaten te besparen waar hij/zij kan, maar zal eerst moeten investeren. Daarom is het van belang dat de prijssystematiek die wordt gebruikt verder kijkt dan de huidige situatie, waarmee terugverdiertijden ook op langere termijn nog steeds aan de orde zijn.*

### **Implementatie CSRD: duurzaamheidsverslag ook voor mkb**

Dit najaar wordt gestart met de implementatie van de EU-richtlijn Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in het Nederlandse recht. De CSRD is onderdeel van de Green Deal en heeft als doel om bedrijven te stimuleren om te verduurzamen en hen voor te bereiden op de nieuwe economie. De CSRD verplicht grote en beursgenoteerde ondernemingen een duurzaamheidsverslag te publiceren als onderdeel van hun jaarverslag. De CSRD treedt vanaf 1 januari 2024 gefaseerd in werking:

- 1 januari 2024 beursgenoteerde ondernemingen (OOB's nu al NFRD plichtig) moeten hun CSRD-rapportage in 2025 opleveren over boekjaar 2024. Zij zijn ook verantwoordelijk voor de beoordeling van de informatie bij hun 'dochters'
- 1 januari 2025 grote ondernemingen die voldoen aan de CSRD-criteria<sup>1</sup> moeten hun CSRD-rapportage in 2026 opleveren over boekjaar (evenals, kleine en niet-complexe kredietinstellingen en verzekeringscaptives) – in feite iedereen die nu al onder het regime van opleveren jaarrekening en bestuursverslag valt
- 1 januari 2026 overig mkb, alleen beursgenoteerd, exacte invulling verplichtingen nog niet bekend op dit moment.

Op dit moment wordt de CSRD verder uitgewerkt in duurzaamheidsrapportagestandaarden (European Sustainability Reporting Standards, ESRS).

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG heeft zich samen met de koepelorganisaties ingezet op uitstel van de implementatie van de CSRD in verband met het herstel na Corona en de huidige uitdagingen voor het mkb. In oktober wordt dit uitstel naar verwachting bekrachtigd. BOVAG zet in op werkbaarheid van de standaarden in de praktijk.*

### **Milieu Investeringsaftrek (MIA)**

Het Milieu Investeringsaftrek budget gaat omhoog van 144 miljoen in 2022 naar 194 miljoen in 2023. De MIA biedt werkgevers de mogelijkheid de fiscale winst te verlagen, als geïnvesteerd wordt in duurzame bedrijfsmiddelen. Werkgevers kunnen tot 45% van het investeringsbedrag in mindering brengen op de winst. BOVAG vindt dit goed nieuws, want hierdoor kunnen werkgevers meer profiteren van de regeling. Momenteel is het nog niet bekend welke bedrijfsmiddelen in 2023 in aanmerking komen voor de MIA. De MIA-lijst wordt elk jaar in december vastgesteld.

---

<sup>1</sup> Wanneer twee van de volgende drie criteria van toepassing zijn: meer dan € 40 miljoen omzet, € 20 miljoen balanstotaal en/of 250 FTE

## VERNIEUWEND ONDERNEMERSCHAP

---

### WBSO tarieven worden door getrokken

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. De WBSO-parameters blijven voor 2023 ongewijzigd.

WBSO	Tarief 1 <sup>e</sup> schijf	Lengte 1 <sup>e</sup> schijf	Tarief 2 <sup>e</sup> schijf
2021	40%	350.000 EUR	16%
2022	32%	350.000 EUR	16%
2023	32%	350.000 EUR	16%

### 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. In 2021 werd een recordbedrag van € 7,8 miljard aan innovatieactiviteiten ondersteund door WBSO van meer dan 20.000 bedrijven, waarvan 97% mkb. Via de WBSO konden zij zo hun kosten voor onderzoek naar en ontwikkeling van innovaties met € 1,4 miljard verlagen.

