

Samenvatting Prinsjesdagplannen 2020



PRINSJESDAG 2020

Inhoudsopgave

AUTOFISCALITEIT	2
BPM Aanschafbelasting	2
MRB Motorrijtuigenbelasting	5
Fiscale bijtelling privégebruik auto van de zaak	6
Accijnzen en energiebelasting	6
Overzicht van belastingontvangsten en -uitgaven in mln. € op kasbasis	6
DUURZAME MOBILITEIT	7
BEREIKBAARHEID	9

ONDERNEMERSCHAP

HET DERDE CORONA-STEUNPAKKET	12
FISCALITEIT ONDERNEMERSCHAP	16
DUURZAME BEDRIJFSVOERING	18
VERNIEUWEND ONDERNEMERSCHAP	19
AANTREKKELIJK ONDERNEMERSCHAP	22
EEN GELIJK SPEELVELD	26

AUTOFISCALITEIT

2021 is het eerste jaar sinds 2012 dat er geen Autobrief aan de basis van het beleid ligt. Tot en met 2025 zijn de afspraken in het Klimaatakkoord leidend voor de autobelastingen. Op Prinsjesdag is wel een technische aanpassing van het vaststellings- en betaalmoment van de BPM gepresenteerd, die grote gevolgen heeft voor de automotive sector. Daarnaast zijn de nieuwe BPM-tarieven voor 2021 gepresenteerd.

BPM Aanschafbelasting

TARIEVEN BENZINE + DIESEL	1-1-'19 (NEDC)	1-1-'20 (NEDC)	1-7-'20 (WLTP)	1-1-'21 (WLTP)
Basis (vanaf 1 g/km CO ₂)	€ 360	€ 366	€ 366	€ 372
BPM per g/km CO ₂ / 1 ^e schijf	€ 2	€ 2	€ 1	€ 1
2 ^e schijf	€ 60	€ 59	€ 57	€ 60
3 ^e schijf	€ 131	€ 129	€ 124	€ 132
4 ^e schijf	€ 215	€ 212	€ 204	€ 216
5 ^e schijf	€ 429	€ 424	€ 408	€ 432
Vrijstellingsgrens				
	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
1 ^e schijf	1-71 g/km	1-68 g/km	1-90 g/km	1-86 g/km
2 ^e schijf	72-95 g/km	69-91 g/km	91-116 g/km	87-111 g/km
3 ^e schijf	96-139 g/km	92-133 g/km	117-162 g/km	112-155 g/km
4 ^e schijf	140-156 g/km	134-150 g/km	163-180 g/km	156-172 g/km
5 ^e schijf	> 156 g/km	> 150 g/km	> 180 g/km	> 172 g/km
DIESELTOESLAG				
CO ₂ -grens dieseltolslag	61 g/km	59 g/km	80 g/km	77 g/km
Dieseltolslag (per g/km)	€ 88,43	€ 89,85	€ 78,82	€ 83,59
TARIEVEN PHEVS ** / ***				
BPM per g/km CO ₂ / 1 ^e schijf	€ 27	€ 27	€ 24	€ 24
2 ^e schijf	€ 113	€ 111	€ 83	€ 84
3 ^e schijf	€ 271	€ 267	€ 199	€ 202
CO₂-SCHIJVEN PHEVS				
1 ^e schijf	0-30 g/km	0-30 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km
2 ^e schijf	31-50 g/km	31-50 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km
3 ^e schijf	> 50 g/km	> 50 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km

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

*** De vaste voet van € 366 geldt niet voor PHEV's

Deze tabel is uiteraard gebaseerd op de WLTP CO₂-uitstoot. Daarnaast worden de tarieven aangepast in verband met:

- Inflatiecorrectie van 1,6%
- De aanname dat auto's dit jaar gemiddeld 4,2% zuiniger zijn geworden

Wat vindt BOVAG?

Het kabinet heeft nog niet erkend dat er door de overgang van NEDC naar WLTP CO₂-waarden structureel honderden miljoenen euro's extra belasting wordt geheven. BOVAG vindt dat de tarieven

daar wel voor moeten worden gecorrigeerd. 1 januari 2021 was daarvoor een mooi moment geweest, dat door het kabinet dus niet wordt benut.

In plaats daarvan gaan de tarieven, zoals ieder jaar, omhoog om te corrigeren voor de (fictieve) autonome vergroening van 4,2%. Al jaren laten de Nederlandse verkopen zien dat dit theoretische getal, dat aangeeft hoeveel zuiniger auto's gemiddeld jaarlijks 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.

Aanpassen BPM-vaststellingsmoment

Onderdeel van de Prinsjesdagplannen is dat per 1 juli 2021 of 1 januari 2022 het vaststellings- en betaalmoment van de BPM gaat veranderen. Vanaf dan wordt de BPM definitief vastgesteld én afgerekend bij kentekentoekenning (deel 1a). Op dit moment zijn het nog twee verschillende momenten; er is een 'voorlopig vaststellingsmoment' bij kentekentoekenning, 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 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 acht 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. Echter, met de toename van de termijn tussen betalingsverplichting van en betaalmoment door de importeur neemt het faillissementsrisico van de importeur voor de dealer toe. Dat dit een reëel risico is, hebben we in het verleden bijvoorbeeld bij het bankroet van de Rover-importeur gezien.*
- *Om dat risico voor dealers te beperken, moet bij een verlenging van de betaaltermijn voor artikel 8-vergunninghouders naar bijvoorbeeld drie maanden de borgstelling van importeurs worden verhoogd. BOVAG treedt daarover in overleg met het ministerie van Financiën.*
- *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.¹ 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.*
- *In strijd met het Europese recht? Wat in de ogen van Den Haag een wegnemen van rechtsongelijkheid is tussen handelaren in gebruikte voertuigen van Nederlandse afkomst en van buitenlandse afkomst, kan ook worden geïnterpreteerd als in strijd met het Europese recht.² Iets waarover importeurs van gebruikte auto's hoogstwaarschijnlijk gaan procederen.*
- *Tot slot heeft het er alle schijn van dat door deze ingreep – namelijk al afdragen op moment 1a - ook btw moet worden betaald over de afgedragen BPM. Nu is het bij nieuwe auto's nog zo dat de BPM-afdracht heel dicht bij aflevering aan de klant ligt en de Belastingdienst de redenatie volgt dat je namens de klant BPM afdraagt (doorlopende post), waardoor er geen btw over die BPM betaald hoeft te worden. Als de aanpassing daadwerkelijk zo uitgevoerd gaat worden, is er geen sprake meer van een doorlopende post en betaal je dus ook btw over de BPM, belasting over belasting dus, en dan gaat een nieuwe benzineauto gemiddeld zo'n 1.000 euro extra kosten en een diesel zelfs het dubbele. Dat kan nooit de bedoeling zijn. BOVAG zal Belastingdienst, ministerie van Financiën en de politiek wijzen op dit ongewenste effect.*

¹ Uit cijfers van VWE blijkt het aantal geïmporteerde occasions in 2019 216.689 bedroeg. Het gemiddelde BPM-bedrag op deze auto's bedroeg € 4410. In 25% van de gevallen bedroeg het aantal stadagen (tussen registratie en tenaamstelling) minder dan 6. In 25% van de gevallen bedroeg het aantal stadagen meer dan 60. In 50% van de gevallen is het aantal stadagen minder dan 18 dagen en in 50% van de gevallen meer dan 18 dagen.

