

PRINSJESDAG 2023

AUTOFISCALITEIT

Tot 2020 lag het meerjarig autobelastingenbeleid vast in Autobrieven. Echter, vanaf 2021 tot en met 2025 zijn de afspraken in het klimaatakkoord uit 2019 leidend voor de autobelastingen.

Verder was de in het coalitieakkoord van Rutte-IV afgesproken BPM op bestelauto's in het Belastingplan van vorig jaar al uitgewerkt. Dit jaar vallen vooral een aantal versoeringen in de MRB op, in het bijzonder voor campers, oldtimers en auto's met een LPG G3-installatie. Daarnaast wordt zoals dit voorjaar reeds aangekondigd de vaste voet in de BPM in 2025 verhoogd met € 200 euro. Tot slot loopt de politieke discussie over het verlengen van de accijnsverlaging.

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 ₂)*	€ 372	€ 376	€ 400	€ 440	n.n.b.
BPM per g/km CO ₂ / 1e schijf	€ 1	€ 1	€ 2	€ 2	n.n.b.
2 ^e schijf	€ 60	€ 62	€ 68	€ 76	n.n.b.
3 ^e schijf	€ 132	€ 137	€ 149	€ 167	n.n.b.
4 ^e schijf	€ 216	€ 224	€ 244	€ 274	n.n.b.
5 ^e schijf	€ 432	€ 448	€ 488	€ 549	n.n.b.
SCHIJFGRENZEN					
Vrijstellingsgrens	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
1 ^e schijf	1-86 g/km	1-84 g/km	1-82 g/km	1-80 g/km	1-79 g/km
2 ^e schijf	87-111 g/km	85-109 g/km	83-106 g/km	81-104 g/km	80-101 g/km
3 ^e schijf	112-155 g/km	110-152 g/km	107-148 g/km	105-145 g/km	102-141 g/km
4 ^e schijf	156-172 g/km	153-168 g/km	149-165 g/km	146-161 g/km	142-157 g/km
5 ^e schijf	> 172 g/km	> 168 g/km	> 165 g/km	> 161 g/km	> 157 g/km
DIESELTOESLAG					
CO ₂ -grens dieseltoeslag	> 77 g/km	> 75 g/km	> 73 g/km	> 71 g/km	> 70 g/km
Dieseltoeslag (per g/km)	€ 83,59	€ 86,67	€ 94,30	€ 106,07	n.n.b.
TARIEVEN PHEVs *** / ****					
BPM per g/km CO ₂ / 1 ^e schijf	€ 24	€ 24	€ 26	€ 28	n.n.b.
2 ^e schijf	€ 84	€ 85	€ 91	€ 100	n.n.b.
3 ^e schijf	€ 202	€ 204	€ 217	€ 239	n.n.b.
SCHIJFGRENZEN PHEVs (WLTP)					
1 ^e schijf	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km
2 ^e schijf	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km
3 ^e schijf	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km

* 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 € 640 (prijspeil 2024) per auto aan BPM

** Tarieven voor 2025 kunnen pas volgend jaar worden gepresenteerd, gebaseerd op 2,35% jaarlijkse autonome vergroening (statistische aanname over het zuiniger worden van nieuwe auto's) plus inflatiecorrectie

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

**** De vaste voet (€ 440 in 2024) geldt nog niet voor PHEV's. De aangekondigde verhoging van € 200 vanaf 2025 wél

Verhoging vaste voet BPM

Zoals dit voorjaar al besloten, zal de vaste voet in de BPM per 1 januari 2025 worden verhoogd met € 200. Omdat vanaf dat jaar ook nulemissie auto's BPM moeten gaan betalen, geldt deze verhoging ook voor EV's. Ook PHEV's gaan vanaf 2025 die € 200 betalen. Nu hebben ze nog geen vaste voet.

BOVAG wil juist dat nulemissieauto's blijvend vrijgesteld blijven van BPM. Zo komen we op termijn eindelijk van deze sterk marktversturende belasting af. De verhoging van de vaste voet staat daar haaks op. Zie het Autobelastingplan van de maatschappelijke coalitie (ANWB, BOVAG, Natuur&Milieu, RAI Vereniging en VNA) www.toekomstautobelastingen.nl.

BPM als verdienmodel voor no-cure-no-pay bedrijven

Het kabinet wil de financiële prikkel wegnemen om namens een belastingplichtige een procedure te starten met als doel proceskosten vergoedingen van de overheid te krijgen. De vergoedingen worden daarom verlaagd en uitbetaald op rekening van de belastingplichtige en niet langer op rekening van het no-cure-no-pay bedrijf. Doel hiervan is het aantal procedures te verkleinen. Volgens de Belastingdienst is 95% van de BPM procedures afkomstig van no-cure-no-pay bedrijven, 90% hiervan van de grootste drie, 60% hiervan van de grootste aanbieder.

BOVAG is positief over deze maatregelen omdat het een gelijk speelveld dichterbij brengt. Wel moet er aandacht zijn voor de toegankelijkheid van de rechtspraak. Deze moet gewaarborgd blijven.

Overige BPM maatregelen

Afschaffen BPM-teruggave geldtransport

In de bpm wordt op verzoek een teruggaaf verleend voor motorrijtuigen die zijn ingericht voor geldtransport en als zodanig uiterlijk kenbaar zijn (zogenoemde geldtransportwagens). Deze regeling wordt per 1 januari 2026 beëindigd.

BPM Aanschafbelasting bestelauto's (reeds bekend)

In het coalitieakkoord van Rutte-IV werd de afschaffing van de BPM-vrijstelling op niet-nullemissie bestelauto's voor ondernemers al aangekondigd en vorig jaar in wetgeving vastgelegd. De heffing wordt gebaseerd op de CO₂-uitstoot in plaats van de netto catalogusprijs. Er is geen vaste voet in de BPM voor bestelwagens, dus voor nullemissie bestelwagens is geen BPM verschuldigd.

Als gevolg van deze maatregel is de verwachting van het kabinet dat het aandeel nullemissie (en dus blijvend BPM-vrije) bestelauto's in de nieuwverkoop in 2030 van 33% naar 86% gaat. En dat de CO₂-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 CO₂	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ 66,91

* prijspeil 2022; definitieve bedrag wordt nog gecorrigeerd voor inflatie in 2023 en 2024.

BPM op kampeerauto's is onveranderd; 37,7% van de netto catalogusprijs, minus € 1.283 (benzine) of plus € 273 (diesel).

Wat vindt BOVAG?

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 sympathiekere, maatregel zijn.

Kleine pleister op de wonde: dat de grondslag wordt gebaseerd op CO₂ 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.

Verschuiving belastingplicht BPM bestelauto's (reeds bekend)

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 (reeds bekend)

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.

Verduidelijking gebruik koerslijst bij BPM berekening bij import

Wanneer het importvoertuig 'als zodanig' (merk, model, transmissie, brandstof, vermogen, carrosserie en uitvoering) niet in de koerslijst voorkomt moet het meest vergelijkbaar voertuig (merk, model, type aandrijving, uitrusting, leeftijd, kilometrage en staat van onderhoud) als referentievoertuig voor de berekening van de BPM afschrijving worden gebruikt. Zowel de historische nieuwprijs als de inkoopwaarde van dit referentievoertuig in de koerslijst dienen te worden gevolgd voor de berekening van de BPM afschrijving. Slechts een klein verschil in CO₂ uitstoot is toegestaan bij een importvoertuig 'als zodanig'. Hiermee wordt de jurisprudentie in de wet opgenomen.

