

# PRINSJESDAG 2024

## AUTOFISCALITEIT

2025 is het laatste jaar van de afspraken uit het Klimaatakkoord (2019). Het kabinet-Schoof heeft daarom aangekondigd dat het kabinet begin volgend jaar met nieuwe plannen komt om de autobelastingen te hervormen.

Voor het jaar 2025 zijn de belangrijkste autofiscale zaken:

- Einde BPM-vrijstelling bestelauto's voor ondernemers (gelijktijdige nieuwe BPM-grondslag voor bestelauto's: CO<sub>2</sub>-uitstoot i.p.v. catalogusprijs)
- Verhoging van de vaste voet in de BPM voor personenauto's met 200 euro en uitbreiding van de vaste voet naar nulemissie personenauto's (EV's)
- Afschaffen van de aparte BPM-tabel voor PHEV's in verband met een aangescherpte Europese CO<sub>2</sub> meetmethode voor deze plug-in hybrides
- Einde van de MRB-vrijstelling voor nulemissieauto's (in 2025 kwarttarief; vanaf 2026 driekwarttarief)
- Eenmalige extra verlenging accijnskorting tot 31 december '25

## BPM Aanschafbelasting personenauto's

TARIEVEN BENZINE + DIESEL	1-1-'21	1-1-'22	1-1-'23	1-1-'24	1-1-'25
Basis (vanaf 0/1 g/km CO <sub>2</sub> )*	€ 372	€ 376	€ 400	€ 440	€ 667
BPM per g/km CO <sub>2</sub> / 1e schijf	€ 1	€ 1	€ 2	€ 2	€ 2
2 <sup>e</sup> schijf	€ 60	€ 62	€ 68	€ 76	€ 79
3 <sup>e</sup> schijf	€ 132	€ 137	€ 149	€ 167	€ 173
4 <sup>e</sup> schijf	€ 216	€ 224	€ 244	€ 274	€ 284
5 <sup>e</sup> schijf	€ 432	€ 448	€ 488	€ 549	€ 568
<b>SCHIJFGRENZEN</b>					
Vrijstellingsgrens	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
1 <sup>e</sup> schijf	1-86 g/km	1-84 g/km	1-82 g/km	1-80 g/km	1-79 g/km
2 <sup>e</sup> schijf	87-111 g/km	85-109 g/km	83-106 g/km	81-104 g/km	80-101 g/km
3 <sup>e</sup> schijf	112-155 g/km	110-152 g/km	107-148 g/km	105-145 g/km	102-141 g/km
4 <sup>e</sup> schijf	156-172 g/km	153-168 g/km	149-165 g/km	146-161 g/km	142-157 g/km
5 <sup>e</sup> schijf	> 172 g/km	> 168 g/km	> 165 g/km	> 161 g/km	> 157 g/km
<b>DIESELTOESLAG</b>					
CO <sub>2</sub> -grens 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	€ 109,80
<b>TARIEVEN PHEVs **</b>					
BPM per g/km CO <sub>2</sub> / 1 <sup>e</sup> schijf	€ 24	€ 24	€ 26	€ 28	n.v.t.
2 <sup>e</sup> schijf	€ 84	€ 85	€ 91	€ 100	n.v.t.
3 <sup>e</sup> schijf	€ 202	€ 204	€ 217	€ 239	n.v.t.
<b>SCHIJFGRENZEN PHEVs (WLTP)</b>					
1 <sup>e</sup> schijf	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km	0-34 g/km	n.v.t.
2 <sup>e</sup> schijf	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km	35-60 g/km	n.v.t.
3 <sup>e</sup> schijf	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km	> 60 g/km	n.v.t.

\* Emissieloze auto's waren tot en met 2024 vrijgesteld van het betalen van de BPM en MRB (rijksdeel). Vanaf aankomend jaar betalen zij de vaste voet van € 667 per auto aan BPM

\*\* Plug-in hybride elektrische auto's met dieselmotor betalen ook de dieseltoeslag. Vanaf 2025 vervalt deze aparte PHEV BPM-tabel en wordt aangesloten bij de reguliere tarieven

### Verhoging vaste voet BPM personenauto's (reeds bekend)

Zoals voorjaar '23 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. Met deze verhoging wordt een deel van de MRB gewichtscorrectie (tariefkorting van 25% vanaf 2026) gefinancierd.

### Afschaffen aparte BPM-tabel voor plug-in hybrides (PHEV's)

PHEV's hadden sinds jaar en dag een (CO<sub>2</sub>) voordeel door de WLTP 'laboratoriumtest' voor de Europese Typegoedkeuring (ETG). Een doorsnee PHEV had volgens die test een theoretische CO<sub>2</sub>-uitstoot van zo'n 45 g/km. In de praktijk ligt het verbruik (en dus de CO<sub>2</sub>-uitstoot die immers 1-op-1 samenhangt met het verbruik) ongeveer een factor 2,5 à 3 hoger.

De Nederlandse BPM-heffing hield tot op heden rekening met die geflatteerde test, door PHEV's per gram zwaarder aan te slaan dan non-PHEV benzineauto's. Zo betaalt een PHEV met een uitstoot van 80 g/km CO<sub>2</sub> in Nederland nu ruim € 8000 BPM en een (fictieve, want zo zuinig zijn ze nooit) benzineauto van eveneens 80 g/km CO<sub>2</sub> betaalt zo'n € 600 BPM. Ondanks die 'straf' was er nog steeds sprake van een bevoordeling van de PHEV, omdat de straf wat minder hoog was dan het feitelijke gemiddelde meerverbruik (die eerder genoemde factor 2,5-3).

Vanaf 2025 wordt in Europa de testmethode (in twee stappen) volledig in lijn gebracht met het werkelijke gemiddelde verbruik van een PHEV. Een auto met nu nog een theoretische emissie van de genoemde 45 g/km zal daardoor vanaf 2027 (als de tweede stap wordt gezet) volgens die nieuwe EU testcyclus waarschijnlijk zo'n 120 g/km gaan uitstoten. Daarmee vervalt het argument om in Nederland een specifieke straf tabel in de BPM voor PHEV's te hebben.

Wat het kabinet in het Belastingplan '25 (en aangekondigd in de Voorjaarsnota) doet, is dus niets anders dan het voorkómen dat PHEV-kopers gepakt gaan worden door een samenloop van een nieuwe strenge EU testcyclus in combinatie met een Nederlandse BPM straf tabel voor PHEV's.

De huidige combinatie levert nog een klein fiscaal voordeel voor PHEV-kopers op dat niet helemaal te rechtvaardigen is vanuit het praktijkverbruik bekeken. In de nieuwe situatie zal dat stukje 'oneigenlijk' voordeel komen te vervallen. Het vervallen van dat stukje voordeel staat in de begroting als 'meeropbrengst'.

PHEV-kopers blijven een fiscaal voordeel hebben van de aanschaf van een PHEV in de nieuwe situatie (nieuw BPM-bedrag in ons voorbeeld: zo'n € 5000) ten opzichte van een vergelijkbare non-PHEV benzineauto (ongeveer € 8500 BPM), gewoon omdat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een PHEV zowel in de Europese test als in de praktijk nog altijd fors lager is.

### BPM Aanschafbelasting bestelauto's

In het coalitieakkoord van Rutte-IV werd de afschaffing van de BPM-vrijstelling per 2025 op niet-nulemissie bestelauto's voor ondernemers al aangekondigd en in '22 is dit in wetgeving vastgelegd. De heffing wordt gebaseerd op de CO<sub>2</sub>-uitstoot in plaats van de netto catalogusprijs. Er is geen vaste voet in de BPM voor bestelwagens, dus voor nulemissie bestelwagens is geen BPM verschuldigd.