² De redenering is als volgt: wanneer een koper in Nederland een gebruikt voertuig koopt, betaalt hij de auto inclusief BPM op het moment van tenaamstellen. Wanneer diezelfde koper een voertuig in het buitenland koopt, betaalt hij in het nieuwe regime de BPM bij eerste registratie en niet bij tenaamstelling. Tussen registratie en tenaamstelling kan enige tijd verstrijken, tijd waarin de BPM afschrijft. In het nieuwe regime kan daar niet meer voor worden gecorrigeerd. De koper die een buitenlandse auto koopt betaalt dan meer BPM dan voor een gelijke auto in Nederland en dat is Europeesrechtelijk aanvechtbaar.

BPM overig (ongewijzigd & reeds bekend)

- *Stimuleren nulemissieauto'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 een vaste voet van € 366 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 de stimulering van elektrische auto's in de BPM (en MRB – zie verderop), omdat dit ook ten goede komt aan particuliere automobilisten. Zo ontstaat er meer evenwicht tussen de particuliere en zakelijke markt. Maar het is raar dat plug-in hybrides, die voor autofabrikanten zo belangrijk zijn om hun CO₂-doelstellingen te halen, in Nederland met een verhoudingsgewijs hoge BPM per gram CO₂ worden gestraft. Dit wetsvoorstel doet daar niets aan.

MRB Motorrijtuigenbelasting

MRB en het Klimaatakkoord

- *Nulemissieauto'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 voorgesteld, waaronder de MRB op bestelauto's voor ondernemers (de andere maatregel is de dieselaccijnsverhoging). Deze begint in 2021 met een gemiddelde stijging van € 24 per jaar in 2021 en loopt op tot € 96 per jaar extra in 2024. Dit komt neer op een verhoging van ongeveer 5% per jaar.

Andere MRB-maatregelen (reeds bekend)

- Met ingang van 1 januari 2020 is een fijnstoftoeslag voor vervuilende dieselveertuigen ingevoerd in de motorrijtuigenbelasting. Eigenaren van een oudere dieselauto betalen een toeslag van 15% op de motorrijtuigenbelasting. De toeslag, die ook wel bekend staat als de 'roettax', geldt in de volgende situaties:
 - Auto's en bestelwagens die fijnstof uitstoten van meer dan 5 mg/km.
 - Dieselauto's waarvan het roetfilter is verwijderd.
 - De datum eerste toelating is vóór 1 september 2009 en de fijnstofuitstoot is niet vastgelegd in het kentekenregister van de RDW.
 - Vrachtauto's die meer dan 10 milligram per kWh fijnstof uitstoten.
 - Voor een bestelauto die niet aan de fijnstofnorm voldoet, moet fijnstoftoeslag betaald worden vanaf 12 jaar na de datum 1^e toelating.
- MRB-tarieven worden eind 2020 zoals ieder jaar aangepast met de *inflatiecorrectie* van in dit geval 1,6%. De provinciale opcenten vormen een deel van de MRB-tarieven. De tarieven van de verschillende provincies voor 2021 zijn nog niet bekend.

Fiscale bijtelling privégebruik auto van de zaak

(uit het Klimaatakkoord)

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	€ 45.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	geen
Cap waterstof	geen	geen	geen	geen	€ 40.000	€ 40.000	geen
Cap zonnecelauto	geen	geen	geen	geen	geen	geen	geen

De jaarlijkse mutaties zijn onder voorbehoud. Als de markt (voor nulemissieauto's) zich structureel anders ontwikkelt dan ten tijde van het Klimaatakkoord ingeschat, dan kan er aan deze knoppen worden gedraaid ('hand aan de kraan'-principe). In 2020 zijn de nieuwverkopen van elektrische auto's binnen de bandbreedtes gebleven van wat de overheid had ingeschat (ondanks de coronacrisis). Op basis daarvan is er geen aanleiding om de verhoging van de bijtelling voor volgend jaar naar 12 procent niet door te laten gaan.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is op zich content om te zien dat de overheid zich aan zijn afspraken houdt. Als je de roep vanuit politiek en samenleving om 'groener uit de crisis te komen' echter serieus neemt, dan zou je nog eens goed naar de bijtelling op EV's voor volgend jaar moeten kijken. Het achterwege laten van de verhoging van de bijtelling van 8 naar 12 procent zal een groot effect hebben.

Bijtelling leasefiets

Per 1 januari 2020 is, na een stevige lobby van onder meer BOVAG, een bijtelling voor de leasefiets geïntroduceerd. Voor het privégebruik van de (elektrische) fiets van de zaak geldt een bijtellingsforfait van 7 procent over de catalogusprijs. De regeling geldt ook voor de speed-pedelec.

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 1,6 procent van de accijnzen op benzine en diesel per 1 januari.

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 2020	Verwachte realisatie 2020	Ontwerpbegroting 2021
BPM	2.201	1.489	1.550
MRB	4.275	4.250	4.357
Accijns benzine	4.456	3.669	4.802
Accijns diesel en LPG	4.028	3.102	4.072
BZM (eurovignet)	196	192	204

DUURZAME MOBILITEIT

Voortzetting uitvoering Klimaatakkoord

In 2021 gaat het kabinet samen met de mobiliteitssector, overheden en maatschappelijke organisaties door met het uitvoeren van het Klimaatakkoord. De ambitie van het huidige kabinet is dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG gaat graag richting een nieuw kabinet met de politiek in gesprek over een realistische doelstelling voor nulmissieauto's.

EV-subsidie

De aanschafsubsidie voor gebruikte en nieuwe elektrische auto's wordt voortgezet (totale omvang 2020 – 2025: € 252 miljoen). Halverwege 2021 wordt bezien of de groei van elektrisch vervoer nog op het beoogde ingroeipad zit.

Wat vindt BOVAG?

De subsidie bleek eerder dit jaar een groot succes: binnen twee weken was het budget voor 2020 uitgeput. En zoals de regeling nu wordt gehanteerd zal ook het budget voor 2021 nog voor het eind van het huidige jaar volledig gereserveerd zijn. Consumenten dreigen daardoor komende jaren steeds vaker achter het net te vissen. Er is dringend aanpassing nodig om consumenten die overwegen een elektrische auto te kopen de benodigde zekerheid te geven.