Verduidelijking overgangsregeling BPM

Binnen twee maanden na een tariefswijziging in de BPM dient een geregistreerd voertuig tenaamgesteld te worden om gebruik te mogen maken van het oude, meestal gunstiger, BPM tarief. Dit geldt zowel voor nieuwe voertuigen die zijn ingeschreven in Nederland als voertuigen die zijn ingeschreven in de EER. (dus ook Noorwegen, IJsland en Liechtenstein)

Verduidelijking definitie motorrijwiel

In de Wet BPM en de Wet MRB wordt voor de definitie van een motorrijwiel meer aansluiting gezocht bij de voertuigclassificatie van de RDW. Er zit nu nog wel eens licht tussen wat de RDW zegt en wat de Belastingdienst doet, denk aan bestelauto en zelfbouw camper.

MRB Motorrijtuigenbelasting

MRB-tarieven worden eind 2022 zoals ieder jaar aangepast met de inflatiecorrectie van in dit geval liefst 9,9%. De provinciale opcenten vormen een deel van de MRB-tarieven. De tarieven van de verschillende provincies voor 2024 zijn nog niet bekend.

Dit jaar wordt in het Belastingplan aangekondigd dat een aantal MRB-regelingen worden versoerd of afgeschaft:

MRB kampeerauto naar halftarief

In de mrb geldt een kwarttarief voor kampeerauto's. Deze regeling wordt per 1 januari 2026 versoerd naar een halftarief.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is geen voorstander van de verhoging van het kwarttarief naar het halftarief. Campers betalen een kwarttarief omdat ze relatief weinig gebruik van de weg maken. Hier valt dan ook weinig CO2 winst te behalen. In een systeem van betalen naar gebruik zal de camper eerlijker belast worden. Nu tijdelijk een ander systeem optuigen is onverstandig en zal ook bij de Belastingdienst kostbare uitvoeringscapaciteit kosten.

Versoeren MRB-vrijstelling oldtimers

In de mrb geldt voor voertuigen die 40 jaar en ouder zijn een vrijstelling. Met deze maatregel wordt de oldtimersvrijstelling voor auto's vanaf 40 jaar niet afgeschaft, maar met ingang van 1 januari 2028 versoerd tot voertuigen die voor 1988 zijn geregistreerd. Er komen vanaf dan dus geen nieuwe gevallen meer bij.

Afschaffen verlaagd MRB-tarief LPG G3, CNG en LNG

In de mrb geldt nu nog een lagere brandstof toeslag voor personenauto's en bestelauto's die door particulieren worden gehouden, wanneer in het kentekenregister de brandstofsoort CNG, LNG of de brandstofsoort LPG met de typeaanduiding af-fabriek-, G3- of R115-installatie is opgenomen. Deze regeling wordt per 1 januari 2026 beëindigd.

Afschaffen MRB nihil tarief OV-autobussen op LPG of aardgas

In de mrb geldt een vrijstelling voor een OV-autobus die is bestemd om hoofdzakelijk te worden aangedreven door een kracht die wordt ontleend aan vloeibaar gemaakt petroleumgas of aan aardgas. Deze regeling wordt beëindigd per 1 januari 2030.

Afschaffen MRB kwarttarief paardenvoer

In de mrb geldt een kwarttarief voor een voertuig dat is ingericht voor het vervoer van paarden ten behoeve van de paardensport en uitsluitend niet-beroepsmatig wordt gebruikt. De zogenoemde regeling voor paardenvoer. Deze regeling wordt per 1 januari 2026 beëindigd.

MRB overig (reeds bekend)

Nulemissie 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.

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 nul emissie- 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.

Accijnzen

In april 2022 zijn de accijnzen in verband met de energiecrisis en de hoge energieprijzen tijdelijk verlaagd. Deze verlaging is per 30 juni 2023 deels teruggedraaid. Het beëindigen van het andere deel van de verlaging plús een uitgestelde indexatie zullen per 1 januari 2024 leiden tot een accijnsverhoging van ruim 17 cent per liter op benzine en 11 cent voor diesel. Inclusief btw is dat 21 en 14 cent. Gelukkig lijkt zich in de Tweede Kamer inmiddels een meerderheid af te tekenen voor handhaven van de huidige accijnstarieven.

Wat vindt BOVAG?

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

Fiscale bijtelling privégebruik auto van de zaak

CO ₂ uitstoot	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Nul emissieauto'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!

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

	Ontwerpbegroting '23	Verwachte realisatie '23	Ontwerpbegroting '24
BPM	1.661	1.495	1.466
MRB (excl. Prov. opcenten)	4.519	4.572	4.910
Accijns benzine	3.872	4.206	5.190
Accijns diesel en LPG	3.353	3.129	3.876
BZM (eurovignet)	220	213	213

DUURZAME MOBILITEIT

CO2-reductie doelen

Voor eerst blijkt dat het klimaatdoel van 55% CO2 reductie in 2030 in zicht komt. Uit de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (KEV) blijkt dat Nederland met het voorgenomen en geplande beleid uitkomt op 46% tot 57% CO2 reductie in 2030. Het demissionaire kabinet streeft naar 60% in 2030 om er zeker van te zijn dat het Klimaatdoel van 55% gehaald wordt.

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.

Subsidierегeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)

Het kabinet heeft besloten om de Subsidierегeling Elektrische Personenauto's Particulieren voor tweedehands auto's te verlengen tot 2028. De SEPP verkleint de drempel voor particulieren om een nieuwe of gebruikte elektrische personenauto te kopen en draagt daardoor bij aan de verduurzaming van het Nederlandse wagenpark.

(x mln)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Subsidierегeling elektrische personenauto's particulieren*	56	88	44	28	13	6

Overigens kan er alleen subsidie worden aangevraagd voor auto's die na 1 januari 2024 worden tenaamgesteld. Ook het koop-of leasecontract mag niet eerder dan die datum worden 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 2024 in aanmerking.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is juicht de verhoging van het SEPP budget in 2024 toe. Daarnaast is de verlenging van de SEPP regeling tot 2028 goed nieuws, want hierdoor kan het Nederlands wagenpark nog meer verduurzamen. Wel is er in de jaren na 2024 meer budget nodig om een consistente groei elektrische personenauto's te garanderen. In het verleden zag BOVAG dat een te laag jaarlijks SEPP budget leidde tot een stop&go effect in de markt, zodra de subsidiepot leeg was. De echte oplossing zit volgens de sector in de het opheffen van de jaarschotten, maar daartoe heeft de politiek nog niet besloten.