### BPM tarieven bestelauto's

Alle brandstoffen	1-1-'21	1-1-'22	1-1-'23	1-1-'24	1-1-'25*
BPM per g/km CO <sub>2</sub>	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ 74,41

\* definitieve bedrag (prijspeil 2025)

### **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 vanaf 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 importeert, of de BPM-straf voor lief neemt en alsnog een nieuwe dieselbus aanschaft. Kleine pleister op de wonde: dat de grondslag wordt gebaseerd op CO<sub>2</sub> is positief in die zin dat elektrische bestelauto's structureel BPM-vrij zijn, waardoor er op lange termijn structureel nauwelijks of geen BPM op bestelauto's zal worden betaald.*

### **Verlaging maximum forfait voor BPM bestelauto's**

In het Belastingplan 2025 is de maximale CO<sub>2</sub>-uitstoot waarmee wordt gerekend, bijgesteld van 395 naar 330 g/km. Dit forfait is bedoeld voor bestelauto's waarvan de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet bekend is, zoals zeer zware bestelauto's (>2.650 kg voertuiggewicht) en een deel van de geïmporteerde bestelauto's.

### **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. De werkelijke waarde van de binnenlandse referentieauto gaat het uitgangspunt vormen 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.

### **Verbetering teruggaafregeling gehandicapten**

Een aantal jaren geleden is de BPM belastingplicht verschoven van de tenaamgestelde van het voertuig naar de inschrijver van de bestelauto in het kentekenregister (over het algemeen de importeur). Toen werd ook al bepaald dat de belastingplicht voor de tenaamgestelde alleen van toepassing zou blijven voor bestelauto's die voor een bepaald doel zijn ingericht, zoals voor gehandicaptenvervoer. Dit leidt in de praktijk echter tot onzekerheid en toch tot voorfinanciering door de inschrijver. Deze betaalt de BPM, berekent deze door aan de gehandicapte en deze vraagt de BPM dan weer terug. Deze voorfinanciering wil men nu voorkomen. Daarom is het volgende geregeld in het Belastingplan: een art 8 vergunninghouder betaalt de BPM op een door hem ingeschreven voertuig periodiek en achteraf. Een gehandicapte heeft recht op teruggave BPM. Per 1 januari '25 kan een gehandicapte koper van een aangepaste bestelbus zijn teruggaverecht cederen aan de inschrijver/verkoper van het voertuig. De inschrijver/verkoper kan de teruggaaf dan verrekenen met de betaling die hij zou moeten doen als inschrijver.

### **BPM kampeerauto's**

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

### **Verduidelijking definitie motorrijwiel**

Vanaf 1 januari 2027 wordt in de Wet BPM en de Wet MRB 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. Een kampeerauto bij de RDW zal ook fiscaal als kampeerauto worden beschouwd. Er zullen iets meer voertuigen kwalificeren als bestelauto. Dit kan fiscaal voordelig zijn.

## MRB Motorrijtuigenbelasting

### Einde MRB-vrijstelling nulemissie auto's (EV's)

Zoals al in 2019 aangekondigd, zullen ook elektrische voertuigen vanaf 1 januari 2025 MRB moeten gaan betalen. Voor 2025 is dat 25% van het reguliere tarief van een even zware benzineauto. Vanaf 2026 is dat tarief 75%. In het voorjaar van '24 werd aangekondigd dat er 40% korting op het tarief zou worden gegeven om het meergewicht van EV's ten opzichte van een vergelijkbare benzineauto te compenseren. Het ministerie had in de nieuwste berekeningen gezien dat een volledige compensatie meer geld zou gaan kosten dan eerder geraamd. Daarom is de korting per 2026 in het Belastingplan '25 geen 40% maar 25%.

### Wat vindt BOVAG?

*Dit is een onaangename verrassing voor burgers en bedrijven. De volledige MRB-compensatie tot en met 2030 was namelijk al goedgekeurd door de Tweede en Eerste Kamer en de percentages waren zelfs al bekend. Op basis daarvan zijn investeringen en bestellingen gedaan. De draai van het kabinet confronteert de consument nu met onverwachte extra kosten. Dit tast het vertrouwen in de overheid aan.*

*In het regeerprogramma van het kabinet is een hervorming van autobelastingen aangekondigd. Die is hard nodig om dit jojobeleid te stoppen, waarbij jaarlijks aan de knoppen wordt gedraaid om gaten in de begroting te dichten. Investeren in de vergroening van autorijden is een maatschappelijke investering om duurzame mobiliteit voor iedereen betaalbaar te houden. Het wordt hoog tijd dat dit ook in het beleid tot uitdrukking gaat komen.*

### Overige MRB-maatregelen (reeds bekend)

**Inflatiecorrectie.** MRB-tarieven van het Rijk worden voor 2025 zoals ieder jaar aangepast met de inflatiecorrectie (nu +1,2%). De provinciale opcenten vormen een deel van de MRB-tarieven. Provincies zijn (binnen grenzen) vrij om de tarieven jaarlijks met een eigen percentage aan te passen. Daarom is de verhoging die de automobilist betaalt niet per definitie gelijk aan 1,2% en verschilt deze per provincie.

**Plug-in hybrides.** Plug-ins hadden in 2024 nog het halftarief. In 2025 wordt dat een driekwart tarief en vanaf 2026 moeten zij het volle pond aan MRB betalen.

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

**Versoberen MRB-vrijstelling oldtimers.** In de mrb geldt nu nog voor voertuigen die 40 jaar en ouder zijn een vrijstelling. Deze oldtimersvrijstelling voor auto's vanaf 40 jaar niet afgeschaft, maar met ingang van 1 januari 2028 versoerd tot voertuigen die vóór 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 brandstoftoeslag 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 nihiltarief 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 paardenvervoer.** 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 paardenvervoer. Deze regeling wordt per 1 januari 2026 beëindigd.

**Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG is het niet eens met deze lastenverzwaringen. Automobilititeit wordt in Nederland al zwaar belast in vergelijking met andere landen en dat geldt in het bijzonder voor de motorrijtuigenbelasting.*

**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 is nu met nog een extra jaar uitgesteld. Ook in 2025 geldt de accijnskorting dus nog.

**Fiscale bijtelling privégebruik auto van de zaak**

CO <sub>2</sub> uitstoot	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Nulemissieauto's	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%
Overige auto's	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
Cap BEV			€ 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!*

**Eindheffing bestelauto's omhoog**

De eindheffing bestelauto gaat van €300 naar €438 per jaar. Dit is het bedrag dat de werkgever betaalt om de bijtelling af te kopen bij wisselend gebruik van de bestelauto door verschillende werknemers.

**Overzicht van belastingontvangsten en -uitgaven in mln. € op EMU-basis**

	Ontwerpbegroting '24	Verwachte realisatie '24	Ontwerpbegroting '25
BPM	1.466	1.402	1.987
MRB Rijksdeel	4.910	4.983	5.047
Accijns benzine	5.190	4.558	4.547
Accijns diesel en LPG	3.876	3.341	3.201
BZM (eurovignet)	213	207	208
TOTAAL	15.655	14.491	14.990

## **DUURZAME MOBILITEIT**

---

### **Klimaat- en CO<sub>2</sub>-reductie doelen**

Het kabinet heeft aangegeven vast te houden aan de wettelijke klimaatdoelen van 55% CO<sub>2</sub> reductie in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050. Het streven naar 60% reductie in 2030 van het vorige kabinet is daarmee losgelaten.

Uit de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van 2023 bleek dat Nederland met het toen voorgenomen en geplande beleid zou uitkomen op 46% tot 57% CO<sub>2</sub> reductie. Inmiddels is er veel veranderd en is het de vraag waar we nu staan. Oktober dit jaar (2024) komt de nieuwe KEV en weten we meer. Het kabinet heeft aangegeven dat alleen als blijkt dat we het doel van 55% niet gaan halen, er nieuw of alternatief beleid komt.

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG ziet en ondersteunt de noodzaak om CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren om klimaatverandering tegen te gaan. Het verduurzamen van mobiliteit speelt daarin een betekenisvolle rol. Maar mensen en bedrijven moeten wel tijdig weten waar ze aan toe zijn. BOVAG pleit daarom voor voorspelbaar lange termijnbeleid, met oog voor de betaalbaarheid van mobiliteit.*

*De primaire aanpak is wat BOVAG betreft 'bronbeleid'; hoe eerder in de keten verduurzaming met beleid wordt afgedwongen, hoe (kosten)effectiever het beleid en hoe minder kans op een lappendeken van regels. Voor mobiliteit betekent dat beleid dat zich richt op het steeds verder beperken van de schadelijke emissies van nieuwe voertuigen. Daarbij is een gelijk speelveld van groot belang.*

### **Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)**

Het kabinet heeft besloten om alle aanschafsubsidies voor personenauto's te stoppen per 2025. Daarmee houdt de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) voor zowel nieuwe als tweedehandsauto's na 2024 op te bestaan.