Batterijstrategie

Er wordt conform de batterijstrategie, verder gewerkt aan de verantwoorde inzet van batterijen en het slim benutten van bijkomende economische kansen.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG ziet een groeiend belang om consumenten zoveel mogelijk zekerheid te geven over de kwaliteit van het accupakket in een gebruikte elektrische auto. Hierover is inmiddels een technisch onderzoek gestart.

Zero emissie stadslogistiek

In 2021 wordt verder gewerkt om in 30 tot 40 steden in Nederland om zero emissie stadslogistiek in te voeren. Door de COVID-19-crisis zijn veel bedrijven (financieel) hard getroffen. Dit betekent ook een extra uitdaging voor het behalen van de doelen uit het Klimaatakkoord. Het ministerie van I&W bekijkt samen met bedrijven en medeoverheden wat gedaan kan worden om zo goed mogelijk op koers te blijven, zodat de doelen uit het Klimaatakkoord kunnen worden behaald. Daarbij is het van belang om bij de overstap naar een zero-emissie bedrijfsvoertuig zoveel mogelijk aan te sluiten bij natuurlijke investeringsmomenten.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is betrokken bij de overleggen en blijft benadrukken dat de plannen haalbaar en betaalbaar moeten zijn voor ondernemers.

Normerende regeling voor werkgebonden personenmobiliteit

In 2021 richt het kabinet zich op zowel het vergroten van het aantal werkgevers dat zich inspant voor minder uitstoot van het verkeer, als op opschaling en uitrol van best practices. In de eerste helft van 2021 stuurt het ministerie van I&W een voorstel voor een normerende regeling voor werkgebonden personenmobiliteit naar de Kamer om duurzame mobiliteit wettelijk te verankeren.

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.

BEREIKBAARHEID

Infrastructuur: versnelde investeringen in onderhoud en vervanging

Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. Zo ook op het vlak van onderhoud en vervanging van wegen en maatregelen om de veiligheid van (fiets)infrastructuur te verbeteren. Deze versnellingen ondersteunen de economie op korte termijn en dragen bij aan beleidsdoelen voor de lange termijn, zoals duurzaamheid en bereikbaarheid.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG juicht toe dat het kabinet juist in deze crisistijd werk maakt van infrastructuur. Wel 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.

Fiets

Met behulp van fietsambassadeurs en mobiliteitsmakelaars stimuleert het kabinet dat mensen afstanden tot 2,5 km lopen, tot 7,5 km fietsen en tot 15 km reizen per e-bike. Juist tijdens de COVID-19-crisis lopen en fietsen veel mensen. Dit wil het kabinet vasthouden. In 2021 wordt het resultaat gepresenteerd van de ambitie om 200.000 extra mensen op de fiets te krijgen voor woon-werkverkeer. Dit resultaat zal naar alle waarschijnlijkheid beïnvloed worden door de COVID-19-crisis. Ook is dan duidelijk welke snelfietsroutes en fietsenstallingen uitgewerkt en ingediend zijn voor cofinanciering in het kader van de € 100 miljoen investering uit het regeerakkoord en de € 75 miljoen voor fietsenstallingen uit het Klimaatakkoord. In 2021 gaat het kabinet verder aan de slag met de acties uit de Uitvoeringsagenda van de Nationale Fietsagenda om 20% meer fietskilometers in 2027 dan in 2017 te behalen.

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.

Slimme mobiliteit

Slimme mobiliteit heeft een toenemende impact op het mobiliteitssysteem. Het ministerie verwerkt de impact op mobiliteit en overheid volgens vier actielijnen, waarbij de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) over automatisering in het wegverkeer worden opgevolgd:

- (1) slimme toelating en gebruik,
- (2) digitaal op orde,
- (3) smart infrastructuur en wegbeheer, en
- (4) impact met partners.

Smart mobility heeft een internationale en lokale dimensie. Het ministerie van I&W bundelt daarom de krachten met zowel Nederlandse steden, regio's en instellingen, als met internationale (markt)partijen en overheden. Ook in 2021 zullen de gemaakte meerjarige afspraken met medeoverheden over verdergaande digitalisering in mobiliteit verder worden geïmplementeerd, zodat data en data-intensieve diensten bijdragen aan bevordering van verschillende beleidsdoelen en een efficiënte overheid. Mobility as a Service (MaaS) biedt reizigers de mogelijkheid om via geïntegreerde apps multimodale ketenreizen te maken. Plannen, boeken, betalen vindt allemaal plaats via de MaaS-apps. Er zijn geen losse tickets meer nodig. Zeven nationale MaaS-pilots moeten ertoe leiden dat er dankzij beschikbaarheid van data veel directer kan worden gestuurd op bijvoorbeeld spreiding van reizigers over de dag, reductie van files en meer aanbod van vervoer in de regio. In relatie tot COVID-19 is vooral de sturing op bezettingsgraad in OV en files waardevol.

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.

Wat vindt BOVAG?

Er is evenwel geen aandacht voor een eerlijk speelveld rond voertuigdata, waar het bijvoorbeeld gaat om onderhoud en reparatie van auto's. BOVAG blijft zich hiervoor inspannen, onder meer via de alliantie AFCAR NL, bestaande uit o.a. ANWB en Verbond van Verzekeraars.

CBR

Het CBR krijgt een gedeeltelijke vergoeding van het ministerie van I&W voor de medische onderzoeken en rijvaardigheidsonderzoeken. Het resterende bedrag wordt doorberekend aan de burger. Voor 2021 worden aanvullende middelen gebruikt om onder andere samen met het CBR invulling te geven aan het beleidstraject van het verbeteren van het praktijkexamen en de beginnende bestuurders. Voorts worden middelen gebruikt voor aanpassingen in het stelsel van de bestuursrechtelijke handhaving van het rijbewijs.

CBR ontvangt in 2020 en 2021 2,1 miljoen extra omdat het CBR onvoldoende middelen heeft om haar taken uit te kunnen voeren door een stapeling van benodigde wijzigingen in de regelgeving, politieke toezeggingen en beleidswensen.

Wat vindt BOVAG?

CBR is afgelopen jaren geconfronteerd met flinke tekorten, mede door extra wensen vanuit politiek en samenleving. Hoewel zal moeten worden toegewerkt naar een sluitende begroting, heeft BOVAG er begrip voor dat voor dit en volgend jaar aanvullend budget is uitgetrokken. 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.

Verkeersveiligheid

Voor de uitvoering van de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 komt vanaf 2020 tot 2030 een investeringsimpuls van 100 miljoen euro extra bovenop de al bekende 500 miljoen euro voor een rijksbijdrage van maximaal 50% voor maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten (cofinanciering). Deze middelen worden ingezet voor projecten van regionale/lokale overheden om de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend wegennet aan te pakken. Bovendien wordt ingezet op het veiliger maken van het hoofdwegennet, o.a. door het

vergevingsgezind inrichten van bermen. In 2021 wordt het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2024 opgesteld als opvolger van het huidige plan. Daarnaast wordt geïnvesteerd in verkeersveiligheidsprojecten gericht op technologische ontwikkelingen, data en gedrag.

