

Samenvatting Prinsjesdag-plannen 2019



Samenvatting Prinsjesdag 2019

BOVAG

FISCAAL MOBILITEIT

BPM Aanschafbelasting

WLTP

Het kabinet heeft op Prinsjesdag 2019 de nieuwe, langverwachte WLTP-tabellen voor de BPM gepresenteerd, die op 1 juli 2020 moeten ingaan. Met deze wetwijziging komt een einde aan de overgangperiode, die sinds 1 september 2018 loopt. Sinds dat moment wordt de officiële CO₂-uitstoot in Europa op basis van de nieuwe, strengere Worldwide Light Vehicle Test Procedure (WLTP) gemeten, maar de Nederlandse BPM baseert zich nog op de oude NEDC-testcyclus.

TARIEVEN BENZINE + DIESEL	1-1-'18 (NEDC)	1-1-'19 (NEDC)	1-1-'20 (NEDC)	1-7-'20 (WLTP)
Basis (vanaf 1 g/km CO ₂)	€ 356	€ 360	€ 366	€ 366
BPM per g/km CO ₂ / 1e schijf	€ 2	€ 2	€ 2	€ 1
2 ^e schijf	€ 63	€ 60	€ 59	€ 57
3 ^e schijf	€ 139	€ 131	€ 129	€ 124
4 ^e schijf	€ 229	€ 215	€ 212	€ 204
5 ^e schijf	€ 458	€ 429	€ 424	€ 408
CO ₂ SCHIJVEN BENZINE + DIESEL				
Vrijstellingsgrens	0 g/km	0 g/km	0 g/km	
1 ^e schijf	1-73 g/km	1-71 g/km	1-68 g/km	1-90 g/km
2 ^e schijf	74-98 g/km	72-95 g/km	69-91 g/km	91-116 g/km
3 ^e schijf	99-144 g/km	96-139 g/km	92-133 g/km	117-162 g/km
4 ^e schijf	145-162 g/km	140-156 g/km	134-150 g/km	163-180 g/km
5 ^e schijf	> 162 g/km	> 156 g/km	> 150 g/km	> 180 g/km
DIESELTOESLAG				
CO ₂ -grens dieseltoeslag	63 g/km	61 g/km	59 g/km	80 g/km
Dieseltoeslag (per g/km)	€ 87,38	€ 88,43	€ 89,85	€ 78,82
TARIEVEN PHEVs **				
BPM per g/km CO ₂ / 1 ^e schijf	€ 19	€ 27	€ 27	€ 24
2 ^e schijf	€ 87	€ 113	€ 111	€ 83
3 ^e schijf	€ 289	€ 271	€ 267	€ 199
CO ₂ SCHIJVEN PHEVs				
1 ^e schijf	0-30 g/km	0-30 g/km	0-30 g/km	0-33 g/km
2 ^e schijf	31-50 g/km	31-50 g/km	31-50 g/km	34-59 g/km
3 ^e schijf	> 50 g/km	> 50 g/km	> 50 g/km	> 59 g/km

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

Het is de bedoeling van de nieuwe tabellen dat gemiddeld niet meer of minder BPM wordt betaald. Daarbij baseert het kabinet zich op berekeningen over het verschil tussen NEDC en WLTP van onderzoeksbureau TNO in opdracht van het Ministerie van Financiën. Daaruit komt dat WLTP-auto's op papier gemiddeld 10% plus 15 g/km meer CO₂ uitstoten dan in de NEDC-testcyclus.

Een directe vergelijking ligt ingewikkeld omdat de overgang van NEDC naar WLTP niet de enige verandering in de BPM tussen 2018 en 2020 is. In diezelfde periode past het kabinet namelijk sowieso al jaarlijks de BPM-tarieven aan. Enerzijds om te corrigeren voor de aanname dat nieuwe auto's steeds zuiniger worden, en anderzijds om de BPM in de jaren tot en met 2020 beetje bij beetje te verlagen (belofte door oud-staatssecretaris van Financiën Eric Wiebes. Een directe vergelijking tussen 'oud' en 'nieuw' is daardoor eigenlijk niet mogelijk. BOVAG zal komende periode de nieuwe BPM-tabel analyseren en onder andere vergelijken met het TNO-onderzoek. Daarnaast staan wij natuurlijk open voor signalen van leden dat de BPM-overgang van NEDC naar WLTP niet eerlijk zou gebeuren.