Verduurzaming logistiek

Het kabinet heeft besloten om de Aanschafsubsidie voor Zero-Emissie Trucks (AanZET) te verhogen met 27 miljoen euro extra voor 2023. De AanZET regeling zal hierna onderdeel worden van de terugsluisregeling van de vrachtwagenheffing die in 2026 van start gaat. Hoe hoog het budget dan

zal zijn is nog niet bekend. Om de tussenjaren 2024 en 2025 te overbruggen is er een voorfinanciering voor de terugsluisregeling, die in 2026-2027 wordt teruggefinancierd. Per tussenjaar is er 55 miljoen beschikbaar.

De Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) is ongewijzigd gebleven. Deze houdt op te bestaan na 2024. Het subsidiebudget voor 2024 is 21,3 miljoen.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG is blij met de ophoging van de AanZET met 27 miljoen. Echter, dit zal waarschijnlijk niet toereikend zijn gezien de grote vraag van ondernemers. Eerder dit jaar werd het AanZET budget binnen een dag overschreven met vier keer zoveel aanvragen als beschikbaar budget. Dit veroorzaakt ongewenst een stop&go effect, die kan worden voorkomen door de jaarschotten te verwijderen. Zo kunnen er snel mogelijk zero-emissie vrachtwagen ingroeien in het Nederlands wagenpark. Dat de SEBA na 2024 niet doorgaat, vindt BOVAG teleurstellend. Met de komst van meerdere Zero Emissiezones Stadlogistiek (ZES) vanaf 2025 in verschillende steden, is deze subsidieregeling meer dan ooit nodig. Dit zal de uitrol zero-emissie bestelbussen remmen na 2024. BOVAG gaat door met het pleiten voor stimulering voor zero-emissie bestelbussen na 2024, zodat drempel voor ondernemers om te verduurzamen verlaagd wordt.

Invoering Zero Emissiezones Stadlogistiek vanaf 2025

Tussen 2025 en 2027 zullen tenminste 29 verschillende steden een Zero Emissiezone voor logistiek in de binnenstad invoeren. Het doel van het demissionaire kabinet is om minstens 30-40 Zero Emissiezones voor Stadlogistiek te realiseren. Voor verschillende voertuigcategorieën zijn er uitzonderingen, ontheffingen, en overgangsregelingen beschikbaar. Deze zijn terug te vinden op: <https://www.opwegnaarzes.nl/>.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG kijkt kritisch mee met de uitvoering Zero Emissiezones stadslogistiek. Voor BOVAG is het randvoorwaardelijk dat het stroomnet en de logistieke laadinfrastructuur op orde zijn voordat een zero emissiezone voor stadslogistiek wordt ingevoerd. Zonder een goed functionerend stroomnet en bijbehorende laadinfrastructuur kan de logistieke transitie niet slagen.

Normerende regeling voor werkgebonden personenmobiliteit

Vanaf 1 januari '24 gaat de normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit in. Met deze regeling komt er een collectief CO₂ platform voor werkgevers met meer dan 100 werknemers. Werkgevers zullen jaarlijks moeten rapporteren over de woon-werk en zakelijke mobiliteit van hun werknemers en deze indienen op de site van het RVO. Hieruit zullen adviezen komen om de CO₂ voetprint van de werknemers te verlagen. Het doel is om 1,5 megaton CO₂ in 2030 vermeden te hebben onder werknemers.

Inzet op meer laadinfrastructuur

Het demissionaire kabinet zet in op meer laadinfrastructuur de komende jaren. Voor 2024 is er 33,2 miljoen euro gereserveerd uit het Klimaatfonds voor slimme laadpalen, laden voor logistiek en laden voor bussen en taxi's. De jaren daarop tot en met 2028 zullen de uitgaven voor laadinfrastructuur verdubbelen en consistent blijven op circa 80 à 90 miljoen per jaar. De precieze besteding van het budget zal in de voorjaarsnota van 2024 bekend worden.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG juicht de inzet voor meer laadinfrastructuur toe. In 2030 heeft Nederland minstens 1,7 miljoen laadpunten nodig. We zijn al hard op weg, maar meer aandacht is er nodig voor logistiek laden en slim laden om het overvolle stroomnet te ontlasten. BOVAG hoopt dat de politiek met dit budget de komende lente met een duidelijke uitwerking komt van hoe het geld besteed wordt.

Extra inzet hernieuwbare brandstoffen

Het demissionaire kabinet heeft besloten om 20 Petajoule hernieuwbare brandstoffen extra in te zetten in het wegvervoer bovenop de aangescherpte Europese bijmengverplichting. Hernieuwbare brandstoffen worden bijgemengd aan de reguliere benzine- en dieselpas of 'puur' ingezet. Daardoor gaat de CO₂ uitstoot van voertuigen met een verbrandingsmotor omlaag. Dit kan zorgen voor prijsstijgingen aan de pomp, omdat hernieuwbare brandstoffen duurder zijn. Hoeveel een potentiële prijsstijging zal zijn richting 2030 is moeilijk in te schatten.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG ziet hernieuwbare brandstoffen als tussenoplossing in de energietransitie. Wel kijkt BOVAG kritisch naar prijsstijgingen. Brandstofprijzen moeten behapbaar blijven voor consumenten en ondernemers.

Verduurzaming binnenvaart

Het demissionaire kabinet heeft besloten om €25,1 miljoen vrij te maken voor de elektrische binnenvaart in 2024. Dit komt bovenop de investering van 50 miljoen uit 2022. Het doel is om in 2026 45 zero emissie binnenvaartschepen te hebben. Daarnaast komt er een verplicht emissielabel voor de binnenvaart. Het label geeft de emissieprestatie van het schip weer voor broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen zoals stikstof.

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. Op de begroting van 2024 van IenW staat in totaal bijna €15 miljard. Naar het werk aan onze wegen, het spoor en de vaarwegen gaat bijna €10 miljard. Bijna de helft daarvan gaat naar onderhoud en renovatie: €4,6 mld.

- In '24 wordt verder gewerkt aan de uitvoering van de afspraken die gemaakt zijn in het kader van de € 7,5 miljard voor de ontsluiting en de bereikbaarheid van de woningbouwopgave.
- Net als bij de andere ministeries staat ook de begroting van IenW onder druk. IenW heeft daarom tot en met 2036 een bezuinigingsopgave van €150 miljoen per jaar op het Mobiliteitsfonds. Dat betekent dat in deze periode in totaal bijna €2 miljard minder geïnvesteerd kan worden in onze infrastructuur.
- IenW kampt met een samenspel van drie opgaven die de aanleg van projecten bemoeilijken: stikstof, capaciteit en financiën. Om die reden is er besloten te focussen op wat wél kan. Daarom wordt de beweging gemaakt van aanleg naar instandhouding. In november wordt de Tweede Kamer geïnformeerd wat de gevolgen zijn op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van het pauzeren van een aantal grote projecten.

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. Ontwikkelingen als forse bevolkingsgroei en bijbehorende woningbouw maken duidelijk dat er blijvend geïnvesteerd zal moeten worden in wegen – en dan niet alleen onderhoud en vervanging. Door de verwachte schuif willen we dat het ministerie inzet op wegen die zorgen voor meer bereikbaarheid en op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Fiets

Om fietsen te stimuleren is het kabinet aan de slag met de Uitvoeringsagenda van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Samen met de regio's zet het kabinet in op het wegnemen van knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur en op 20% meer fietskilometers in 2027 dan in 2017.