Wel is het beschikbare budget voor de SEPP tweedehands voor 2024 met 23,1 miljoen euro verhoogd naar 52,5 miljoen euro totaal. Dit extra geld is het restant van de subsidiepot uit 2023.

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG juicht de verhoging van het SEPP budget in 2024 toe en had daar eerder ook al voor gepleit. Het afschaffen van de SEPP per 2025 is volgens BOVAG echter geen goed idee. Om ervoor te zorgen dat iedereen mee kan komen in de transitie naar schone mobiliteit zal het na 2024 nodig blijven om met overheidsbeleid drempels weg te nemen die de overstap naar een schone auto in de weg zitten.*

### **Invoering Zero Emissiezones Stadslogistiek vanaf 2025**

Het kabinet heeft aangegeven te onderzoeken op welke manier het instellen van zero-emissiezones voor stadslogistiek kan worden uitgesteld, met onder andere als doel de invoering ervan landelijk te harmoniseren. Eind 2024 worden afspraken over harmonisatie vastgelegd in een nieuw convenant.

Het invoeren van zero-emissiezones is en blijft een gemeentelijk besluit. Inmiddels weten we dat 11 gemeenten het verkeersbesluit hebben genomen waarmee ze per 2025 een zero emissiezone invoeren in hun stad. Er zijn ook een aantal gemeenten die dit besluit hebben uitgesteld.



### **Wat vindt BOVAG?**

*De invoering van de zones nu nog uitstellen benadeelt volgens BOVAG de ondernemer die tijdig heeft geïnvesteerd, én zet de ingeboekte klimaatwinst van deze maatregel op losse schroeven. Dit zet de deur open naar ad hoc klimaatmaatregelen, en dat is het laatste waar iedereen op zit te wachten.*

*Bovendien is er al verregaand sprake van de gevraagde harmonisatie. BOVAG is blij met het vrijstellingen- en ontheffingenbeleid (<https://www.opwegnaarzes.nl/>) dat er ligt, maar blijft ook kritisch meekijken naar de uitvoering in de praktijk. BOVAG is betrokken bij het nieuwe convenant, waarin behoud van geharmoniseerde en voorspelbare regelgeving en een goed vrijstellingen- en ontheffingenbeleid voor BOVAG randvoorwaardelijk zijn.*

### **Verduurzaming logistiek**

Per 1 januari 2025 wordt de subsidieregeling voor nieuwe EV-bestelauto's (SEBA) afgeschaft.

Voor het zwaar wegvervoer (vrachtwagens) is de ambitie dat in 2030 30% van de nieuwverkopen emissievrij is. Al eerder heeft de regering besloten om de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing in te zetten als ondersteuning voor de duurzaamheidsinvesteringen die de sector moet doen. Ook de Aanschafsubsidie voor Zero-Emissie Trucks (AanZET) zal hier vanaf 2026, als de vrachtwagenheffing start, onderdeel van worden. In 2025 wordt de subsidie voorgefinancierd.

Het AanZET subsidiebudget voor 2024 is met ongeveer 22 miljoen euro opgehoogd en gaat in oktober '24 opnieuw open. Het subsidiebudget voor 2025 moet nog bekend worden gemaakt.

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG betreurt het afschaffen van de subsidieregeling voor elektrische bestelauto's, die ongelukkig samenvalt met het instellen van de zero-emissie stadslogistieke zones.*

*BOVAG wel ook blij met de ophoging van de AanZET voor 2024. Echter, dit zal waarschijnlijk niet toereikend zijn gezien de grote vraag en hoge ambitie. Eerder werd het AanZET budget soms binnen een dag overschreven met vier keer zoveel aanvragen als beschikbaar budget. Dit veroorzaakt een ongewenst stop&go-effect, dat kan worden voorkomen door de jaarschotten te verwijderen. Zo kunnen er zo snel mogelijk zero-emissie vrachtwagen ingroeien in het Nederlands wagenpark, wat hoognodig is om de ambities te halen.*

### **Waterstof in mobiliteit**

Het subsidiebudget voor Waterstof in Mobiliteit (SWiM) wordt in totaal verlaagd met 31 miljoen euro. Dit is onderdeel van een totale bezuiniging van 1,2 miljard op de Rijksbrede Klimaatfondsmiddelen voor waterstof en batterijen.

De SWiM-regeling, die in 2025 van start gaat, heeft als doel om ondernemers te ondersteunen in een overstap naar waterstof door de aanschaf van waterstofvoertuigen en de ontwikkeling van waterstoftankstations aan elkaar te koppelen en te stimuleren. Vanuit de Europese verordening Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) wordt verplicht gesteld een basisinfrastructuur voor waterstof te hebben.

### **Wat vindt BOVAG?**

*Linksom of rechtsom zal Nederland moeten gaan voldoen aan de eisen die vanuit de Europese AFIR worden gesteld. Het terugschroeven van de subsidiebudgetten die*

*deze transitie moet ondersteunen vindt BOVAG dus niet verstandig. Waterstof zal naar waarschijnlijkheid pas op de wat langere termijn een rol gaan spelen binnen mobiliteit zoals het zwaar wegvervoer, maar we moeten qua infrastructuur wel tijdig voorbereid zijn op dat moment.*

### **Inzet laadinfrastructuur**

Dit kabinet streeft naar een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur voor de verschillende modaliteiten en wil de komende jaren de groei van private en publieke laadinfrastructuur bij bedrijfsterreinen, voor vrachtauto's en op verzorgingsplaatsen stimuleren.

Dit krijgt onder andere vorm door de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPRILA) en de Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur voor zwaar wegvervoer (SPULA). Beide regelingen openen later dit jaar voor het eerst.

In totaal staat er voor laadinfrastructuur voor wegvoer voor 2024 11,8 miljoen euro en voor 2025 23,4 miljoen euro gereserveerd. In de begroting van het ministerie van IenW zien we wel dat een deel van de budgetten voor investeringen in laadinfra en subsidiebudgetten verschuiven van 2024 en 2025 naar de jaren 2026 en later.

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

*BOVAG juicht de subsidieregelingen voor laadinfrastructuur toe en is blij met de bijzondere aandacht daarbij voor zwaar wegvervoer en mitigerende maatregelen zoals een stationaire batterij waar BOVAG ook voor heeft gepleit.*

*We zijn in Nederland goed op weg qua laadinfrastructuur, maar we zijn er nog niet. Netcongestie zal daarbij de komende jaren een probleem blijven waar oplossingen voor moeten komen. Alleen de budgetten vooruitschuiven is daarvoor niet voldoende.*

### **Inzet hernieuwbare brandstoffen**

Het kabinet heeft als doel dat alle fossiele brandstoffen in 2050 zijn vervangen door hernieuwbare brandstoffen, en stelt als ijkpunt 14,5% reductie van  $CO_2$ -uitstoot in de gehele keten van brandstoffen, van bron tot gebruik. Dit is in lijn met de aangescherpte Europese richtlijn voor hernieuwbare energie (RED-III) die per 2026 in werking treedt.

Hierdoor zal er een steeds groter aandeel hernieuwbare brandstoffen moeten worden bijgemengd aan de reguliere benzine- en dieselpas, of 'puur' moeten worden ingezet. Dit kan zorgen voor prijsstijgingen aan de pomp, omdat hernieuwbare brandstoffen nog altijd duurder zijn dan de fossiele variant.

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

*BOVAG ziet hernieuwbare brandstoffen als goede tussenoplossing in de energietransitie. Wel kijkt BOVAG kritisch naar bijkomende prijsstijgingen: mobiliteit moet betaalbaar blijven voor consumenten en ondernemers.*

### **Verduurzaming binnenvaart**

Bij de voorjaarsbesluitvorming van 2024 is besloten dat alle brandstoffen die worden geleverd aan de binnenvaart ook onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS-2) komen te vallen. Dit is geen verplichting vanuit Europa, maar een keuze van Nederland, de zogenaamde 'opt-in'. Voor zover we nu weten, zet het nieuwe kabinet dit voort.