Tot slot worden de contouren voor een nieuw toelatingskader voor licht elektrische voertuigen nader uitgewerkt in wet- en regelgeving.

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. Wat betreft een nieuw toelatingskader voor licht elektrische voertuigen is BOVAG betrokken bij het denkproces en ziet de uiteindelijke voorstellen van het kabinet tegemoet.

Vrachtwagenheffing

Wanneer in 2021 de Wet vrachtwagenheffing wordt aangenomen, volgt de realisatiefase. De betrokken uitvoerende diensten en private partijen zullen starten met de realisatie van het heffingssysteem. Voor het terugsluizen van de netto-opbrengsten naar verduurzaming en innovatie van de vervoerssector, wordt in deze fase het uitvoeringsplan vastgesteld. De start van de vrachtwagenheffing zal niet eerder dan in 2024 kunnen plaatsvinden.

Wat vindt BOVAG?

Voor BOVAG blijft het belangrijk 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.

Omvorming Infrastructuurfonds tot Mobiliteitsfonds

Het kabinet vormt het Infrastructuurfonds om tot een Mobiliteitsfonds. Op 31 maart 2020 is het wetsvoorstel Mobiliteitsfonds ingediend bij de Tweede Kamer. 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 2021 (en volgende jaren) verdere stappen gezet worden om deze aangepaste werkwijze te optimaliseren en te verankeren. Het kabinet verkent dan ook hoe het instrumentarium, zoals de NMCA, optimaler kan aansluiten bij de beoogde werkwijze en uitgangspunten bij het Mobiliteitsfonds.

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.

ONDERNEMERSCHAP

HET DERDE CORONA-STEUNPAKKET

Doel: rust en consistentie met een looptijd tot juli 2021. Er wordt 11 miljard euro uitgetrokken voor dit derde steunpakket. De meeste regelingen uit de eerste twee steunpakketten blijven bestaan, maar worden versoerd en in stappen afgebouwd. De gedachte erachter is dat bedrijven die op de langere termijn geen gezonde economische toekomst hebben, niet met steun in de lucht gehouden moeten worden.

Daarnaast geldt dat werknemers en zelfstandigen in sectoren die het nog een tijd zwaar gaan hebben, moeten denken aan omscholing en werken in een andere sector waar het beter gaat. Van ondernemers en werkenden wordt verwacht zich aan te passen aan de nieuwe economische omstandigheden. Want de economie zal ook het komende jaar krimpen en de werkloosheid blijft toenemen.

De drie belangrijkste maatregelen NOW, Tozo en TVL worden in aangepaste vorm verlengd tot 1 juli 2021.

1. Tegemoetkoming loonkosten - NOW

De salarissen NOW (tijdelijke noodmaatregel overbrugging voor werkbehoud) wordt in het derde steunpakket versoerd en afgebouwd.

Heden - 1 oktober 2020	<ul style="list-style-type: none"> 90% tegemoetkoming loonkosten 	Bij 20% omzetverlies
1 oktober - 1 januari 2021	<ul style="list-style-type: none"> 80% tegemoetkoming loonkosten. Max. vergoeding/werknemer = 2x max. dagloon € 9.538 10% max. daling loonsom 	Bij minimaal 20% omzetverlies 40% opslag werkgeverslasten
1 januari - 1 april 2021	<ul style="list-style-type: none"> 70% tegemoetkoming loonkosten. Max. vergoeding /werknemer = 2x max. dagloon € 9.538 15% max. daling loonsom 	Bij min. 30% omzetverlies 40% opslag werkgeverslasten
1 april - 1 juli 2021	<ul style="list-style-type: none"> 60% tegemoetkoming loonkosten Max. vergoeding/werknemer = 1x max. dagloon € 4.769 20% max. daling loonsom 	Bij min. 30% omzetverlies 40% opslag werkgeverslasten

De NOW 3 kost tot 1 juli 2021 5,4 miljard euro. Bedrijven die de NOW ontvangen en toch genooddaakt zijn werknemers te ontslaan, worden niet meer gekort. Wel mogen ze de salarissen verlagen. Maar het blijft verboden om dividend en bonussen uit te keren. Per tijdvak kan gekozen worden voor een aanvraag.

2. Tegemoetkoming Vaste Lasten – TVL

Heden - 1 oktober 2020	50% tegemoetkoming vaste lasten tot max. € 50.000	Bij 30% omzetverlies
1 oktober - 1 januari 2021	50% tegemoetkoming vaste lasten tot max. € 90.000	Bij 30% omzetverlies
1 januari - 1 april 2021	50% tegemoetkoming vaste lasten tot max. € 90.000	Bij 40% omzetverlies
1 april - 1 juli 2021	50% tegemoetkoming vaste lasten tot max. € 90.000	Bij 45% omzetverlies

Voor de wat grotere bedrijven uit het mkb bleek de maximale vergoeding van € 50.000 te laag. Deze regeling kost ongeveer 2 miljard euro.

De TVL en de TOGS regeling (éénmalige uitkering € 4.000 en voorloper TVL) worden vrijgesteld van belastingheffing.

3. Inkomensondersteuning zelfstandige ondernemers (Tozo)

Heden - 1 oktober 2020	inkomensondersteuning	Met partnertoets
1 oktober - 1 juli 2021	inkomensondersteuning	Met partnertoets en vermogenstoets (€ 46.520)

De Tozo wordt ook geleidelijk versoerd, met het idee dat zelfstandigen die geen financiële toekomst hebben, hun werkzaamheden moeten aanpassen of een baan in loondienst moeten zoeken. Vanaf 1 januari 2021 start een volgende fase binnen de Tozo, waarbij zelfstandige ondernemers worden ondersteund om zich voor te bereiden op een nieuwe toekomst, hetzij als zelfstandig ondernemer, hetzij als werknemer in loondienst. Gemeenten zullen samen met zelfstandige ondernemers inventariseren of en welke ondersteuning nodig is (coaching, advies, bij- of omscholing en heroriëntatie).

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is bezorgd dat kleine zelfstandigen vanaf 1 oktober mogelijk langer moeten wachten op een Tozo-uitkering. Nieuw onderdeel van de aanvraag voor de aanvullende uitkering is een vermogenstoets. Net nu – op aandringen van BOVAG – de vorige Tozo-regeling was versimpeld en versneld, krijgen gemeenten er dus een extra taak bij. BOVAG vreest dat mogelijke capaciteitsproblemen terugkeren, met als gevolg dat ondernemers langer op hun uitkering moeten wachten. Dat kan niet de bedoeling zijn van deze regeling. Daarom zal BOVAG de krachten bundelen met andere branches binnen MKB-Nederland en lobbyen voor voldoende uitvoeringscapaciteit bij gemeenten.