### Aanpak digitale veiligheid - cybersecurity

- Het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC) krijgt een ruimer budget: dit jaar nog 7 miljoen euro, volgend jaar 23 miljoen, oplopend naar 42 miljoen in 2027.
- Het kabinet heeft aangekondigd dat het Nationaal Cybersecurity Centrum, het Cyber Security Incident Response Team en het Digital Trust Center (DTC) samen gaan
- Volgend jaar wordt er een Nederlandse cybersecurity strategie gepresenteerd.
- IenW heeft een deel van de zogenaamde VNAC-gelden (Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity) gekregen om cybersecurity verder te ontwikkelen

Er wordt vergeleken andere jaren veel geld geïnvesteerd in cybersecurity. Het kabinet wil dat consumenten en bedrijven bewuster worden van risico's en dreigingen en dat zij zich daartegen kunnen weren, zodat ze geen slachtoffer worden. Cybersecurity is volgens het ministerie van Economische Zaken een essentiële randvoorwaarde voor de Nederlandse digitale economie en samenleving. Veel van de investeringen die het kabinet doen staan in het teken van de Nederlandse Cybersecurity Strategie, die nog gepresenteerd moet worden en volgend jaar uitgevoerd wordt.

### Wat vindt BOVAG?

BOVAG is erg blij me de grote investeringen in cybersecurity. We zien dat het erg urgent is voor de overheid. Wij zijn nog steeds 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

---

### Verhoging wettelijk minimumloon met 10,15%

Het bruto wettelijk minimumloon wordt per 1 januari 2023 verhoogd met 8,05%. Doel is om de gevolgen van de hoge inflatie te verzachten en de inkomens van huishoudens met de laagste inkomens te verbeteren. Hiermee wordt de volledige verhoging van 7,5% in drie stappen, zoals bij de Voorjaarsnota besloten, naar voren gehaald en wordt het bruto wettelijk minimumloon verder verhoogd met 0,55%. Inclusief de reguliere indexatie stijgt het minimumloon tussen 1 juli 2022 en 1 januari 2023 dan ook met 10,15%. De minimumloonsverhoging werkt door in alle aan het minimumloon gekoppelde regelingen, waaronder de bijstand, de AOW en lopende loongerelateerde uitkeringen zoals de WIA en de WW.

#### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG ondersteunt de verhoging van het WML. Het is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen om de koopkracht te stutten en mensen een leefbaar bestaan te bieden. Voor het loongebouw in de cao MVT, Tank en was en Carrosseriebedrijven is het effect minimaal en ziet het alleen toe op salarisgroep A/WML. De tabellen zullen aangepast worden.*

### Verhoging onbelaste reiskostenvergoeding

Het kabinet stelt voor om de belastingvrije reiskostenvergoeding van € 0,19 per kilometer te verhogen naar € 0,21 per kilometer vanaf 1 januari 2023. En naar € 0,22 per kilometer vanaf 1 januari 2024. Het maximum van de onbelaste reiskostenvergoeding wordt hiermee sneller verhoogd dan in het coalitieakkoord was afgesproken.

#### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG ondersteunt de verhoging van de onbelaste reiskostenvergoeding. BOVAG heeft eerder dit jaar al gepleit voor het eerder invoeren van de verhoging van de onbelaste reiskostenvergoeding.*

### Verruiming werkkostenregeling

Het kabinet kondigt aan nog te komen met een Nota van Wijziging. Onderdeel daarvan is de verhoging van de werkkostenregeling om via die weg de lasten voor ondernemers in het MKB te verlagen. De vrije ruimte over de eerste 400 duizend euro van de fiscale loonsom wordt verhoogd met 0,22 procentpunt naar 1,92 procent. Over het restant van de loonsom blijft de vrije ruimte 1,18 procent.

#### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG is teleurgesteld over de zeer beperkte verhoging van de vrije ruimte van de werkkostenregeling. Wij pleiten al langer voor een aanzienlijke verhoging. Zeker gezien het feit dat veel werkgevers hun medewerkers willen helpen in deze tijd van hoge inflatie en energierekening. Dan is het zuur en onnodig dat een belangrijk deel van dat werkgeversgeld naar de schatkist vloeit in plaats van naar de portemonnee van de medewerkers.*

### Verhoging AOW-gerechtigde leeftijd

In 2013 is gestart met het stapsgewijs verhogen van de AOW-gerechtigde leeftijd. In 2019, 2020 en 2021 was de AOW-gerechtigde leeftijd 66 jaar en 4 maanden. In 2022 is de stapsgewijze verhoging hervat, de AOW-leeftijd in 2022 was 66 en 7 maanden. In 2023 wordt de AOW-leeftijd verhoogd met 3 maanden naar 66 jaar en 10 maanden. Hierdoor krijgen burgers op latere leeftijd een AOW-uitkering.