Met oog op het hoge aantal verkeersslachtoffers onder fietsers wordt gewerkt aan een meerjarenplan fietsveiligheid dat eind 2023 wordt verwacht. Daarnaast wordt gestreefd naar een toename van 100.000 meer fietsforenzen in 2025 ten opzicht van 2022. In 2024 gaat de Rijksoverheid afspraken maken met decentrale overheden over hoe IenW bijdraagt aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Ook worden projecten ondersteund om het fietsen voor bijvoorbeeld kinderen en ouderen te stimuleren.

Slimme mobiliteit

Onze mobiliteit wordt schoner en slimmer. Daarom worden er programma's ondersteund die ons vervoerssysteem verder ontwikkelen om slimmer en duurzamer te maken voor stakeholders en gebruikers, waarvan de onderdelen naadloos op elkaar aansluiten. Hierbij gaat het om een toekomstbestendig toelatingsstelsel, digitalisering en het gebruik van data. Zo wordt voor het programma Vergroening Reisgedrag € 42,5 miljoen gereserveerd om duurzaam reisgedrag- en vervoer te stimuleren. 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 IenW een aantal regionale pilots.

Wat vindt BOVAG?

We steunen verschillende initiatieven van de overheid op het gebied van slimme mobiliteit en duurzaam gedrag. 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 belangrijke prioriteit in de begroting. Het streven van het ministerie van IenW is nul verkeersslachtoffers in 2050. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is de risico-gestuurde aanpak geïntroduceerd. Ook in 2024 wordt verder ingezet op de verdere uitvoering van het dit plan en de verbetering van de verkeersveiligheid, vanuit een integrale visie op voertuig, gedrag en infrastructuur.

- Via het coalitieakkoord wordt er € 200 miljoen uitgetrokken voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijkswegen.

- Met lokale overheden wordt via de Investeringsimpuls verkeersveiligheid tussen 2020 en 2030 € 500 miljoen geïnvesteerd in de veiligheid op het lokale wegennet. Ook ondersteunt het ministerie gemeenten bij het veiliger maken van de schoolomgeving.
- 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. Belangrijk aandachtspunt hierbij in 2024 is het tegengaan van rijden onder invloed van drank, drugs en rijgevaarlijke medicijnen.

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. Ook zijn we voor een algemeen opvoerverbod van gemotoriseerde tweewielers en willen we meer handhaving om de verkeersveiligheid te verbeteren.

ONDERNEMERSCHAP

In deze turbulente tijd gaat het vooral over het verdelen van de lasten en de lusten. BOVAG zet vooral in op het *eerlijk* verdelen van deze lasten. Daarbij hoort niet dat voor iedere extra uitgave van de overheid de ondernemer moet opdraaien. Of dat de lasten voor een te groot deel bij het mkb worden neergelegd en het grootbedrijf wordt ontzien.

Het gericht ondersteunen van het mkb is nu cruciaal met een voorspelbaar beleid van de overheid en programma's die (wanneer ze goed werken) niet onverwacht worden stopgezet.

Daarnaast vindt BOVAG het belangrijk dat er niet teveel versnippering plaatsvindt. Zo komt het voor dat zowel Ministerie BZK als EZK een programma neerzetten waarbij je eigenlijk zou moeten streven naar één robuust programma met voldoende budget en dat makkelijk vindbaar is voor een ondernemer.

Vandaag besparen, Ondernemen voor **morgen**, Duurzaam voor de **toekomst**. Dat betekent vandaag eerst verdienen vóór je kunt investeren voor de toekomst in een duurzaam verdienmodel.

Wat zien we terug in de begrotingen en wat vindt BOVAG daarvan?

FISCAAL ONDERNEMERSCHAP

Inkomsten-/loonbelasting

Box 1

In box 1 wordt de grens van het toptarief in de inkomstenbelasting (49,5%) minder geïndexeerd, waardoor deze belastingplichtigen dus eerder het toptarief gaan betalen. De grens wordt € 75.624 (dat zou eerder naar ruim € 80.000 gegaan zijn).

Box 1	Tarief 1 ^e schijf	Lengte 1 ^e schijf	Tarief 2 ^e schijf
2023	36,93%	€ 73.031	49,5%
2024	36,97%	€ 75.624	49,50%

Box 2

Het box 2-tarief is op dit moment 26,9 procent. Vanaf 1 januari 2024 is het voorstel dat er twee tarieven komen. Voor ontvangen dividenden tot €67.000 geldt een lager tarief van 24,5 procent. Voor de inkomsten daarboven geldt een hoger tarief van 31 procent. De regering hoopt met deze maatregel te bereiken dat ondernemers vaker jaarlijks winsten uitkeren in plaats van de winsten in de bv te blijven oppotten.

Box 2	Percentage	Lengte 1 ^e schijf	Tarief 2 ^e schijf
2023	26,9%	nvt	nvt
2024	24,5%	€ 67.000	31%

Box 3

Verhoging tarief box 3 in 2024 en niet indexeren heffingvrij vermogen.

Box 3	Percentage	Heffingvrij vermogen
2023	32%	€ 57.000
2024	34%	€ 57.000

Het heffingvrije vermogen wordt niet geïndexeerd waardoor dit blijft op € 57.000 (€ 114.000 voor fiscale partners gezamenlijk). Hiermee worden de lasten als gevolg van het uitstel van invoering van het nieuwe stelsel (dat meer gaat toezien op werkelijk rendement) in box 3 tot 2027 gedekt.

Versobering / afbouw zelfstandigenaftrek

De zelfstandigenaftrek wordt ook de komende jaren steeds verder beperkt. In 2023 heb je als zelfstandige nog recht op €5.030, in 2024 mag je naar verwachting nog maar €3.750 als zelfstandigenaftrek in mindering brengen. De startersaftrek blijft overigens gelijk. 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.

Versobering afschrijving op gebouwen

Ondernemers kunnen op gebouwen afschrijven tot de bodemwaarde van het gebouw. Deze bodemwaarde is voor een IB-ondernemer die het onroerende goed verhuurt 100% van de WOZ. Voor het onroerende goed voor eigen gebruik geldt een bodemwaarde van 50% van de WOZ. Dit percentage wordt nu opgetrokken naar 100% (en daarmee gelijkgesteld met de Vpb ondernemer).

Vennootschapsbelasting stabiel doch soberder, mkb winstvrijstelling omlaag, beperking dividend

Vennootschapsbelasting

Positief is dat er nu sprake is van stabiliteit binnen de vennootschapsbelasting. Wel is er sprake van versobering. Zo worden giften niet meer aangemerkt als verkapte winstuitdeling aan de aanmerkelijkbelanghouder. Ze leiden daarbij niet tot een heffing in box 2 of inkomstenbelasting. Daarom vervalt ook de giftenaftrek in de vennootschapsbelasting. Hierdoor zijn giften niet meer aftrekbaar van de winst.

Mkb winstvrijstelling van 14% naar 12,7%

De MKB-winstvrijstelling verlaagt de belastbare winst.

Wat vindt BOVAG?