Positief is dat de vermogenstoets zodanig vormgegeven wordt dat zelfstandigen niet worden gedwongen onderdelen van hun bedrijf of zelfstandig beroep te liquideren. Dit zou ten koste gaan van de levensvatbaarheid van de onderneming en het weer kunnen herstarten van de zelfstandige activiteiten na de coronacrisis. Door de vermogenstoets wordt de inzet van de Tozo gericht en moet er minder oneigenlijk gebruik zijn.

Vanaf 1 juli 2021 moeten zelfstandigen die nog financiële problemen hebben bij hun gemeente een aanvraag doen voor de reguliere Bijstand voor zelfstandigen (Bbz).

Overige maatregelen uit het steunpakket:

- **Borgstellingen, leningen en garantiefondsen**

De extra, verruimde of meer toegankelijke kredietverlening en -garanties aan kleine en middelgrote bedrijven voor voldoende liquiditeit (BMKB-C, GO-C en KKC) blijven ook na 1 oktober 2020 beschikbaar. De coronamodule in de regeling Garantie Ondernemingsfinanciering (GO-C) en de regeling Klein Krediet Corona (KKC) lopen minder lang door, namelijk tot en met 31 december 2020. Dit heeft te maken met het tijdelijke staatssteunkader van de Europese Commissie.

BMKB-C	Tot 250 werknemers Lening tot 1,5 miljoen euro	Tot 1 april 2021
GO-C	Leningen vanaf 1,5 miljoen euro - 150 miljoen euro	Tot 31 december 2020
KKC	Tot 250 werknemers Lening 10.000-50.000 euro	Tot 31 december 2020

- **Belastingmaatregelen**

Ondernemers kunnen tot 1 oktober 2020 belastinguitstel aanvragen. Daarmee loopt het uitstel op uiterlijk 1 januari 2021 af. Ondernemers moeten echter niet alsnog in de knel komen bij het terugbetalen en krijgen een betalingsregeling aangeboden tot 1 januari 2023 en de tijdelijke verlaging van invorderingsrente naar 0,01 procent wordt verlengd tot en met 31 december 2021, zodat ondernemers met zo min mogelijk extra kosten worden geconfronteerd.

Indien het niet mogelijk blijkt om de opgebouwde belastingschuld binnen de gestelde termijn van 24 maanden af te kunnen lossen, zal de Belastingdienst zoeken naar maatwerkoplossingen.

Wat vindt BOVAG?

Als de ontwikkeling van het coronavirus met nieuwe of verscherpte maatregelen hier aanleiding toe geeft, moet er ruimte voor zijn hier opnieuw naar te kijken. Sinds het begin van de noodmaatregelen hebben ongeveer 240.000 ondernemers uitstel van betaling van belastingen aangevraagd. Op dit moment zijn er nog zo'n 196.000 ondernemers die gebruik maken van de regeling, voor bijna 13 miljard euro. Dit is daarmee een van de belangrijkste maatregelen geweest waarmee ondernemers in bedrijf konden blijven.

BOVAG CORONAMONITOR nr. 10 (Prinsjesdageditie)

Wat vinden de BOVAG-leden?

BEHOEFTE AAN STEUN?



Waar zou een volgend steunpakket van de overheid u bij moeten helpen?

1. Tegemoetkoming in de loonkosteno **50,1%**
2. Tegemoetkoming in de vaste lasteno **42,2%**
3. Gunstige voorwaarden voor kredietverstrekkingo **37,0%**
4. Behoud leerlingen en jongere werknemers en vervroegd uittreden oudere werknemers ..o **36,6%**
5. Gespreide terugbetaling belastingeno **33,4%**
6. Gespreide terugbetaling rente en/of aflossing leningeno **25,9%**
7. Inkomensondersteuning voor zelfstandig ondernemers (Tozo-regeling)o **25,9%**

- **Coronamonitor overheid**

Volgens het kabinet biedt een goede data-infrastructuur dé basis voor een evaluatie van het noodpakket (verwacht in 2021), waarvan betrokken departementen (FIN, SZW en EZK) gebruik kunnen maken. Hiermee wil het kabinet inzicht krijgen in de gebruikers van steunmaatregelen.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG ziet hierin een mooie kans om de BOVAG Coronamonitor, al een zeer gewaardeerd instrument binnen de diverse ministeries, te koppelen. Nog belangrijker dus om deze BOVAG Coronamonitor in te vullen.

FISCALITEIT ONDERNEMERSCHAP

- **Koopkracht aanjagen – loonbelasting verlaging.**

De loonbelasting gaat wat omlaag (de tweede schijf - tot circa € 68.000). De arbeidskorting gaat iets omhoog (de maximale arbeidskorting gaat omhoog van € 3.819 naar € 4.205). Werkenden zouden daardoor ook in 2021 netto weer iets meer over moeten houden.

2020	Tot € 68.507: 37,35%	Vanaf € 68.507: 49,5%
2021	Tot € 68.507: 37,10%	Vanaf € 68.507: 49,5%

Wat vindt BOVAG?

Iedere maatregel om de koopkracht aan te jagen is welkom in een toekomstbestendige en veerkrachtige economie. Immers, het tekort in de schatkist (derving belastinginkomsten) zal weer opgebracht moeten worden door consumenten. Deze verhoging zet nog weinig zoden aan de dijk, maar is een stap. Nu alles bijzetten om het consumentenvertrouwen te verhogen. We zien namelijk in buurlanden wel maatregelen zoals btw-verlagingen die, met een tijdelijk karakter, kunnen bijdragen aan het consumentenvertrouwen om de koopkracht aan te jagen.

- **Winstbelasting mkb omlaag / toevoeging Baangerelateerde Investeringskorting (BIK)**

Naast burgers komt het kabinet ook het midden- en kleinbedrijf tegemoet. Het verlaagde tarief in de vennootschapsbelasting (Vpb), nu nog voor winsten tot € 200.000, gaat omlaag van 16,5 naar 15 procent in 2021. Bovendien wordt deze belastingschijf de komende jaren stapsgewijs verhoogd. De geplande verlaging van het hoge Vpb-tarief wordt niet doorgevoerd.

2020	16,5%	€ 200.000
2021	15%	€ 245.000
2022	15%	€ 395.000

Er komt een belastingaftrek om bedrijven aan te sporen, ondanks de onzekere economische omstandigheden, te blijven investeren: de Baangerelateerde Investerings Korting (BIK).

Wat vindt BOVAG?

Niet alleen grotere bedrijven ondervinden nadeel van het uitblijven van de geplande verlaging van het hoge Vpb-tarief (van 25 > 21,7%), maar ook mkb-ondernemers worden hierdoor geraakt. Het Vpb-geld gaat nu voor het grootste deel naar de nieuwe Baangerelateerde Investeringskorting (BIK), die een prikkel geeft om te investeren in banen waarmee de middelen behouden blijven voor het bedrijfsleven. Zorg en aandacht ligt daarmee wel bij het feit dat dan ook deze bedrijven optimaal moeten kunnen profiteren van deze BIK-regeling.