### **Wat vindt BOVAG?**

*Feitelijk is dit staand beleid en geen vernieuwing. BOVAG zal zich blijven inzetten om een Regeling Vervroegd Uittreden voor zware beroepen, zoals wij die in de cao Motorvoertuigen en tweewielerbedrijven kennen, voort te laten bestaan.*

### **Veilig en gezond werken**

Het kabinet zorgt ervoor dat gezond en veilig werken de norm blijft, juist op een veranderende arbeidsmarkt. Met de Arbovisie 2040 zet het kabinet onder meer in op preventie, eigen regie, en gezondheid. De Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E) speelt een belangrijke rol. Daarom blijft het kabinet inzetten op de kwaliteit en naleving hiervan. Veilig werken met gevaarlijke stoffen blijft een speerpunt.

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG ondersteunt het belang van veilig en gezond werken en BOVAG zal haar leden hierbij blijven ondersteunen via het aanbieden van RI&E's en andere tools.*

### **Regulering flexibele arbeidsrelaties**

Het kabinet wil het aangaan van duurzame arbeidsrelaties stimuleren zodat werkenden meer werken en inkomenszekerheid ervaren. Arbeidsovereenkomsten voor onbepaalde tijd vormen de basis voor het organiseren van structureel werk. Andere contractvormen worden waar dat nodig is beter gereguleerd, zodat ze niet meer gebruikt kunnen worden om te concurreren op arbeidsvoorwaarden. Daarbij dient werkgeverschap aantrekkelijk te zijn en behouden ondernemingen wendbaarheid om te anticiperen op veranderende omstandigheden. Het kabinet werkt aan maatregelen die bijdragen aan die ambitie.

Daarnaast wil het kabinet de komende jaren meer mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt naar werk begeleiden. De Participatiewet wordt gewijzigd zodat deze meer aansluit bij de behoeften en mogelijkheden van de mensen om wie het gaat. Dit wetsvoorstel moet het voor werkgevers eenvoudiger maken om deze mensen in dienst te nemen en te houden. De beoogde inwerkingtreding van dit wetsvoorstel (breed offensief) is 1 januari 2023.

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG is van mening dat de doorgeslagen flexibilisering ingeperkt moet worden, maar dat er wel ruimte moet blijven voor de noodzakelijke flexibiliteit voor bedrijven. Ook moet de samenhang met andere voorstellen uit het SER-advies bewaakt worden, zoals het voorstel met betrekking tot loondoorbetaling bij ziekte, een van werk naar werk ontslagroute en een vorm van deeltijd-ww.*

### **Inzetten op Leven Lang Ontwikkelen (LLO) en bevorderen scholing**

Om een toekomstbestendige arbeidsmarkt te realiseren, zet het kabinet in op Leven Lang Ontwikkelen (LLO). Het kabinet wil dat mensen nieuwe kennis en vaardigheden opdoen, zodat ze kunnen bijdragen aan de grote opgaven van onze maatschappij, zoals de energie- en klimaattransitie. Door mensen uit te dagen zich te blijven ontwikkelen, verhogen we hun kans op het behoud of krijgen van werk. Een sterke ontwikkelcultuur binnen bedrijven en organisaties is daarvoor cruciaal. Dit vraagt gezamenlijke inzet vanuit de overheid, sociale partners, opleiders, intermediairs, uitvoeringsorganisaties en regionale arbeidsmarktpartijen.

Daarnaast stelt het kabinet meer scholingsbudget beschikbaar voor mensen die minder initieel onderwijs hebben gevolgd en daardoor een kwetsbaarder positie op de arbeidsmarkt hebben. Vanuit het coalitieakkoord is er 4 x € 125 miljoen (voor 2023 t/m 2026) extra beschikbaar voor het bevorderen van permanente scholing. Dit wordt toegevoegd aan de **STAP**-regeling. Per 2023 zal het eerste deel van de aanvullende middelen beschikbaar komen voor mensen die maximaal een mbo-diploma hebben op niveau 4. Naast extra middelen zal er ook aanvullend beleid ingezet worden om deze groep extra ondersteuning te bieden.



### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG zet via OOMT al jaren in op Leven Lang Ontwikkelen in onze branche en ook voor de komende jaren staat LLO hoog op de agenda. BOVAG heeft vraagtekens bij de doelmatigheid van de huidige STAP regeling. Zo zijn er aanbieders met aanbod dat geen enkele relatie heeft met de arbeidsmarktwaarde. BOVAG zou dan ook liever zien dat er gerichte en concrete maatregelen komen die aantoonbaar de arbeidsmarktwaarde van medewerkers verhogen. De toewijzing van budgettaire ruimte aan mensen met maximaal een mbo 4 diploma hebben en de extra middelen ondersteunen we.*

### **Subsidieregeling praktijkleren**

Per 2023 zal naar verwachting nog maar maximaal € 2.300 per leerplaats beschikbaar zijn voor leerbedrijven die een BBL-student begeleiden. In 2022 kunnen bedrijven nog € 2.700 per leerplaats ontvangen. Dit betekent een afname van € 400 per BBL-student.

### **Wat vindt BOVAG?**

*Onze lobby richt zich erop deze versobering op te kunnen vangen, desnoods via een andere subsidiepot.*

### **Loondoorbetaling bij ziekte**

In het SER-MLT is afgesproken dat re-integratie van werknemers zich in het tweede ziektejaar zou moeten richten op het tweede spoor tenzij de werkgever na overleg met bedrijfsarts en werknemer besluit om het eerste spoor te blijven volgen. Dit moet de werkgever meer zekerheid bieden over het inzetten van de medewerker of een vervanger. Het voorstel vraagt nog wel om nadere uitwerking.

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG is content met dit voorstel vanwege de verduidelijking van regelgeving rondom re-integratie van arbeidsongeschikte medewerkers. BOVAG is betrokken bij de uitwerking via VNO-NCW en MKB Nederland.*

### **Van werk naar werk ontslagroute en deeltijd WW**

Het kabinet werkt met sociale partners aan uitwerking van voorstellen uit het coalitieakkoord en het SER middellangetermijnadvies met betrekking tot een van werk naar werk ontslagroute en deeltijd WW. De uitwerking moet eind dit jaar gereed zijn, zodat over de verschillende elementen in samenhang besloten kan worden

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG is voorstander van een nieuwe van werk naar werk regeling met name waar het betreft de doelmatige inzet van de transitievergoeding. Wij zijn betrokken bij de uitwerking via VNO-NCW en MKB Nederland.*

### **Maatschappelijk verlof**

In SER-verband wordt gewerkt aan een advies over Maatschappelijk verlof. Dit conform zoals afgesproken in het kader van het SER mlt-advies van juni 2021. Doel is tot stroomlijning van verlofregelingen te komen om de overzichtelijkheid te vergroten en het feit dat het huidige verlofsysteem voor werkgevers niet uitnodigt tot het aangaan van een arbeidsovereenkomst. De stroomlijning zal gepaard moeten gaan met voorstellen over een meer evenwichtige financieringswijze en dat laagdrempeliger van een verzoek om verlof kan worden afgeweken.

### **Wat vindt BOVAG?**

*De laatste jaren zijn de verlofvormen voor werknemers fors uitgebreid, denk aan geboorteverlof en aanvullend geboorteverlof. Al deze verschillende soorten verlof maakt het onoverzichtelijk, zowel voor*

*werkgever als werknemer. BOVAG ondersteunt het plan om tot stroomlijning van de verlofregelingen te komen en is betrokken bij de uitwerking.*

### **Premies werknemersverzekeringen**

In een apart nieuwsbericht wordt u op de hoogte gebracht van de voorlopige premies voor de werknemersverzekeringen in 2023.