Om ervoor te zorgen dat binnenvaartschepen kunnen worden aangepast, komt er een tijdelijke subsidieregeling met een looptijd van 2025-2030 voor



scheepseigenaren. Zij kunnen een bijdrage krijgen voor de onrendabele top voor investeringen in Tank-To-Wake emissieloze aandrijflijnen of motoren die op hernieuwbare brandstoffen varen. Ook wordt de maatregel ingezet voor het inrichten van een programma-aanpak 'verduurzaming binnenvaart' t/m 2030. Over de jaren opgeteld wordt hiervoor 126,9 miljoen euro gereserveerd.

### **Wat vindt BOVAG?**

*De binnenvaartsector is een sector die voor grote uitdagingen staat als het gaat om verduurzaming. Het is daarom goed dat de overheid hier ondersteuning in biedt. Wat BOVAG betreft zou dat op de korte en middellange termijn gericht moeten zijn op de CO<sub>2</sub>-reductie die we kunnen behalen met de inzet van hernieuwbare brandstoffen.*

## **BEREIKBAARHEID**

---

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

Vanuit het Mobiliteitsfonds investeert het ministerie van IenW in de verbetering en uitbreiding van infrastructuur voor openbaar vervoer, auto en scheepsvaart. Dit gebeurt in samenhang met andere uitdagingen zoals de grote woningbouwopgave en de energietransitie. De begroting van IenW stijgt van circa €12,4 miljard naar €14,3 miljard in 2026.

- Om de woningbouw te stimuleren stelt het kabinet de komende vijf jaar € 7,5 miljard beschikbaar. In het Regeerprogramma heeft het kabinet afgesproken dat daar bovenop € 2,5 miljard extra beschikbaar komt voor het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties en het aanleggen van hoofdinfrastructuur voor mobiliteit. Het totale budget is dus € 7,5 miljard.
- In 2023 heeft IenW besloten om meerdere MIRT-projecten te pauzeren vanwege bekende redenen (stikstof, capaciteit van personeel en financiën). Deze 17 aanlegprojecten blijven stilstaan. Daarom is besloten om in de begroting budgetten te schuiven van aanlegprojecten naar instandhouding. Een beperkt deel van deze budgetten blijft behouden, zodat op deze op termijn weer opgestart kunnen worden. In 2025 ligt de nadruk op deze zogeheten opstartstrategie.

### **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. We willen dat het gereserveerde geld ook daadwerkelijk wordt ingezet, zodat mensen mobiel kunnen blijven en kijken uit naar de opstartstrategie.*

### **Fiets**

Om fietsen te stimuleren gaat het kabinet verder 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, ten opzichte van 2017. Daarnaast streeft het kabinet naar een toename van 100.000 mensen die naar werk fietsen in 2025 ten opzichte van 2022.

Om de fietsveiligheid te verbeteren wordt er een nieuwe regeling uitgewerkt van € 50 miljoen. Aankomend jaar blijft er gewerkt worden in projecten om bijvoorbeeld ouderen en kinderen te stimuleren meer te fietsen. Ook komt er een onderzoek naar de kwaliteit van fietswegen die worden beheerd door de Rijksoverheid.

### **Slimme mobiliteit**

Mobiliteit wordt alsmaar schoner en slimmer. Daarom worden er programma's ondersteund die ons vervoerssysteem verder ontwikkelen om slimmer en duurzamer te worden. Met als doel om het toekomstbestendig te maken door middel van digitalisering en het gebruik van data.

Eerder is voor het programma Vergroening Reisgedrag al € 42,5 miljoen gereserveerd. Dit programma richt zich op het stimuleren van duurzaam reisgedrag- en vervoer, zoals thuiswerken of het gebruik maken van deelmobiliteit. Omdat ook hier sprake is van capaciteitsgebrek en het daarmee niet kunnen uitgeven van geld, is besloten dit geld naar latere jaren te schuiven.

### **Wat vindt BOVAG?**

*We steunen verschillende initiatieven van de overheid op het gebied van slimme mobiliteit en duurzaam gedrag. Daarnaast vragen we de overheid om binnen de EU actief te blijven op het gebied van voertuigdata. Zodat niet alleen nu maar ook in de toekomst de voertuigen blijvend gerepareerd en onderhouden kunnen worden door al onze leden, wat een positieve bijdrage zal hebben op duurzaamheid en de verkeersveiligheid. Ook vinden we het belangrijk dat er langdurig fietsbeleid is en dat er wordt geïnvesteerd in veilige fietsinfrastructuur*

### **Verkeersveiligheid**

Het streven van het ministerie van IenW is nul verkeersslachtoffers in 2050. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is de zogeheten risico-gestuurde aanpak geïntroduceerd. Ook in 2025 wordt verder ingezet op de verdere uitvoering van dit plan en de verbetering van de verkeersveiligheid, vanuit een integrale visie op voertuig, gedrag en infrastructuur.

- Via het coalitieakkoord van het kabinet Rutte IV is er voor de jaren 2023-2026 in totaal €200 miljoen uitgetrokken voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen.
- De Rijksoverheid stelt via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid €500 miljoen beschikbaar tussen 2020 en 2030 voor het veiliger maken van wegen die worden beheerd door provincies, waterschappen en gemeenten. Het Rijk draagt hiermee bij aan 50% van de investering van bijvoorbeeld het aanleggen van schoolzones of drempels. Na 2030 loopt dit budget vooralsnog af.
- De ambitie uit het SPV is om naar nul verkeersslachtoffers te gaan in 2050. Er is door de Tweede Kamer gevraagd of er een tussendoel kan komen door het aantal slachtoffers in 2030 ten opzichte van 2019 te halveren. Een lijst met concrete maatregelen wordt in dit najaar naar de Tweede Kamer gestuurd. Er wordt geen extra geld beschikbaar gesteld om het streven in 2050 te halen.
- Eind 2024 komt IenW met de Actieagenda Auto. Ook het plan om op snelwegen 130 km/uur te kunnen rijden is hier onderdeel van. Daarnaast zullen stappen worden gezet hoe wordt ingespeeld op technologische en autonome ontwikkelingen, zoals de opmars van de elektrische (vracht)auto, verdere digitalisering en automatisering.
- Het ministerie van Justitie en Veiligheid is van plan in 2025 €921 miljoen op te halen met verkeersboetes. Hierbij wordt er extra ingezet op geautomatiseerde handhaving door middel van flitspalen en slimme camera's. Deze boetes zullen

voornamelijk uitgedeeld worden voor rijden onder invloed, rijden door rood licht en het niet dragen van een autogordel.

***Wat vindt BOVAG?***

*Vanzelfsprekend is verkeersveilig een belangrijk thema voor BOVAG. We pleiten voor toekomstbestendige infrastructuur zoals brede, gescheiden fietspaden en overzichtelijke kruispunten. BOVAG blijft betrokken als gesprekspartner voor de Actieagenda Auto.*

*We zijn blij met de initiatieven vanuit de overheid, maar er mag nog wel een stapje bij om het streven in 2050 te halen. 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

De positieve punten uit het Regeerakkoord zijn verder uitgewerkt zoals de plannen om het ondernemingsklimaat te verbeteren. Nieuw is de aandacht voor het creëren van meer fysieke ruimte voor bedrijven. Het gericht ondersteunen van het mkb is nu cruciaal. In de Prinsjesdagstukken zien we dat er werk wordt gemaakt van de aanpak van regeldruk, toegankelijke financiering voor ondernemers en gerichte lastenverlichtingen.

## FISCAAL ONDERNEMERSCHAP

### Inkomsten-/loonbelasting

#### Box 1

In box 1 wordt een extra tariefschijf geïntroduceerd zodat de middeninkomens erop vooruitgaan. Uiteindelijk is de wens dat door deze aanpassing werken meer gaat lonen.