Wel ontstaat de mogelijkheid voor bedrijven om een fiscale reserve in de winst over 2019 op te nemen en de mogelijkheid voor Dga's om hun gebruikelijke loon te verlagen. Daarmee kunnen verliezen sneller worden verrekend dan onder het reguliere verliesverrekeningssysteem.

Van belang is wel dat ondernemers in de automotive dan ook in staat worden gesteld om te investeren. Banken en automotive blijft een probleem. Cruciaal is het bewustzijn bij banken; meer ruimte voor maatwerk en aandacht en niet bij voorbaat een hele sector als risicovol bestempelen.

- **Snellere daling zelfstandigenaftrek**

Vanaf 1 januari 2021 tot en met 2027 zal de zelfstandigenaftrek met € 360 per jaar worden verlaagd (in plaats van de oorspronkelijke € 250), in 2028 met € 390 en in de jaren hierna met € 110 totdat deze in 2036 € 3.240 bedraagt.

DUURZAME BEDRIJFSVOERING

- **Omgevingswet in 2022**

In verband met de coronacrisis zal de Omgevingswet naar verwachting pas in werking treden op 1 januari 2022. Deze wet stelt de initiatiefnemer centraal en biedt meer flexibiliteit voor ondernemers. Dat is van groot belang voor de innovatie die nodig is om op goede wijze invulling te geven aan de uitdagingen op het vlak van energie, klimaat en krapte op de woningmarkt in samenhang met de inrichting van de zgn. binnen- en buitenstad (bedrijventerreinen).

Wat vindt BOVAG?

Samen met MKB-Nederland zijn we druk met het testen van de digitale tool: het Digitaal Stelsel Omgevingswet, zodat deze wet niet leidt tot verdere administratieve lastendruk of het inperken van het handelingsperspectief van ondernemers.

- **ODE-tarieven 2021 en 2022**

In het wetsvoorstel Wet aanpassing opslag voor duurzame energie- en klimaattransitie (ODE) worden de tarieven conform Regeerakkoord en Klimaatakkoord aangepast. De ODE is een heffing op het gebruik van elektriciteit en aardgas die dient ter financiering van de met de subsidieregeling Stimulering Duurzame energietransitie (SDE++) samenhangende kasuitgaven. De SDE++ stimuleert naast duurzame energieproductie ook CO₂-reductie.

Wat vindt BOVAG?

Vorig jaar werd in het Klimaatakkoord afgesproken dat bedrijven meer moeten gaan bijdragen aan de zogenoemde Opslag Duurzame Energie (ODE). Dit is een energiebelasting die boven op de belasting komt die bedrijven betalen op basis van hoeveel energie ze gebruiken. De verhoging van de ODE betekent voor een aantal sectoren een verhoging van meer dan van 300%-500%. Dat het kabinet inziet dat deze ODE-aanpassing zich niet specifiek richt op de getroffen sectoren en daarmee geen adequate oplossing is, is een goede eerste stap naar een eerlijkere verdeling van deze ODE-tarieven. BOVAG is tevreden met de toezegging dat het kabinet de komende 2 jaar aanvullende middelen beschikbaar gaat stellen om bedrijven in de genoemde sectoren tegemoet te komen in de energiekosten. BOVAG zal dit mee gaan monitoren. Het kan niet zo zijn dat alle lasten van de energietransitie bij het mkb worden neergelegd, die nu juist herstellende is van een economisch zware periode.

VERNIEUWEND ONDERNEMERSCHAP

- **Nationaal Groeifonds**

Investeren in de toekomst wordt gezien als belangrijke redding voor de toekomst. Dat betekent dat er ondanks de recessie flink wordt geïnvesteerd in de economie. Innovatieve bedrijven en startups moeten kunnen blijven doorgroeien omdat zij nieuwe werkgelegenheid zullen creëren.

Investeren wordt aantrekkelijk gemaakt voor particulieren en bedrijven. De overheid is zelf ook een grote investeerder. Er gaat de komende vijf jaar 20 miljard euro naar het investeringsfonds van de ministers Hoekstra en Wiebes. 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. Het zgn. Wopke/Wiebes-fonds haalt 2 miljard aan investeringen naar voren voor onder andere investering in mobiliteit als één van de steunpilaren van een gezonde economie.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is tevreden met het Nationale Groeifonds waarmee onder meer de infrastructuur van Nederland moet worden versterkt. 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. Het is nu van belang om in gesprek te blijven met de commissie van het Nationale Groeifonds, zodat het mkb ook kan gaan meeprofiteren van deze investeringen en dat een significant deel van de toezegde 2 miljard euro aan overheidsinvesteringen wordt uitgetrokken voor een 'betere en veiligere kilometer'.

- **Tarief Wet Bevordering Speur- en Ontwikkelingswerk (WBSO) incidenteel verhoogd**
- **Vpb-tarief innovatiebox wederom verhoogd**

Het besef dat het coronavirus grote gevolgen heeft voor de gezondheid van de Nederlandse bevolking, de samenleving en economie, leidt tot een economische situatie die vraagt om een aanpak die de werkgelegenheid en bedrijvigheid beschermt. Een belangrijk onderdeel van die aanpak is het stimuleren van maatregelen gericht op investeringen waarbij innovatie hoog in het vaandel staat voor 2021.

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 wordt het tarief van de eerste schijf van de WBSO incidenteel verhoogd. Daarmee wordt ook op de lange termijn het verdienvermogen van Nederland versterkt. De bijdrage voor S&O-inhoudingsplichtigen bestaat uit een vermindering op de af te dragen loonbelasting en premie volksverzekeringen en wordt nu verhoogd van 32% naar 40% van de eerste € 350.000 van de totale S&O-grondslag.

De Innovatiebox is een fiscale regeling waarbij winsten die gekoppeld kunnen worden aan S&O-activiteiten tegen een lager vennootschapsbelastingtarief worden belast. Over de winst die toegewezen wordt aan innovatieve ontwikkelingen (R&D-activiteiten) betaalt u 7% Vpb, in plaats van het reguliere Vpb-tarief. Dit tarief gaat in 2021 omhoog naar 9%.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG juicht de verruiming en flexibilisering van de WBSO toe en beschouwt dit als een impuls voor innovatie in het mkb. In 2019 ging namelijk ruim 1 miljard euro van de WBSO-subsidie naar mkb-bedrijven (97%). Echter de verhoging van het tarief van de innovatiebox van 7 naar 9% valt niet te rijmen met het belang dat de overheid aan het bedrijfsleven toedicht op het vlak van innovatie.