Deze maatregel verhoogt de marginale druk op ondernemerswinst. Een lagere marginale druk betekent dat ondernemers over een extra verdiende euro minder belasting hoeven af te dragen. Dat stimuleert bedrijvigheid en productiviteit. De voorgenomen maatregel heeft het omgekeerde effect.

Invoering 'dividend stripping' vanaf 1 januari 2024

Bij dividendstripping wordt de economische en juridische gerechtigdheid tot dividenden opgesplitst om een dividendbelastingvoordeel te behalen. In het Belastingplan 2024 worden twee maatregelen opgenomen om dividendstripping vanaf 1 januari 2024 beter aan te kunnen pakken:

1. De eerste maatregel ziet toe op het wettelijk vastleggen van een zogenoemde registratiedatum.
2. De tweede maatregel ziet toe op het aanpassen van de bewijslastverdeling ter verbetering van de bewijspositie van de inspecteur. Deze maatregelen helpen te voorkomen dat door dividendstripping te weinig dividendbelasting wordt afgedragen.

Aanpassing bedrijfsopvolgingsregeling (BOR)

De BOR is een regeling waarbij je onder gunstige voorwaarden een schenking kunt doen aan de opvolgers van je (familie)bedrijf. Vanaf 2024 komt verhuurd vastgoed niet meer in aanmerking als ondernemingsvermogen maar als beleggingsvermogen. Verhuurd vastgoed schenken via de BOR is dan niet meer mogelijk. Ook de regel dat 5 procent van het bedrijfsvermogen uit beleggingen mag bestaan, wordt geschrapt.

Verder stelt het Kabinet een aantal maatregelen voor die doelmatigheid van de regeling bevorderen én onbedoeld gebruik van de Bedrijfsopvolgingsregeling (BOR) moeten tegengaan. Echter, zo ook het verlagen van het zogeheten vrijstellingspercentage waarbij de (marginale) belastingdruk voor familieondernemingen stevig omhooggaat bij een bedrijfsoverdracht. Het percentage van de vrijstelling gaat zoals de uitwerking er nu ligt naar beneden van 83% naar 70% in 2025.

Wat vindt BOVAG?

Een dergelijk voornemen heeft een negatieve impact op het ondernemingsvermogen dat juist zou moeten bijdragen aan bedrijfscontinuïteit. Daarnaast ondermijnt dit serieus de concurrentiepositie omdat de ons omringende landen een volledige vrijstelling bij bedrijfsoverdracht kennen.

Invorderingsrente belastingaanslag weer naar oude 'pré Corona' niveau

Als je een belastingaanslag niet op tijd betaalt, heft de fiscus normaal gesproken 4 procent invorderingsrente vanaf het moment dat de betalingstermijn is verstreken. Tussen 23 maart 2020 en 30 juni 2022 is dit bedrag vanwege de coronapandemie tijdelijk verlaagd naar 0,01 procent. Daarna werd het stapsgewijs verhoogd.

Op 1 juli 2023 ging de invorderingsrente omhoog van 2 naar 3 procent. En op 1 januari 2024 wordt dit weer het oude tarief: 4 procent.

Afschaffen korting bij betaling ineens

Wie de voorlopige aanslag ineens voldoet krijgt op dit moment nog een korting. Deze korting komt te vervallen.

Wat vindt BOVAG?

We hebben eerder ingezet op coulance en hebben ook een vertraging van de ophoging weten te realiseren. We betreuren de snelle opgang naar het oude tarief in een voor ondernemers turbulente tijd. We blijven daarom vragen om coulance en maatwerk waar noodzakelijk. BOVAG betreurt het dat wanneer een ondernemer wel kan afdragen een incentive om dat ineens te doen nu teniet wordt gedaan.

DUURZAAM ONDERNEMERSCHAP

Energiebelasting aanpassen t.b.v. stimulering elektrificatie en bescherming kwetsbare huishoudens

Het kabinet heeft eerder aangekondigd de energiebelasting voor aardgas in 2024 te verhogen en die voor elektriciteit te verlagen. Door een verhoging van het tarief op aardgas en een verlaging van het tarief op elektriciteit wil de overheid de elektrificatie stimuleren. Hieronder de tabel met dit voornemen waarin BOVAG leden zich doorgaans bevinden in de schijf 2 van gas en schijf 3 en 4 van elektriciteit. Tevens is aan de nieuwe tabel een extra schijf toegevoegd die in het leven is geroepen om de meest kwetsbare groepen te beschermen; in deze 1^e schijf tot 800 m³ blijft de energiebelasting de komende jaren gelijk.

Stand Belastingplan 2024

Gas	tarief 2023	tarief 2024	%	tarief 2025	%	tarief 2030	%
1 0-1000 m ³	0,490	0,583	19,0%	0,601	22,6%	0,628	28,2%
2 1000- 170.000 m ³	0,490	0,583	19,0%	0,601	22,6%	0,628	28,2%
3 170.000-1.000.000 m ³	0,096	0,224	132,6%	0,317	229,9%	0,362	276,7%
4 1.000.000-10.000.000 m ³	0,051	0,129	151,7%	0,206	302,3%	0,240	369,2%
5 > 10.000.000 m ³	0,039	0,049	24,8%	0,054	36,6%	0,054	37,4%
Elektriciteit							
1 0-2900 kWh	0,126	0,09979	-20,8%	0,100	-20,8%	0,072	-42,5%
2 2900- 10.000 kWh	0,126	0,09979	-20,8%	0,100	-20,8%	0,072	-42,5%
3 10.000-50.000 kWh	0,100	0,09034	-10,1%	0,067	-33,0%	0,069	-31,3%
4 50.000- 10.000.000 kWh	0,039	0,03945	0,1%	0,038	-3,2%	0,037	-4,9%
5 >= 10.000.000 kWh	0,001	0,00187	62,6%	0,003	187,0%	0,003	158,3%

Wat vindt BOVAG?

Verduurzaming is zowel een kans voor ondernemerschap, als een noodzakelijke voorwaarde voor de concurrentiekracht op de langere termijn, maar dan moeten de lasten en de lusten wel in balans worden gebracht. Waar we in 2019 nog een scheve verdeling van lastenverhoging zagen waarbij het overgrote deel opgebracht moest worden door een verhoging in de 'BOVAG' schijven, zien we nu juist een fors hogere belasting in de schijven daarboven t.o.v. de 'BOVAG' schijven, een rechtvaardigheidsprincipe aarvoor BOVAG zich al enige tijd hard maakt waarmee de verhoging nog steeds oneerlijk aanvoelt als elektrificatie niet lukt door netcapaciteit of onbrekende financieringsmogelijkheden.

Daarnaast heeft BOVAG een extra verhoging van de energiebelasting op gas (600 mln aangekondigd in juni jl.) weten te voorkomen, samen met MKB Nederland gewapend met de voorbeelden uit de schadeherstelsector die een duidelijke patstelling lieten zien waarmee een dergelijke verhoging nu een strafheffing zou zijn.

BOVAG is positief kritisch over de stappen om de capaciteit van het elektriciteitsnet in hoog tempo te vergroten en de overgang naar meer flexibel en gespreid gebruik te stimuleren voor het bedrijfsleven. Kritisch omdat flexibel en gespreid gebruik de bedrijfsvoering van de ondernemer niet in de weg moet zitten.