Box 1	Tarief 1° schijf	Lengte 1° schijf	Tarief 2° schijf	Lengte 2° schijf	Tarief 3° schijf
2024	36,97%	€75.519	49,50%	nvt	nvt
2025	35,82%	€38.441	37,48%	€76.817	49,50%

#### Box 2

Het box 2-toptarief gaat omlaag van 33% in 2024 naar 31% in 2025..

Box 2	Percentage	Lengte 1° schijf	Tarief 2° schijf
2024	24,5%	€ 67.000	33%
2025	24,5%	€ 67.000	31%

#### Box 3

De tarieven in box 3 zijn ongewijzigd.

Box 3	Percentage	Heffingvrij vermogen
2024	36%	€ 57.000
2025	36%	€57.684

### Wat vindt BOVAG?

Aandachtspunt is nog wel steeds een hogere belastingdruk van de dga. Deze druk is hoger dan het toptarief in de inkomstenbelasting en daarmee ook hoger dan de belastingdruk voor werknemers.

### Vennootschapsbelasting

Positief is dat er nu sprake is van stabiliteit binnen de vennootschapsbelasting met een positieve wijziging: verhoging van de maximale renteaftrek vennootschapsbelasting.

### Verhoging renteaftrek

Op dit moment wordt de aftrek van de rentekosten beperkt tot 20 procent van de fiscale EBITDA van de belastingplichtige. Het kabinet stelt nu voor het percentage van 20 procent te verhogen naar 25 procent met ingang van 2025. Hierdoor wordt weer een groter bedrag aan rente op vreemd vermogen aftrekbaar voor de vennootschapsbelasting.

Een minpunt is dat de giftenaftrek in de Vpb met ingang van 2025 komt te vervallen. In de Inkomstenbelasting blijft deze aftrek wel bestaan.

### **Verlaging mkb winstvrijstelling teruggedraaid**

De door het vorige kabinet in de Voorjaarsnota 2024 beoogde verlaging van de mkb-winstvrijstelling voor ondernemers in de inkomstenbelasting wordt teruggedraaid. Deze blijft nu staan op 12,7%. i.p.v. de 12,03% die door het vorige kabinet nog was voorgesteld.

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

*De mkb winstvrijstelling draagt bij aan het stimuleren van bedrijvigheid en productiviteit, immers een lagere marginale druk betekent dat ondernemers over een extra verdiende euro minder belasting hoeven af te dragen. Daarom is BOVAG ook positief over deze maatregel alhoewel we t.b.v. het verhogen van het verdienvermogen liever het eerdere percentage van 14% hadden behouden.*

### **Aanpassing bedrijfsopvolgingsregeling (BOR)**

De BOR is een regeling waarbij je onder gunstige voorwaarden een schenking kunt doen aan de opvolgers van je (familie)bedrijf. Onbedoeld gebruik van de BOR wordt verder teruggedrongen. Daarnaast wordt de voortzettingseis verbeterd door de termijn te verkorten van 5 naar 3 jaar. Dat biedt de overnemer eerder ruimte om veranderingen aan te brengen aan de onderneming. Tot slot wil het kabinet de toegang tot de BOR (en de doorschuifregeling) beperken tot reguliere aandelen met een belang van ten minste 5 procent in het totale geplaatste kapitaal.

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

*We begrijpen de aanpassingen vanuit oogpunt van doelmatigheid en onbedoeld gebruik van de regeling. Echter nog niet helder is hoe deze aanpassingen 'nette' situaties van bedrijfsopvolging (onbedoeld) raken.*

## **DUURZAAM ONDERNEMERSCHAP**

---

### **Energiebelasting verlaging voor ondernemers**

De energiebelasting op gas gaat omlaag voor bedrijven in de tweede schijf aardgas (tot 170.000 m<sup>3</sup>) in 2025 met 2,8 eurocent per m<sup>3</sup>.

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

*Verduurzaming is zowel een kans als een noodzakelijke voorwaarde voor de concurrentiekracht op de langere termijn. Echter met de huidige netcongestie staan ondernemers met de rug tegen de muur als ze hun processen willen elektrificeren. BOVAG pleitte hiervoor zolang er nog geen haalbaar en betaalbaar alternatief is voor ondernemers.*

### **Aanpak netcongestie**

Het Landelijk Actieprogramma Netcongestie wordt doorgezet, om met een mix van maatregelen de impact van overbelasting van het net te verminderen. Daarbij wordt onder meer gesproken over tijdelijke extra elektriciteitsproductie, slimmer gebruik van laadpalen en meer flexibiliteit stimuleren bij bedrijven. Daarnaast moet ook hier de regeldruk worden verminderd, zodat er sneller gebouwd en uitgebreid kan worden. Als laatste wil het kabinet inzetten op de ontwikkeling van energyhubs. Daarmee moet het mogelijk worden om decentrale (lokale of regionale) oplossingen te vinden voor de problemen op het elektriciteitsnet. Het kabinet wil energiekosten niet significant uit de pas laten lopen met buurlanden, zodat Nederlandse bedrijven kunnen concurreren met het buitenland.

### **Wat vindt BOVAG?**

*We volgen de ontwikkeling van de energierekening en netwerktarieven voor bedrijven doorlopend. Te meer omdat in de Voorjaarsnota 2025 beleidsaanbevelingen zullen worden meegenomen uit het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Bekostiging. 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 en afwenteling van bijv. netwerkkosten op het mkb moet worden voorkomen zodat ondernemers zich kunnen richten op een haalbare en uitvoerbare energietransitie*

### **Energiebesparing krijgt meer toezicht en handhaving**

In de Voorjaarsnota wordt definitief besloten over het instellen van sectorale energiebesparingsstreefdoelen onder het nationaal programma energiebesparing. Daarnaast wordt 6,7 miljoen euro ingezet op toezicht en handhaving van de huidige energiebesparingsplicht.

### **Wat vindt BOVAG?**

*Het instellen van nieuwe sectorale doelen is een nationale kop. Die is onwenselijk en past niet in het voornemen om juist géén nationale koppen in te stellen. Dat er extra budget wordt ingezet voor toezicht en handhaving op de energiebesparingsplicht kan BOVAG billijken mits ingezet op bedrijven die niet voldoen aan de energie- en informatieplicht.*

### **Toegang tot financiering voor mkb**

Eindelijk toegang tot financiering voor mkb? Daar moet de te ontwikkelen Financieringshub voor gaan zorgen, waarmee mkb'ers makkelijker financiering kunnen vinden. Deze zal eind dit jaar gelanceerd worden. Daarnaast zal het Nationaal Convenant MKB financiering (afspraken tussen Nederlandse Vereniging van Banken, Stichting MKB Financiering, MKB-NL, Qredits, Invest-NL en Invest International) worden uitgerold.. Wat staat er o.a. in het convenant:

1. mkb-bedrijven moeten makkelijker een financiering krijgen.
2. er moet een financieringshub komen waar alle partijen bij zijn aangesloten, waardoor mkb-bedrijven de juiste weg kunnen vinden naar de best passende financiering.
3. er moet aandacht zijn voor uitbreiding bij mkb-financieringsadviseurs; banken hebben namelijk veel van deze cruciale functies weggesaneerd.
4. er moet meer Europees kapitaal worden aangetrokken voor een financieringsfonds. Daarbij is ook het doel dat de financiering voor het mkb goedkoper wordt.

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG vraagt al langer aandacht voor dit onderwerp, bij onder andere MKB-Nederland, en is blij met het doorpakken van deze financieringshub voor mkb-financiering, een onestopshop voor ondernemers, waarbij mobiliteitsretailers worden geholpen en niet worden uitgesloten. Dat is hard nodig, mede omdat van ondernemers stevige investeringen worden gevraagd voor hun rol in verduurzaming.*

### **Ondersteuning MKB bij verduurzaming**

Er komt een fonds voor ondersteuning van financiering van het mkb bij verduurzaming. Daarmee wordt ook de MKB Duurzaamheidslening van Qredits vanaf oktober 2024 landelijk beschikbaar gesteld (MKB Duurzaamheidslening, een lening van maximaal € 50.000 voor duurzame oplossingen voor het bedrijf. De rente op de duurzaamheidslening is lager).