- **Regionale ontwikkelingsmaatschappijen: meer vermogen voor regionale mkb-bedrijven**

Diverse provincies hebben of zijn bezig met een zgn. Herstelplan Regionale Economie, waarin het Rijk en partners in de regio worden gestimuleerd gezamenlijk aan de slag te gaan. De gedachten achter de krachtenbundeling is een multiplier-effect van het Rijk en Europa op de provinciale investeringsprogramma's. Waarmee samen met het Rijk en de EU het verdienvermogen van Nederland wordt versterkt en noodzakelijke transitie op het gebied van de arbeidsmarkt, circulaire economie, energietransitie en digitalisering in gang worden gezet. Hiervoor komt 150 miljoen euro beschikbaar om het fondsvermogen van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappijen (ROM's) extra aan te vullen. Door het fondsvermogen van ROM's te versterken, kunnen de ROM's in nieuwe financieringsrondes ook het eigen vermogen van innovatieve mkb-ondernemingen in de regio's versterken. Daarmee wordt de solvabiliteitspositie van deze bedrijven verstevigd. Voorwaarde is wel dat de regio's zelf cofinanciering verschaffen.

Wat vindt BOVAG?

Regionale ontwikkelingsmaatschappijen en provincies vervullen een steeds belangrijkere rol in het duurzaam economisch herstel en het vernieuwen van de economie. De invulling daarvan zal samen met onze regionaal en lokaal gewortelde leden opgepakt moeten gaan worden.

- **Ondermijning**

Vanaf 2021 stelt het kabinet structureel 141 miljoen euro extra ter beschikking voor het tegengaan van ondermijning. Daarvan is eenmalig 15 miljoen euro uitgetrokken om de lokale aanpak te verstevigen. Publiek-private samenwerking had vorig jaar een prominente plek in de begroting en die is verdwenen.

Wat vindt BOVAG?

De aanpak van ondermijning bewerkstelligt een eerlijk speelveld en gaat concurrentievervalsing tegen, maar BOVAG signaleert tegelijkertijd dat de aanpak nog erg versnipperd is. De aanpak kan van stad tot stad verschillen en dat zorgt voor een lappendeken aan lokaal verschillende regimes. BOVAG ziet helaas nog steeds dat overheden vaak praten over en niet mét het bedrijfsleven; wij rekenen er dan ook op dat de uitwerking van de plannen met een allocatie van de nog niet bestemde 20 miljoen euro gaat leiden tot een plan van aanpak met regie en daarmee duidelijkheid en uitvoerbaarheid voor het bedrijfsleven oplevert.

- **Cybersecurity**

Er wordt ingezet op verbetering van de informatie-uitwisseling met niet-vitale bedrijven. De taken van het Digital Trust Center worden hiervoor uitgebreid, zodat informatie beter kan worden gedeeld. Het landelijk dekkend stelsel van informatieknooppunten voor het niet-vitale bedrijfsleven zal via een subsidieregeling in 2021 verder uitgebreid en bestendig worden.

Er komt 10 miljoen euro extra voor de uitvoering van de Wet Computercriminaliteit III. De nationale cybersecuritystrategie, de NCSA, wordt in 2021 geëvalueerd.

Wat vindt BOVAG?

Met name in 'coronatijd' zagen we cybercriminaliteit toenemen, daarom zijn wij van mening dat investeren in kennis en bewustwording bij alle bedrijven van groot belang is zodat binnen gehele ketens cybersecure kan worden ondernomen. Een kennisagenda is daarbij nodig waarmee branches hun leden cybersecure kunnen gidsen. Wij gaan er dan ook vanuit dat de inzet van het Digital Trust Center tot een ondernemersvriendelijke en bereikbare aanpak zal leiden in nauwe samenwerking met de branches.

AANTREKKELIJK ONDERNEMERSCHAP

- **Extra geld voor arbeidsmarkt en economie**

Door de coronacrisis raken mensen hun baan of bedrijf kwijt en moeten zij omschakelen naar ander werk. Dat betekent dat zij nieuwe vaardigheden moeten aanleren. Het kabinet investeert vanaf 2021 1,4 miljard euro om mensen hierbij te helpen. Het budget gaat naar:

- begeleiding van mensen van werk naar werk of vanuit uitkering naar werk;
- meer bij- en omscholingsmogelijkheden;
- intensieve begeleiding van kwetsbare scholieren naar werk of opleiding;
- betere ondersteuning van mensen met problematische schulden.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG steunt de maatregelen en richt de lobby op het toekennen van subsidies specifiek voor onze sector.

- **AOW-leeftijd stijgt tot en met 2024**

De AOW-leeftijd blijft in 2021 66 jaar en 4 maanden. Daarna stijgt de AOW-leeftijd jaarlijks, tot aan 67 jaar in 2024.

De wet over het pensioenstelsel wordt in 2021 aangepast, omdat de huidige wet niet past bij de veranderingen in de samenleving. Mensen veranderen bijvoorbeeld vaker van baan of gaan ondernemen.

Als de Eerste en Tweede Kamer instemmen met de nieuwe regels, wordt het duidelijker:

- wat mensen aan premie voor hun pensioen inleggen;
- wat ze aan vermogen opbouwen;
- hoeveel hun pensioen later wordt.

Ook beweegt het pensioen straks sneller mee met de economie. Het gaat eerder omhoog als het economisch goed gaat en eerder omlaag als het economisch slechter gaat.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is voor onze sector geen voorstander van een verhoging van de AOW-leeftijd. BOVAG zal nauwlettend de gevolgen voor de leden in de gaten houden in het kader van de pensioenwijziging en de verdeling van lasten.

- **Werken met Wajong loont sneller**

Werken loont sneller voor jongeren met een arbeidsbeperking in de Wajong. Als zij werken, houden ze naast hun uitkering 30 cent van iedere euro die ze verdienen. Met loondispensatie is dat bedrag hoger. Wie vroeger Wajong ontving en werkloos raakt, mag tot de AOW-gerechtigde leeftijd terugkeren in de Wajong. Ook ontvangen jongeren in de Wajong die een opleiding volgen, vanaf hun 18^e jaar een volledige Wajong-uitkering. Voor deze maatregelen heeft het kabinet in 2020 en 2021 een budget van 53 miljoen euro.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG steunt deze maatregelen.

- **Sneller hulp voor mensen met schulden**

Gemeenten krijgen sneller informatie wanneer mensen hun rekening of huur niet betalen, bijvoorbeeld van energiemaatschappijen en woningstichtingen. Daardoor kunnen gemeenten sneller [hulp bij schulden](#) bieden, zodat mensen niet verder in de schulden raken. De wetswijziging gaat per 1 januari 2021 in.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG steunt deze maatregelen en onderzoekt meer ondersteunende maatregelen voor werkgevers met medewerkers die schulden hebben.