Energiebespaarplicht in 2027 met terugverdientijd van 7 jaar

Onder de huidige energiebespaarplicht moeten ondernemers alle energiebesparende maatregelen nemen met een terugverdientijd van 5 jaar. Die terugverdientijd wordt voor de volgende ronde (2027) verhoogd naar 7 jaar. Wel voert het ministerie van EZK nog een impactanalyse uit voorafgaand aan deze wijziging.

Wat vindt BOVAG?

In het voorjaar onthulden de IBO plannen nog een aanscherping van de Energiebesparingsplicht voor maatregelen met een terugverdientijd van 10 jaar met ingangsdatum 1 januari 2024. Daar heeft BOVAG op gereageerd: spelregels aanpassen tijdens het spel is not done. Daarnaast moet het geld om te investeren ook eerst verdiend worden, daarbij zijn investeringen met een terugverdientijd van 10 jaar in deze turbulente tijden een brug te ver. BOVAG is daarom tevreden met de versoering naar 7 jaar met ingang van 2027. Daarbij blijven wel randvoorwaarden van kracht zoals netcapaciteit en zal BOVAG de door demissionair Minister Adriaansens aangekondigde impactanalyse voor invoering aanscherping zeer kritisch volgen.

Uitfasering 'slechte' energielabels winkels

Naar verwachting moeten gebouwen vanaf 2027 minimaal label D hebben en vanaf 2030 label C. (Kantoren hebben al sinds 2023 een label C verplichting). Het kabinet kondigt ook de invoering van energielabels voor industriegebouwen aan, deze zal naar verwachting in 2026 ingaan.

Wat vindt BOVAG?

Het is nog onduidelijk of bij de nieuwe normering van industriegebouwen werkplaatsen onder 'industriegebouwen' worden meegenomen, dan wel worden vrijgesteld van deze uitfasering. BOVAG zet in op haalbaarheid en betaalbaarheid van energielabels voor industriegebouwen.

Verplichting zon-PV voor daken vanaf 250 m²

Eigenaren van gebouwen met grote daken vanaf 250 m² worden verplicht zonnepanelen te installeren. Hiermee wordt vooruitgelopen op komende Europese regelgeving. Hiervoor is in het Klimaatfonds € 222,5 mln gereserveerd.

Wat vindt BOVAG?

Ook hier geldt dat randvoorwaarden zoals netcapaciteit en passende financiering ingeregeld moeten zijn.

Ondersteuning mkb bij verduurzaming

Ministerie EZK heeft voor 2025 € 150 mln gereserveerd om het mkb te ondersteunen. Voorwaarde is voldoende voortgang op de aanscherping van de energiebesparingsplicht.

Ministerie BZK gaat starten met een ontzorgingsprogramma mkb dat ze samen met de provincies en de mkb-branches uitgewerkt hebben. De mkb'er kan bij dit programma aankloppen voor ondersteuning en begeleiding bij het nemen en financieren van maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de energieprestatie van het gebouw of energiebesparing opleveren. Samen met een Programma voor Bedrijventerreinen is hiervoor € 50 mln gereserveerd voor 2024 (2x € 25 mln).

Wat vindt BOVAG?

Vorig jaar was er nog sprake van onderzoek naar mogelijkheden voor de introductie van een specifiek ontzorgingsprogramma voor het mkb. Daarom is BOVAG ook positief gestemd maar kritisch over de opzet ervan. Zo maakt BOVAG zich zorgen over: toereikend zijn budget (sprake van 25 mio EUR voor sec ondersteuning mkb), ingangsdatum (medio 2024) en slagkracht als het via de provincies gaat lopen. Het zou het mkb recht doen als het budget dat eraan wordt toegekend op z'n minst

gelijkgetrokken wordt met dat van het programma Maatschappelijk Vastgoed en dat bijvoorbeeld branche organisatie leden via hun eigen branche-initiatieven de financiële ondersteuning kunnen ontvangen.

BOVAG is hierover in gesprek met ministerie BZK en zal de consultatie die wordt opgezet over dit programma nauwlettend volgen en zijn input hierop leveren.

Het ondersteuningsprogramma van EZK gaat pas starten in 2025, terwijl het mkb nu ondersteund zou moeten worden bij de huidige energiebesparingsplicht. BOVAG had liever gezien dat beide ministeries (BZK en EZK) hun krachten hadden gebundeld in één robuust MKB Verduurzamingsfonds.

Borgstelling MKB-kredieten (BMKB) doorgezet naar 2024 en MKB financiering op agenda

BMKB

De BMKB maakt mogelijk dat bedrijven met te weinig zekerheden (onderpand) toch financiering kunnen krijgen, doordat de overheid borg staat voor het deel van de lening waar het bedrijf geen onderpand voor heeft. De overheidsborg bedraagt 90% van het borgstellingskrediet van 50% van het totaal verstrekte krediet (voor starters en innovatieve bedrijven gelden in verhouding hogere borgstellingskredieten ten opzichte van het totaal verstrekte krediet). De kredietverstrekker kan, mocht dat nodig zijn, voor dat deel dus terugvallen op de overheid.

Ook in 2024 is voor BMKB budget ingeruimd: het totale garantieplafond voor de BMKB (inclusief BMKB-Groen) in 2024 bedraagt € 765 mln.

MKB financiering

Het ministerie van EZK komt in oktober met een brief over aanpak mkb-financiering.

Wat vindt BOVAG?

Demissionair Minister Adriaansens heeft eerder toegezegd een platform / financiering hub op te zetten met alle vormen (ook non bancaire) van financiering. Hierop zou de ondernemer prima zijn verzoek en plan kunnen indienen. Als we aan een dergelijke hub dan ook nog alle subsidieregelingen hangen die passen bij de business case van de ondernemer, dan hebben we één loket en daarmee het totale financieringsplaatje.

Aanpassing Energie Investeringsaftrek (EIA), Milieu Investeringsaftrek (MIA)

EIA

Waar initieel sprake was van een verlaging voor het EIA budget is deze juist naar boven bijgesteld. Om te kunnen voldoen aan het instandhouden van het budget van deze populaire regeling (in 2022 fors overschreden) én wordt de EIA met vijf jaar verlengd. Er is wel sprake van het aanpassen van het fiscale aftrekpercentage. Daarmee wordt het budget van EIA opgehoogd van € 249 mln in 2024 naar € 299 mln per jaar tot en met 2027 (looptijd tot en met 2028) waarbij het aftrekpercentage (van de fiscale winst onderneming) van 45,5 naar 40 procent gaat.

MIA

Budget MIA gaat van 192 mio EUR naar 194 mio EUR per jaar tot en met 2027 (looptijd t/m 2028). Daarmee blijft ook in de toekomst de stabiliteit van de MIA behouden en worden ondernemers ondersteund bij vervanging van bedrijfsmiddelen in een milieuvriendelijkere variant.

VAMIL

Ook de VAMIL is verlengd tot 31-12-2028. Wel komt er een onderzoek naar de vraag of een gerichte subsidie doeltreffender is dan fiscale regelingen.