### **Wat vindt BOVAG?**

*Belangrijk dat dit fonds zo laagdrempelig en toegankelijk mogelijk wordt voor ondernemers.*

### **Versterken ondernemingsklimaat**

Om het vestigings- en ondernemersklimaat te verbeteren gaat het kabinet een 'Pact' opzetten. Dat pact moet met name het vertrouwen herstellen van ondernemers samen met ondernemers, experts uit het bedrijfsleven, sociale partner en wetenschap. De ambitie van het kabinet is om weer in de top 5 meest concurrerende landen te komen. De resultaten die uit het Pact voortkomen vormen input voor het programma versterking ondernemingsklimaat dat knelpunten gaat aanpakken op het gebied van regeldruk, fiscaliteit, fysieke ruimte, netcongestie, talent en financiering.

### **Wat vindt BOVAG?**

*We praten al langer over het versterken van het ondernemingsklimaat waarbij nu dan ook de voortgang via de Monitor Ondernemingsklimaat gemeten wordt met een direct gevolg tot actie. Dat is positief. Ook BOVAG houdt vinger aan de pols.*

### **Aanpassingen Energie Investeringsaftrek (EIA), Milieu Investeringsaftrek (MIA)**

EIA, MIA en Vamil zijn regelingen met een zogenoemde horizonbepaling. Dat houdt in dat ze eindig zijn. Aanvankelijk zouden de regelingen per 1 januari 2024 komen te vervallen. Uit het Belastingplan 2024 bleek echter al dat deze vervaldatum verschuift naar 1 januari 2029 en dat blijft ongewijzigd. Maar er zijn wel aanpassingen.

#### **EIA**

Dit kabinet wil het budget voor de EIA verlagen met 10 miljoen euro in de jaren 2025-2028 en met 2 miljoen euro in 2029. Terwijl de EIA juist bijdraagt tot CO<sub>2</sub>-reductie bij mkb-ondernemers en grote bedrijven.

#### **MIA/VAMIL**

De MIA / VAMIL blijft intact waarmee ondernemers worden ondersteund bij vervanging van bedrijfsmiddelen in een milieuvriendelijkere variant.

In de aanvraag- en bezwaarprocedure voert de overheid een efficiëntieslag door. De procedure gaat net als bij de EIA lopen via de RVO. Dit was de inspecteur die voor de milieudeskundige beoordeling de RVO moest raadplegen. De tussenschakel "inspecteur" wil men overslaan.

### **Wat vindt BOVAG?**

*De EIA stimuleert juist gebruik van duurzame energie. BOVAG vindt het daarmee een gemiste kans om op deze regeling, die positief bijdraagt aan de energietransitie, te bezuinigen.*

*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 2025 in aanmerking komen voor de MIA. De MIA-lijst wordt elk jaar in december vastgesteld.*

### **VEKI regeling**

Er wordt in de stukken van Ministerie Groene Groei gesproken over de zgn. VEKI-regeling. (Versnelde Klimaatinvesteringen Industrie regeling) die met name is gericht op de uitrol van bewezen CO<sub>2</sub>-reducerende technologie voor procesefficiency en energiebesparing met een terugverdiëntijd van meer dan 5 jaar.

### **Wat vindt BOVAG?**

*"Ook het mkb maakt hier veel gebruik van", wordt in de stukken aangegeven. Echter alleen de maakindustrie (volgens de voorwaarden) kan hier gebruik van maken, terwijl het 'brede' mkb deze regeling nodig heeft voor het haalbaar en betaalbaar maken van de Energietransitie. Aangezien de regeling wordt voortgezet in 2025, gevoed met middelen uit het Klimaatfonds vindt BOVAG dat deze regeling voor het brede energie intensieve mkb ingezet moet worden.*

## **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. Voor 2025 stijgt het budget voor de WBSO naar € 1,5 miljard. Zo hoeven bedrijven minder belasting te betalen voor hun onderzoek en ontwikkeling en kunnen ze goedkoper innoveren.

### **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. In 2023 waren kunstmatige intelligentie (AI), energiematerialen, waterstof, halfgeleiders en quantumtechnologie de meest prominente technologieën.*

### **Verminderen van regeldruk**

Een van de speerpunten van dit kabinet is de vermindering van de regeldruk voor ondernemers. Om dit voor elkaar te krijgen, komt er een 'Adviescollege toetsing regeldruk'. Dit college krijgt inspraak in een vroeg stadium van de totstandkoming van nieuwe wetten en regels. Daarnaast wordt een reductieprogramma regeldruk opgestart dat de huidige situatie moet verbeteren. Er komen geen nieuwe nationale koppen op Europees beleid (politiek jargon voor niet nog meer extra eisen stellen aan Europese regels). Verder wordt bekeken waar mogelijk bestaande nationale koppen kunnen worden geschrapt. Omdat de verschillen m.b.t. bedrijfsvoering en capaciteit tussen grootzakelijk en mkb bedrijven groot zijn, wordt de Bedrijfseffectentoets (BET) ingezet. Deze zal bij nieuwe regels en wetten kijken of het mogelijk is om een uitgeklede variant te maken voor het mkb. Doelstelling is dat de regeldruk voor ondernemers merkbaar daalt gedurende deze kabinetsperiode zodat ze zich beter kunnen richten op hun primaire processen. Dit wordt gemonitord via de website regeldrukmonitor.nl

### **Wat vindt BOVAG?**

*In de recente editie van de ondernemersmonitor heeft BOVAG zijn leden – met Prinsjesdag in aantocht – onder meer gevraagd naar hun verlanglijstje voor het nieuwe kabinet. De aanpak van regeldruk staat zeer hoog op het wensenlijstje. Liefst drie van de vijf meest genoemde ondernemerswensen gaan over regeldruk. Dat is dan ook een speerpunt van de BOVAG lobby. Een lobby waarin BOVAG samen optrekt met MKB-Nederland en Ministerie EZ. Zie ook de recente uitkomsten van de BOVAG*

Ondernemersmonitor waarbij specifiek aandacht over regeldruk. [Mijn BOVAG - BOVAG Ondernemersmonitor: 'Regeldruk, regeldruk, regeldruk'](#)

### **Meer ruimte om te ondernemen**

Bedrijven krijgen ook in fysieke zin ruimte om te ondernemen. Om ondernemen betaalbaar te houden, gaat het kabinet een 'visie' ontwikkelen op hoe bedrijventerreinen moeten worden ingericht. Om ondernemers, en met name het mkb dat voor driekwart is gevestigd op bedrijventerreinen, te kunnen laten ondernemen, ontwikkelt het kabinet een integrale aanpak voor toekomstbestendige en betaalbare bedrijventerreinen. Dit gebeurt met een mix van herontwikkeling van gebieden, revitalisering van bestaande panden, efficiënt inrichten en benutten van infrastructuur voor energie, internet en mobiliteit. Ook bescherming van bedrijventerreinen, zeker de (schaarse) locaties met hogere milieucategorieën, is onderdeel van deze aanpak.

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

*Bij meer ruimte om te ondernemen hoort ook een andere kijk op bestemmingen. BOVAG pleit al langere tijd voor het invoeren van een brede mobiliteitsbestemming voor mobiliteitsretail. Ondernemers lopen nu aan tegen starre bestemmingsplannen en onnodige bureaucratische rompslomp op bedrijventerreinen. Zo is het voor een autobedrijf (aan de rand van de stad) vaak niet mogelijk om te investeren in fietsenverkoop of -verhuur omdat bestemmingsplannen onderscheid maken tussen verschillende vormen van mobiliteit. Om diezelfde redenen kunnen fietsretailers die een groter aanbod krijgen nu vaak niet uit de binnenstad naar de 'buitenstad' uitwijken. Mobiliteitsbedrijven hebben behoefte aan flexibiliteit. BOVAG heeft dit kabinet dan ook opgeroepen om regionale en lokale overheden te faciliteren en stimuleren om in te zetten op een algemene mobiliteitsbestemming. Hiermee kunnen ondernemers alle vormen - of een mix - van mobiliteit aanbieden en kunnen op deze manier inspelen op de maatschappelijke vraag*

## **WERKGEVERSCHAP**

---

In het Belastingplan staat een korte verduidelijking van de gerichte vrijstelling voor ov-abonnementen die vorig jaar van kracht werd. Verduidelijkt wordt dat als een werkgever een werknemer de mogelijkheid geeft om vrij te reizen of met korting te reizen op zijn kosten, deze kosten gericht zijn vrijgesteld. Voorwaarde hiervoor is wel dat op dezelfde wijze in enige mate ook zakelijk wordt gereisd. De gerichte vrijstelling geldt dus ook voor privéreizen met een recht op vrij reizen, bijvoorbeeld een OV-kaart van de werkgever of een recht op korting van de werkgever.