- **Aanpakken arbeidsmarktdiscriminatie**

In de zomer is het wetsvoorstel 'Toezicht gelijke kansen bij werving en selectie' - waarmee de Inspectie SZW toezichthoudende bevoegdheden krijgt op het proces van werving en selectie - ter advisering aangeboden aan de Raad van State. Dit wetsvoorstel zal naar verwachting in het najaar bij de Tweede Kamer worden ingediend.

- **Invoering betaald ouderschapsverlof**

Na uitbreiding van het verlof voor partners naar vijf dagen direct na de geboorte op 1 januari 2019, en vijf weken in het eerste half jaar vanaf 1 juli 2020 (middels de Wet Invoering Extra Geboorteverlof), neemt het kabinet een derde stap. Het kabinet voert negen weken deels betaald ouderschapsverlof in. In deze negen weken hebben ouders recht op een uitkering tot 50% van het maximum dagloon. De maatregel zal per augustus 2022 ingaan.

PENSIOEN

- **Tijdelijke subsidieregeling duurzame inzetbaarheid en eerder uittreden**

Naast afspraken vanuit het pensioenakkoord over herziening van de tweede pijler pensioenen en een minder snelle stijging van de AOW-leeftijd bevat het pensioenakkoord afspraken over duurzame inzetbaarheid die eraan moeten bijdragen dat mensen hun pensioen gezond werkend kunnen bereiken; ook degenen die zwaar werk verrichten. Kabinet en sociale partners zijn hiertoe een pakket maatregelen overeengekomen.

Een van de maatregelen betreft een tijdelijke subsidieregeling die ziet op het faciliteren van sectorale maatwerkafspraken rondom duurzame inzetbaarheid en eerder uittreden. Sociale partners in sectoren kunnen in gezamenlijk overleg subsidieaanvragen indienen met als doel het duurzaam inzetbaar houden van werkenden, het wegnemen van knelpunten bij het realiseren van regelingen

die vrijgesteld zijn van RVU-heffing. Het kabinet stelde hiervoor 800 miljoen euro beschikbaar voor een periode van 4 jaar vanaf 2021. Dit budget is nu met 200 miljoen verhoogd naar 1 miljard euro.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is fervent voorstander van bovenstaande regeling. Wel richt de BOVAG-lobby zich op een eenvoudig uitvoerbaarheid.

OPLEIDING

- **Subsidie Praktijkleren**

Vanaf het studiejaar 2020-2021 komt er voor bedrijven uit veel sectoren jaarlijks 10,6 miljoen euro extra budget beschikbaar. Ook onze sector komt hiervoor in aanmerking. Dit moet bedrijven stimuleren om stages en leerbanen aan te bieden aan (aankomende) mbo-studenten en ook aan werkenden en werkzoekenden die via het mbo worden opgeleid. Werkgevers uit veel sectoren (landbouw, horeca en recreatie uitgezonderd) kunnen extra subsidie ontvangen voor het aanbieden van BBL-leerplekken bovenop het bedrag aan subsidie waarvoor zij normaal gesproken al in aanmerking zouden komen. Het is echter nog onduidelijk hoe dit precies vorm gaat krijgen en wat de hoogte van deze extra subsidie zal zijn. De verwachting is dat begin 2021 meer bekend wordt.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is tevreden met extra financiële mogelijkheden om jonge mensen binnen onze sector te kunnen behouden.

BEPERKING WERKGEVERSLASTEN

- **Tijdelijke verruiming vrije ruimte werkkostenregeling**

Als tijdelijk coronamaatregel is de vrije ruimte in de werkkostenregeling in het jaar 2020 verruimd naar 3% over de eerste € 400.000 van de loonsom van de werkgever. Over het meerdere bedraagt de vrije ruimte 1,2%. Vooral kleine organisaties hebben profijt van de verhoging van de vrije ruimte.

- **Verkleinen vrije ruimte werkkostenregeling over loonsom boven € 400.000**

Per 1 januari 2021 wordt het percentage van de vrije ruimte voor de loonsom boven € 400.000 verlaagd van 1,2% naar 1,18 procent. Dit is in het nadeel van grote organisaties. Het geld zal worden gebruikt voor een verruiming van de scholingsvrijstelling.

- **Verruimen gerichte vrijstelling scholingskosten**

In de Wet LB 1964 is een gerichte vrijstelling opgenomen voor vergoedingen en verstrekkingen uit tegenwoordige arbeid die worden gebruikt voor kwalificerende scholing voor zover sprake is van tegenwoordige arbeid. Als een werknemer binnen de voorwaarden voor de gerichte vrijstelling scholing volgt, dan zijn hierover geen loonheffingen verschuldigd. Door de huidige crisis wordt het belang van scholing nog meer benadrukt. Het kabinet stelt daarom voor om de gerichte vrijstelling voor scholing ook te laten gelden bij vergoedingen en verstrekkingen ten behoeve van scholing die voortvloeien uit vroegere arbeid. De verruiming ziet op vergoedingen en verstrekkingen ten aanzien van het volgen van een opleiding of studie met het oog op het verwerven van inkomen. Dit geldt daarmee onder meer voor vergoedingen van scholingskosten die werkgevers willen geven als onderdeel van een sociaal plan en voor nog niet tijdens de dienstbetrekking opgenomen scholingsbudgetten.

- **Compensatie transitievergoeding**

Stop je met je bedrijf vanwege ziekte of pensionering en heb je personeel? Dan heb je vanaf 2021 onder voorwaarden recht op compensatie van de transitievergoeding. Deze compensatie geldt ook als je bedrijf moet sluiten door jouw overlijden.

Bij ontslag van een werknemer die 2 jaar ziek is, krijg je sinds 1 april 2020 met terugwerkende kracht tot 1 juli 2015 een compensatie voor de transitievergoeding. Voor vergoedingen die je betaalde tussen 1 juli 2015 en 31 maart 2020 moet je de aanvraag wel voor 1 oktober 2020 indienen bij het UWV.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG steunt deze maatregel. Wel vragen wij aandacht voor ondernemers die willen stoppen vanwege financiële redenen. Een compensatie voor die doelgroep is op zijn plek.

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.

In april 2020 heeft EZK een Kamerbrief gepubliceerd over de voortgang van de modernisering van het mededingingsinstrumentarium in relatie tot digitalisering en online platforms. EZK is blij met de steun van de Europese Commissie over de nieuwe opzet van een mededingingskader. Dit geeft aan dat ook de Europese Commissie inziet dat het huidige mededingingskader herzien moet worden, zodanig dat het is opgewassen tegen ongewenste marktcontrole. Naar verwachting komt de Commissie in het eerste kwartaal van 2021 met een voorstel. Omdat grote platforms in heel de EU actief zijn en vervolgacties daarom op Europees niveau moeten plaatsvinden, zal EZK in 2021 doorgaan met het uitdragen van de Nederlandse beleidsinzet in Europa.

Wat vindt BOVAG?

De digitale economie leidt steeds meer tot data-gedreven fusies. Fusies die qua omzetgrootte oké 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 (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 BOVA-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
2020**