Wat vindt BOVAG?

De EIA stimuleert juist gebruik van duurzame energie. Zo kunnen bijv. zonnepanelenbezitters eenmalig 40% van de totale investeringskosten aftrekken van hun fiscale winst. BOVAG is blij dat daarmee niet op het budget van de regeling is gekort. Hierdoor blijft het mogelijk om binnen de EIA zowel grote als kleine bedrijven te ondersteunen en hoeft het maximale investeringsbedrag niet te worden aangepast.

De MIA biedt werkgevers de mogelijkheid de fiscale winst te verlagen, als geïnvesteerd wordt in duurzame bedrijfsmiddelen. 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.

Investeringssubsidie duurzame energie en energiebesparing ISDE en SDE++

ISDE

Het budget van de Investeringssubsidie duurzame energie en energiebesparing (ISDE) wordt voor de komende jaren verhoogd met €1,38 miljard. Dit is een subsidieregeling voor de verduurzaming van woningen of bedrijfspanden, bijvoorbeeld voor isolatiemaatregelen, (hybride) warmtepompen, zonneboilers en aansluitingen op een warmtenet.

SDE++

Het kabinet stelt in 2024 en 2025 opnieuw subsidie beschikbaar voor de SDE++ regeling. De SDE is de belangrijkste regeling waarmee de overheid de productie van duurzame energie en verlaging van de CO₂-uitstoot stimuleert. Het totale budget wordt vastgesteld bij de openstelling van de regeling.

Aanpassing wetgeving: Omgevingswet

De Eerste en Tweede Kamer hebben begin 2023 ingestemd met inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024. De Omgevingswet zorgt voor een meer samenhangende aanpak van de leefomgeving. 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. De wijziging naar het nieuwe stelsel van de Omgevingswet is niet enkel het werken met nieuwe procedures en het gaan werken met andere software en systemen. Het gaat om een andere werkwijze voor inwoners, bedrijven, medeoverheden en het Rijk bij wijzigingen in de leefomgeving. Inwoners en bedrijven kunnen wijzigingen – plannen en vergunningen – op één plek doorgeven. Zij krijgen meer te maken met één overheid. 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 eenvoudig en zonder hulp van derden hun eigen weg kunnen vinden. De invoering van de Omgevingswet heeft tot een aantal succesvolle uitstelpogingen geleid die BOVAG heeft ingezet. Simpelweg omdat het Ondernemersloket nog niet voldoende op orde was en ondernemers dreigde op te zadelen met extra werk, kosten en frustratie. Inmiddels heeft BOVAG in een paar demo sessies een halvering van de vragen gezien waarmee we positief gestemd zijn. In november 2023 worden BOVAG leden geïnformeerd over de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 en de werking van het Ondernemersloket.

VERNIEUWEND ONDERNEMERSCHAP

Wet Bevordering Speur- en Ontwikkelingswerk (WBSO)

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. Het budget van de innovatieregeling WBSO wordt incidenteel en structureel verhoogd en de parameters blijven gelijk.

WBSO	Tarief 1 ^e schijf	Lengte 1 ^e schijf	Tarief 2 ^e schijf
2024	32%	350.000 EUR	16%

Wat vindt BOVAG?

Met ondersteuning van de WBSO werken jaarlijks ruim 20.000 (waarvan 97%! 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. Via de WBSO konden zij zo hun kosten voor onderzoek naar en ontwikkeling van innovaties in 2022 met € 1,7 miljard verlagen.

Regeldruk

In een eerder verschenen rapportage kwam naar voren dat bijna een derde van de regels nauwelijks uitvoerbaar is en dat ondernemers in toenemende mate een externe adviseur moeten inhuren. Daarbij geldt dat de druk op kleine ondernemers groter is omdat zij dat vaak zelf moeten oppakken.

Wat vindt BOVAG?

De regeldruk in Nederland door nieuwe wetgeving kostte het mkb vorig jaar structureel liefst 194 miljoen euro meer. Nog los van al het gedoe dat al die regels met zich meebrengen. BOVAG helpt de overheid graag bij het verminderen van de regeldruk waarbij voor iedere regel die nieuw is er minimaal 1 uit moet. Daarnaast zal er veel meer aandacht en tijd moeten worden besteed aan het uitvoeren van de zgn. Mkb-toets bij nieuwe regels, waarbij leidende gedachte zou moeten zijn dat een ondernemer deze kan toepassen zonder tussenkomst van dure adviseurs. Zie ook de recente uitkomsten van de BOVAG Ondernemersmonitor met specifiek aandacht over regeldruk. [Mijn BOVAG - Nieuws - BOVAG Ondernemersmonitor: regeldruk steeds groter probleem.](#)

Cybersecurity

Cybercrime en gedigitaliseerde criminaliteit maken veel slachtoffers. Daarom wordt er geïnvesteerd in de aanpak van cybercrime en het versterken van de opsporingscapaciteit. Zo wordt in 2024 de implementatie van NIS2-richtlijn naar de Tweede Kamer gestuurd. Deze richtlijn moet de risico's van cyberdreigingen verkleinen en zorgt voor een Europese gelijke standaarden en een hoger niveau van cybersecurity bij bedrijven en organisaties. Ook wordt er gewerkt aan één centrale cybersecurityorganisatie die het bewustzijn rondom digitale veiligheid moet vergroten.

Wat vindt BOVAG?

Voor BOVAG is het belangrijk dat onze leden goed beschermd zijn tegen cyberaanvallen. Bedrijven moeten daarom geholpen worden bewustwording te vergroten, in onder andere door het gedrag van medewerkers. Wij doen daarom mee in het Platform Samen Digitaal Veilig zodat ondernemers beter beschermd worden tegen online criminaliteit. Het is daarom goed dat er meer wordt geïnvesteerd in betere opsporing.

WERKGEVERSCHAP

Introductie minimumuurloon

Per 1 januari 2024 wordt er een wettelijk minimumuurloon ingevoerd gebaseerd op een 36-urige werkweek. Tot die datum is er één wettelijk minimumloon voor een fulltime werkweek, of dat nu 36, 38 of 40 uur is. Deze maatregel betekent een verhoging van 5,6% voor branches waar een 38-urige werkweek de norm is, zoals in de cao MvT, cao Carrosserie en cao Tank & Was. Deze verhoging staat los van de reguliere indexaties.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG ondersteunt de verhoging van het WML. Het is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen om de koopkracht te verbeteren en mensen een leefbaar bestaan te bieden. Voor het loongebouw in de cao MvT, Tank & Was en Carrosseriebedrijven is het effect direct zichtbaar in salarisgroep A/WML. In de andere salarisgroepen is het effect minimaal. Waar nodig zullen de tabellen aangepast worden.

Verhoging onbelaste reiskostenvergoeding

Het kabinet stelt voor de onbelaste reiskostenvergoeding te verhogen naar € 0,23 per kilometer vanaf 1 januari 2024. Ook wordt het makkelijker gemaakt om OV-kaarten aan medewerkers te verstrekken. De vrijstelling voor ov-abonnementen en voordeelurenkaarten wordt verruimd. Ook is er geen belasting verschuldigd als de medewerker zakelijk met het OV reist.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG ondersteunt de verhoging van de onbelaste reiskostenvergoeding.