Verder is de gerichte vrijstelling beperkt uitgebreid, namelijk dat deze niet beperkt is tot Nederlands openbaar vervoer. De gerichte vrijstelling geldt niet voor privéreizen die met een privé – niet door de werkgever vergoed, verstrekt of ter beschikking gesteld – recht worden gemaakt, zoals een privé OV-kaart. De gerichte vrijstelling geldt wel voor zakelijke reizen die met zo'n privékaart worden gemaakt.

De onbelaste reiskostenvergoeding zal verder gelijk blijven aan 2024, zijnde € 0,23 per kilometer. Een volgende evaluatie van de onbelaste reiskostenvergoeding staat gepland voor 2028.

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG ondersteunt deze verduidelijking en de voorgenomen administratieve lastenverlaging.*

### **Veilig en gezond werken**

Werkzekerheid betekent ook gezond en veilig kunnen werken. Met de Arbovisie 2040 werkt het kabinet aan het verlagen van het aantal arbeidsongevallen, zieken en doden door werk. Daarbij werkt het kabinet in 2025 verder aan een wijziging van de regelgeving rondom asbest, naar aanleiding van de EU-richtlijn asbest, en andere gevaarlijke stoffen. Ook wordt ingezet op de aanpak van psychosociale arbeidsbelasting, zoals burn-outs, en de aanpak van agressie en geweld.

Met het actieprogramma seksueel grensoverschrijdend gedrag en seksueel geweld is er aandacht voor sociale veiligheid op het werk.

Daarnaast blijft het kabinet werken aan de kwaliteit van arbeidsgerelateerde zorg. Dit doen zij onder andere met een subsidie voor het vergroten van de opleidingscapaciteit voor bedrijfsartsen

### **Wat vindt BOVAG?**

*Het standpunt van BOVAG is op dit punt onveranderd ten opzichte van voorgaande jaren. 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. Dit is ook opgenomen in de lidmaatschapseisen. BOVAG zal haar leden hierbij blijven ondersteunen via het aanbieden van branche-RI&E's en andere tools. BOVAG ziet de noodzaak van het verminderen en vereenvoudigen van regels op het gebied van Arbo en spant zich hier via verschillende (Arbo-)commissies voor in.*

### **Arbeidsmarktpakket**

Het kabinet werkt aan een goed functionerende arbeidsmarkt die werkzekerheid biedt. Het kabinet gaat daarom door met het hervormen van de arbeidsmarkt en werkt aan een aantal verschillende wetsvoorstellen zoals die in 2023 reeds aangekondigd zijn (het Arbeidsmarktpakket). Daarbij richt het kabinet zich op meer werkzekerheid, meer duidelijkheid en meer wendbaarheid. Dit om de regeldruk zoveel mogelijk te beperken.

Het kabinet werkt een rijksbrede arbeidsmarktagenda uit. Het kabinet ziet een belangrijke rol voor zichzelf weggelegd om de krapte op de arbeidsmarkt in goede banen te leiden. Het kabinet zet in op beleid langs vijf lijnen: kiezen voor kwaliteit van werk, versterken van de economie, verhogen van de productiviteit, het vergroten van duurzame arbeidsmarktparticipatie en het verbeteren van de match tussen werkzoekenden en werkgevers. Daarbij ziet het kabinet de krapte ook nadrukkelijk als een kans om ouderen, statushouders en andere groepen met een grotere afstand tot de arbeidsmarkt naar werk te begeleiden. De inzet langs vijf lijnen werkt het kabinet uit in een brede arbeidsmarktagenda.

Ten aanzien van statushouders en arbeidsmigratie geldt daarbij dat het kabinet in zet op een gericht en selectiever beleid. Het kabinet wil onder andere een verplicht toelatingsstelsel invoeren voor bedrijven die arbeidskrachten ter beschikking stellen van andere bedrijven en komt daarnaast met aanvullende maatregelen. De huidige bedrijfseffectrapportage wordt aangepast, zodat werkgevers van arbeidsmigranten verantwoordelijk worden voor overlast en kosten die kunnen ontstaan wanneer arbeidsmigranten geen reguliere huisvesting hebben zoals kortdurende of tijdelijke huisvesting. Aanvullend wordt de regeling voor kennismigranten geëvalueerd met als doel kennismigranten gericht aan te trekken

### *Wetswijzigingen*

Bovendien werkt het ministerie van SZW aan verschillende plannen en wetswijzigingen. Veel (inkomsondersteunende) regelingen zijn te ingewikkeld. Het kabinet start daarom met een hervormingsagenda: wet- en regelgeving in de sociale zekerheid, toeslagen en inkomstenbelasting wordt vereenvoudigd. De hervormingsagenda heeft drie doelen: inkomsondersteuning moet zekerheid bieden en makkelijk te begrijpen zijn. En (meer) werken moet lonen

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG vindt het goed dat de arbeidsmarkt wordt hervormd, want dat is nodig met de huidige krapte op de arbeidsmarkt. Dat het kabinet zich daarbij richt op meer werkzekerheid, meer duidelijkheid en meer wendbaarheid om de regeldruk zoveel mogelijk te beperken ondersteunen wij. BOVAG is benieuwd naar de concrete uitwerking van deze plannen.*

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

Het kabinet draagt ook in 2025 bij aan leren en ontwikkelen om de duurzame inzetbaarheid van werkenden en het verdienvermogen van werkgevers te vergroten. Ook draagt leren en ontwikkelen bij aan het oplossen van de mismatch op de arbeidsmarkt. Via de SLIM-regeling worden werkgevers ondersteund. Volgens het kabinet is dit aanvullend op de eigen inspanningen van werkgevers en werknemers op het gebied van leven lang ontwikkelen. In maatschappelijk cruciale kraptesectoren wordt arbeidsmarktgerichte scholing gestimuleerd. Het kabinet ontwikkelt samen met sectoren waar we ook in de toekomst voldoende mensen nodig blijven hebben (waaronder zorg, kinderopvang, techniek, bouw & energie, groen en onderwijs) sectorale ontwikkelpaden.

Daarnaast gaat het kabinet een forse impuls geven aan de ontwikkeling van bij-, op- en omscholingsaanbod door middel van de nationale LLO-katalysator. In regionale samenwerkingsverbanden van bedrijfsleven, onderwijs (mbo, hbo en wo; publiek en privaat) en overheid vindt vraaggerichte ontwikkeling van het scholingsaanbod plaats en worden afspraken gemaakt over uitvoering en deelname. Het programma is opgeknipt in twee tranches: tranche 1 loopt tot eind 2025, tranche 2 loopt tot 2029. In tranche 1 ligt de focus op scholing die benodigd is voor het realiseren van de ambities op het vlak van de energie- en grondstoffentransitie. Vervolgens wordt de aanpak in de tweede tranche verbreed naar andere (tekort)sectoren. Onderdeel van het plan is het opzetten van een LLO-Radar, waarmee continu de (toekomstige) behoefte aan vaardigheden op de arbeidsmarkt in beeld wordt gebracht, zodat tijdig kan worden voorzien in passend scholingsaanbod.

Ook wordt in de LLO-katalysator gewerkt aan het versterken van de leercultuur bij bedrijven en instellingen, aan professionalisering van de onderwijsorganisaties op het gebied van LLO-dienstverlening en vindt op landelijk niveau onderzoek en ontwikkeling plaats.