### **Pensioenpremies stabiel, pensioenen kunnen meer worden verhoogd**

Het CPB verwacht dat de pensioenpremies in 2023 stabiel zullen blijven. De verhoging van de AOW zal er veelal toe leiden dat werkgevers en werknemers de franchise in de pensioenregeling moeten verhogen, doordat de minimum franchise is gekoppeld aan de AOW. Hierdoor wordt de pensioengrondslag kleiner waardoor de pensioenpremie in absolute zin daalt. Dankzij de gestegen dekkingsgraden en tijdelijke soepelere regels vanwege de overgang naar het nieuwe pensioenstelsel verwacht het CPB een gemiddelde indexatie van de pensioenen van 2,5 procent in het tweede deel Prinsjesdagnieuwsbrief 2022 22 van 2022 en van 3,5 procent in 2023. Fondsen die nu een extra indexatie verlenen, moeten die effecten wel meewegen bij de overgang op een nieuw pensioenstelsel.

#### ***Wat vindt BOVAG?***

*Voor het PMT pensioen is de BUO onlangs verlengd tot januari 2026 en blijft de premie ongewijzigd. Wat betreft indexatie van het PMT pensioen wordt onderzocht of er per einde van het jaar een extra indexatie mogelijk is.*

### **Wet toekomst pensioenen**

Afgelopen jaar is de wet toekomst pensioenen ingediend bij de Tweede Kamer. Dit betreft afspraken over de overgang naar premiereregelingen, aanpassing van het fiscale kader en de kostenneutrale transitie naar een aangepast pensioenstelsel. Het pensioenstelsel wordt hiermee persoonlijker en inzichtelijker en de afspraken zorgen voor stabiele en voorspelbare pensioenpremies voor werkgevers. Dit najaar wordt deze wet behandeld in de Tweede Kamer. Beoogde datum van inwerkingtreding is 1 januari 2023. Uiterlijk op 1 januari 2027 moeten alle pensioenregelingen zijn aangepast.

#### ***Wat vindt BOVAG?***

*BOVAG vindt het zeer wenselijk dat de tweede kamer dit jaar nog tot een besluit komt omtrent het nieuwe pensioenstelsel zodat wij ons voor kunnen bereiden gezamenlijk met alle betrokkenen en tijdig de nodige aanpassingen kunnen doen. Wij werken hierbij nauw samen met de andere werkgeversorganisaties vallend onder PMT en laten ons hierbij bijstaan door deskundigen van PWC.*

### **Brede schuldenaanpak**

Samen met gemeenten, uitvoeringsorganisaties en maatschappelijke organisaties werkt het kabinet aan de uitvoering van het Actieplan Brede Schuldenaanpak. Het kabinet trekt in 2023 2 miljoen euro uit om mensen met problematische schulden extra te ondersteunen. Een thema dat meer aandacht vereist is preventie van geldzorgen. Door de coronacrisis is de urgentie daarvan verder toegenomen.

#### ***Wat vindt BOVAG?***

*BOVAG ziet het belang van schuldenaanpak en is content met het feit dat het kabinet hier extra budget voor uittrekt in 2023. Eind 2023 zal BOVAG een eigen portaal lanceren waar leden terecht kunnen voor tips en doorverwijzing aan medewerkers. Dit doen we in samenwerking met Geldfit. Zodra hier meer over bekend is hoort u van ons.*

### **Wetsvoorstel gelijke kansen bij werving en selectie: dit najaar**

Dit najaar zal het wetsvoorstel Gelijke kansen bij werving en selectie worden ingediend bij de Tweede Kamer. De kern is dat indien een bedrijf zich niet aantoonbaar inzet voor gelijke kansen, het te maken kan krijgen met de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA). Kleine werkgevers met minder dan 25 werknemers moeten hun werkwijze mondeling toelichten, grotere dienen hun beleid op schrift te zetten. De NLA kan echter alsnog ook kleinere werkgevers om een schriftelijke werkwijze vragen. Werkgevers die tekort blijven schieten, lopen het risico op een boete van maximaal 4.500 euro. De inspectie maakt deze boete openbaar.

#### ***Wat vindt BOVAG?***

*BOVAG vindt dat iedereen gelijke kansen moet hebben bij werving en selectie. Wel moet er een werkbare regeling komen, met name voor het MKB.*