Verruiming werkkostenregeling

Op grond van het Belastingplan 2023 is het percentage van de eerste schijf van de vrije ruimte van de werkkostenregeling voor het kalenderjaar 2023 verhoogd van 1,7% naar 3%. Per 1 januari 2024 wordt dit bedrag echter verlaagd naar 1,92%. Dit geldt voor de vrije ruimte over de eerste 400 duizend euro van de fiscale loonsom. Over het restant van de loonsom blijft de vrije ruimte 1,18 procent.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG staat achter de technische wijziging om het maximumbedrag aan vrije ruimte in de eerste schijf weer toe te voegen, nadat deze per abuis was weggevallen.

Veilig en gezond werken

Het kabinet onderschrijft op hoofdlijnen het SER-advies 'Naar een werkend arbostelsel voor iedereen: Arbovisie 2040, deel 1'. Elke werkgever moet een RI&E hebben. Arbo-onderwerpen met focus op de korte en middellange termijn zijn veilig omgaan met gevaarlijke stoffen, het beperken van fysieke belasting en het voorkomen en terugdringen van mentale belasting. In een vervolgadvisie zal de SER onder andere ingaan op vermindering en vereenvoudiging van regelgeving

Wat vindt BOVAG?

BOVAG staat achter het belang van goed werkgeverschap als het gaat om veilig en gezond werken en stimuleert leden actief om een RI&E te hebben. BOVAG zal haar leden hierbij blijven ondersteunen via het aanbieden van RI&E's en andere tools. BOVAG ziet de noodzaak van het verminderen en vereenvoudigen van regels op het gebied van Arbo.

Arbeidsmarktpakket

Volgende kabinetten kunnen voortbouwen op de ingezette initiatieven, waaronder het arbeidsmarktpakket. Daarvan zullen er de komende periode een aantal in internetconsultatie gaan:

- ZZZ: verduidelijking arbeidsrelatie en invoeren rechtsvermoeden: het kabinet wil verduidelijken wanneer sprake is van een arbeidsovereenkomst en wanneer van een zzp'er.
- Tweede spoor bij tweede ziektejaar: er moet sneller duidelijkheid komen over welk spoor bij re-integratie gevolgd dient te worden: het eerste of tweede. Vooral kleine werkgevers kunnen deze duidelijkheid sneller krijgen.
- Arbeidsongeschiktheidsverzekering zelfstandigen: er komt een verzekeringsplicht voor het arbeidsongeschiktheidsrisico voor alle IB-ondernemers. Het voorstel kent een opt-out mogelijkheid.
- Crisisregeling personeelsbehoud: de regeling voorziet in een tegemoetkoming van werkgevers in de loonkosten als zij door een crisissituatie tijdelijk minder werk hebben. Ook werknemers krijgen een financiële bijdrage.

Ook wordt gewerkt aan wetsvoorstellen op het gebied van:

- Nieuwe regels voor flexibele arbeidscontracten: oproepcontracten zullen vervangen worden door zogeheten basiscontracten, met uitzonderingen voor scholieren en studenten. Dit voorstel bevat ook een aanpassing van de ketenregeling voor tijdelijke contracten en een aantal nieuwe regels voor uitzendarbeit. Ook de regels omtrent WW-premiedifferentiatie bij overwerk door medewerkers met een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd worden aangepast. Werkgevers krijgen achter minder vaak te maken met de hogere WW-premies.
- Extra investering in een inclusieve arbeidsmarkt: er zal extra worden geïnvesteerd in beschermt werk voor mensen die niet bij een reguliere werkgever aan het werk kunnen. Ook ontvangen gemeenten en sociaal ontwikkelbedrijven extra financiering voor het laten mee werken van mensen met een arbeidsbeperking.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG vindt het goed dat de arbeidsmarkt wordt hervormd, want dat is nodig. Daarbij dient voldoende ruimte te blijven voor flexibiliteit.

Leven Lang Ontwikkelen (LLO) en bevorderen scholing

Leven Lang Ontwikkelen (LLO) is een belangrijk instrument voor de toekomstbestendigheid van de arbeidsmarkt. Daar is een sterke ontwikkelcultuur voor nodig en dat vraagt inzet van medewerkers en van bedrijven en organisaties. Het kabinet heeft het voornemen om te starten met een (ambtelijke) verkenning gericht op de langere termijn. Concreet voor 2024 geldt dat per 1 januari de STAP-regeling eindigt, omdat deze niet goed werkte. De helft van het overgebleven budget (te weten €73,5 miljoen) wordt toegevoegd aan de SLIM-regeling. Dat is de Stimuleringsregeling leren en ontwikkelen in mkb-ondernemingen en is bedoeld om MKB-werkgevers te stimuleren te investeren in de ontwikkeling van hun medewerkers. Er komt een individuele scholingsregeling binnen de SLIM-regeling. Deze biedt burgers de mogelijkheid met scholing eigen regie te nemen op hun loopbaan.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG zet via OOMT en OOC in onze branches in op duurzame inzetbaarheid onder andere door middel van Leven Lang Ontwikkelen (LLO) en ook voor de komende jaren staat LLO hoog op de agenda.

Subsidierегeling praktijkleren

In 2024 wordt de subsidierегeling Praktijkleren naar verwachting vervolgd. Voor 2024 is € 8,5 miljoen beschikbaar om werkgevers achteraf voor deze kosten te vergoeden en dat is iets hoger dan in 2023.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG heeft zich in de lobby hard gemaakt voor het voortbestaan van de regeling en is content dat het budget weer is verhoogd.

Premies werknemersverzekeringen

In een apart nieuwsbericht wordt u op de hoogte gebracht van de voorlopige premies voor de werknemersverzekeringen in 2024.

Pensioenpremies stabiel, pensioenen kunnen meer worden verhoogd

De verwachting is dat de pensioenpremies ongeveer gelijk zullen blijven. Dankzij tijdelijke versoepelingen door de overgang naar het nieuwe pensioenstelsel en hogere dekkingsgraden verwacht het CPB een indexatie van 2,1% in 2024. 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 geldt de BUO tot januari 2026 en blijft de premie ongewijzigd. Wat betreft indexatie van het PMT pensioen beslist het bestuur van PMT eind van dit jaar.

Armoedebestrijding

Het kabinet maakt structureel 2 miljard euro extra per jaar vrij om kwetsbare huishoudens te ondersteunen. Hierdoor stijgt het aantal mensen in armoede niet en daalt het aantal kinderen dat in armoede opgroeit. Dit wordt voor het grootste gedeelte betaald uit herverdeling, waarbij mensen met een hoger inkomen iets meer belasting betalen.

Wat vindt BOVAG?

BOVAG ziet het belang van schuldenaanpak en is content met het feit dat het kabinet hier extra budget voor uittrekt in 2024. Via OOMT zijn Budgetcoaches beschikbaar. Ook is BOVAG een samenwerking gestart met Geldfit. Doel hiervan is om BOVAG-leden te ondersteunen die hun medewerkers met geldzorgen willen helpen.