### **Wat vindt BOVAG?**

*BOVAG ondersteunt de voorstellen van het kabinet en zet daarnaast zelf via de opleidingsfondsen ook in op duurzame inzetbaarheid, onder andere door middel van Leven Lang Ontwikkelen (LLO). Bovendien is BOVAG in 2023 aangesloten bij het Aanvalsplan Techniek, waar bovenstaande eveneens een plek inneemt, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van Hybride Techniekcentra (een voorbeeld van regionale samenwerkingsverbanden van bedrijfsleven, onderwijs (mbo, hbo en wo; publiek en privaat) en overheid). Daarnaast worden voor de branche sectorale ontwikkelpaden ontwikkeld, waar BOVAG bij betrokken is.*

### **Subsidieregeling praktijkleren**

De Subsidieregeling praktijkleren wordt in 2025 voortgezet. De Subsidieregeling praktijkleren is bedoeld om werkgevers te stimuleren praktijk- en werkpleerplaatsen aan te bieden. Deze regeling maakt het mogelijk dat leerlingen, studenten of werknemers die een (beroeps)opleiding volgen, zich beter voorbereiden op de arbeidsmarkt, waardoor werkgevers kunnen beschikken over beter opgeleid personeel. Deze stimulering vindt plaats via een tegemoetkoming aan werkgevers voor de begeleidingskosten van leerlingen of studenten of het loon- of begeleidingskosten van een promovendus of technologisch ontwerper in opleiding (toio). Afgelopen jaar is de subsidieregeling voor een periode van vijf jaar verlengd tot en met studiejaar 2027/2028.

Voor het studiejaar 2025/2026 stelt het kabinet een grote bezuiniging voor op deze regeling.

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

*BOVAG betreurt de voorgestelde bezuiniging op de Subsidieregeling praktijkleren in studiejaar 2025/2026. In de mobiliteitssector worden veel medewerkers door middel van een BBL-traject opgeleid. Werkgevers besteden hier tijd en geld aan en krijgen een deel gecompenseerd via de huidige subsidieregeling. Bezuiniging op deze regeling mag er niet toe leiden dat het opleiden van jongeren minder aantrekkelijk wordt in tijden van arbeidsmarktkrapte.*

### **Premies werknemersverzekeringen**

De hoogte van de premies volksverzekeringen en premies werknemersverzekeringen voor 2025 zijn reeds bekendgemaakt. Het blijkt dat de rekenpremie voor de Werkhervattingskas (Whk) stijgt, net zoals de Awf-premies. De premies uit de begroting van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) zijn nog niet allemaal definitief.

In de Rijksbegroting van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid zijn de kosten voor de sociale verzekeringen 2025 bekendgemaakt. Hierin staat dat het premiepercentage voor de Algemene Ouderdomswet (AOW) 17,90% blijft. Ook voor de Algemene Nabestaandenwet (ANW) blijft het premiepercentage gelijk met 0,10%. De premie voor de Werkhervattingskas (Whk) stijgt van 1,22% naar 1,33%.

### **Stijging Awf-premies per 2025**

In het hoofdlijnenakkoord werd eerder al duidelijk dat de premie voor het Algemeen Werkloosheidsfonds (Awf) stijgt met 0,1%. Deze verhoging was voor 2026 opgenomen in het hoofdlijnenakkoord en is een jaar naar voren gehaald. De Awf-premies zijn gedifferentieerd om bedrijven te motiveren om werknemers in vaste dienst te nemen. De premie voor het Arbeidsongeschiktheidsfonds (Aof) voor zowel de kleine als de grote werkgevers gaan omhoog.

Dit zijn de voorlopige sociale premies voor 2025:



Tabel 128 Premiepercentages sociale verzekeringen (%)					
Premie	Fonds	Uitgaven	Betaald door	2024	2025
AOW	Ouderdomsfonds	AOW	Werknemer	17,90	17,90
Anw	Nabestaandenfonds	Anw	Werknemer	0,10	0,10
Awf-laag	Algemeen Werkloosheidsfonds	WW, ZW	Werkgever	2,64	2,74
Awf-hoog	Algemeen Werkloosheidsfonds	WW, ZW	Werkgever	7,64	7,74
Ufo	Uitvoeringsfonds voor de overheid	WW, ZW, WGA overheid	Werkgever	0,68	0,68
Aof-laag	Arbeidsongeschiktheidsfonds	WGA, IVA, WAO, WAZ, WAZO, ZW	Werkgever	6,18	6,35
Aof-hoog	Arbeidsongeschiktheidsfonds	WGA, IVA, WAO, WAZ, WAZO, ZW	Werkgever	7,54	7,58
Aof	Uniforme opslag kinderopvang	Kinderopvang	Werkgever	0,50	0,50
Whk	Werkhervattingskas (rekenpremie)	WGA, ZW	Werkgever	1,22	1,33

### **Armoedebestrijding en bestaanszekerheid**

Volgens het kabinet staat armoede mensen in de weg om zichzelf maximaal te ontplooiën. De afgelopen jaren zijn de armoedecijfers in Nederland gedaald. Tegelijk zijn economische ontwikkelingen onvoorspelbaar. Het kabinet neemt zich voor de (kinder-)armoedecijfers niet uit te laten komen boven het referentiejaar 2024. Om (kinder-)armoede tegen te gaan neemt het kabinet verschillende maatregelen. Zo wordt bijvoorbeeld het kindgebonden budget en de huurtoeslag verhoogd. Ook bevriest het kabinet van 2025 tot en met 2027 de afbouw van de dubbele algemene heffingskorting in de bijstand. Voor mensen in de bijstand voorkomt het kabinet daarmee dat hun uitkering tussen 2025 en 2027 daalt. Daarnaast werkt het kabinet toe naar een oplossing voor het knelpunt in het kindgebonden budget rondom de noodgedwongen elders verblijvende partner.

Daarnaast gaat armoede volgens het kabinet niet alleen over inkomen, maar ook over de mate waarin mensen kunnen meedoen in de maatschappij. Het kabinet focust daarom ook op werk, want werk biedt de beste weg uit armoede. Ook wil het kabinet kijken naar de oorzaken van (kinder-)armoede die overgaat van generatie op generatie, en de effecten daarvan op zorg, onderwijs, leefomgeving en veiligheid. Bovendien zet het kabinet in 2025 het programma schoolmaaltijden voort om in de basale levensbehoeften van kinderen te voorzien, zodat zij kunnen leren en ontwikkelen.

Het kabinet wil daarnaast groepen die in de knel zitten meer inkomenszekerheid bieden. Er zijn een aantal groepen, zoals werkende armen, die het de afgelopen jaren extra zwaar te verduren hebben gehad. Het kabinet stelt geld beschikbaar om groepen in de knel te helpen. Ook wordt voor de periode 2025 tot en met 2027 een tijdelijke regeling opgericht voor een groep alleenverdieners.

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

*BOVAG ziet het belang van armoedebestrijding en bestaanszekerheid en is content met het feit dat het kabinet hier ook in 2025 oog voor heeft. 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.*

### **Arbeidsongeschiktheid**

Volgens het kabinet moet het arbeidsongeschiktheidsstelsel toekomstbestendig worden. Het kabinet gaat aan de slag met de aanbevelingen van OCTAS. Het kabinet wil een arbeidsongeschiktheidsstelsel waarin bestaanszekerheid en vertrouwen centraal staan. En een stelsel dat toekomstbestendig, betaalbaar en uitvoerbaar is.

De commissie OCTAS biedt aanknopingspunten voor een beter stelsel van arbeidsongeschiktheid, maar de uitwerking daarvan in concrete maatregelen kost tijd. Die uitwerking zal de komende periode verder vorm worden gegeven. In de tussentijd zijn twee maatregelen genomen.

Het kabinet moet nog een concreet voorstel uitwerken voor de WW. Net als bij arbeidsongeschiktheid moet bij werkloosheid echt de slag gemaakt worden naar inzetbaarheid en werkzekerheid in plaats van baan zekerheid.

***Wat vindt BOVAG?***

*BOVAG juicht het toe dat het arbeidsongeschiktheidsstelsel toekomstbestendig gemaakt wordt en hoopt dat de zware verplichtingen die de huidige Wet verbetering poortwachter op werkgevers legt verminderd worden.*