Overige BPM-maatregelen

- *Stimuleren elektrische auto's in de BPM (uitwerking Klimaatakkoord).* Naast de WLTP heeft het kabinet Prinsjesdag 2019 ook aangegrepen om de fiscale maatregelen voor het stimuleren van nulemissieauto's uit het Klimaatakkoord in een wetsvoorstel te verankeren. Over de BPM is afgesproken dat emissieloze auto's tot en met 2024 vrijgesteld blijven van het betalen van de BPM en MRB (rijksdeel). Vanaf 2025 betalen zij een vaste voet van € 360 per auto aan BPM.
- *Afschaffing teruggaafregeling voor taxi's.* De teruggaafregeling voor taxi's voor de BPM wordt per 1 januari 2020 afgeschaft. (N.B. de vrijstelling MRB voor taxi's blijft bestaan.) Bestaande gevallen worden gerespecteerd. Dit leidt tot een extra opbrengst van structureel € 35 mln. per jaar. Deze maatregel was al bekend uit het Belastingplan van vorig jaar.
- *BPM op kampeerauto's en bestelauto's* is onveranderd; 37,7% van de netto catalogusprijs, minus € 1.283 (benzine) of plus € 273 (diesel).
- *BPM op motoren* is onveranderd; 19,4% van de netto catalogusprijs minus € 210.

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

MRB Motorrijtuigenbelasting

MRB en het Klimaatakkoord

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

BOVAG is geen voorstander van overstimulering van elektrische voertuigen, maar merkt wel op dat met name ondernemers gedwongen worden om mee te betalen aan het betaalbaar houden van de fiscale voordelen van emissieloze auto's.

Andere MRB-maatregelen

- *WLTP-consequenties MRB halftarief plug-in hybrides.* Behalve in de BPM, werkt de overgang van NEDC-naar WLTP-CO2 waarden voor een klein stukje door in de MRB, namelijk het halftarief voor auto's met een uitstoot van minder dan 50 g/km CO2 (op NEDC-basis). Vooralsnog houdt het kabinet vast aan deze definitie op basis van de NEDC. Een herziening wordt meegenomen in de modernisering van het MRB-systeem, dat per 1 januari 2021 moet worden opgeleverd.
- De eerder aangekondigde *fijnstoftoeslag voor dieselauto's zonder (af-fabriek) roetfilter* kon wegens problemen bij de Belastingdienst niet per 1 januari 2019 worden ingevoerd. Deze wordt tot nader order uitgesteld. Wel zijn er al een technische aanpassingen doorgevoerd aan deze regeling:
 - o Een specifieke fijnstofnorm voor vrachtauto's (10mg/kWh, ofwel de Euro VI-grenswaarde).
 - o Een aanscherping van de wet zodat auto's die vóór 1 september 2009 zijn toegelaten de fijnstoftoeslag niet kunnen ontlopen, tenzij er echt geen fijnstofuitstoot kan worden bepaald.
 - o Als het roetfilter is verwijderd en daarvan melding is gemaakt, kan de fijnstoftoeslag niet langer worden ontlopen (dit was per abuis wel het geval volgens de wet tot nu toe).

- MRB-tarieven worden eind 2019 zoals ieder jaar aangepast met de *inflatiecorrectie*. De provinciale opcenten vormen een deel van de MRB-tarieven. De tarieven van de verschillende provincies voor 2020 zijn nog niet bekend.

Fiscale bijtelling auto en fiets van de zaak

Stimuleren elektrische auto's in de bijtelling (uitwerking Klimaatakkoord)

De bijtelling voor elektrische auto's (alleen nieuwe gevallen) gaat volgend jaar al naar 8 procent en loopt in de jaren daarna stapsgewijs op naar het gewone tarief van 22 procent vanaf 2026. Nu is deze nog 4 procent. Bovendien wordt het maximumbedrag waarover deze bijtelling geldt, verlaagd van € 50.000 dit jaar naar € 45.000 in 2020 en € 40.000 in de jaren erna. Die 'cap' geldt overigens niet voor waterstof-elektrische auto's. Met de aanpassing in de bijtelling voor EV's in 2020 breekt het kabinet met staande afspraken uit Autobrief II.

Het voorkomen van overstimulering juicht BOVAG op zich toe en dus zijn wij vóór een stapsgewijze vermindering van de bijtellingsvoordelen op elektrische auto's. Wél problematisch vinden wij dat de bijtelling al volgend jaar op de schop gaat. Voor de jaren 2017 t/m 2020 was het hele auto-fiscale beleid namelijk al vastgelegd in Autobrief II. En daar wijkt de overheid nu van af. Voorspelbaarheid van beleid is belangrijk voor de sector (denk aan verkoopdoelstellingen en inkoop voor volgend jaar) en voor het vertrouwen in de overheid. Op dit moment loopt een onderzoek naar de effecten op de markt van deze plotselinge wijziging. Afhankelijk van de uitkomsten zullen wij bij de behandeling in de Tweede Kamer lobbyen voor uitstel van de maatregel tot 2021.

Bijtelling leasefiets

Per 1 januari 2020 wordt, na een stevige lobby van onder meer BOVAG, een bijtelling voor de leasefiets geïntroduceerd. Voor het privégebruik van de (elektrische) fiets van de zaak gaat een bijtellingsforfait van 7 procent over de catalogusprijs gelden. Dan zijn we verlost van het zelf bepalen van de kilometerkostprijs en het per aantoonbaar werkelijk gereden privékilometer afdragen van de bijtelling. De regeling geldt ook voor de speed-pedelec. Deze maatregel was al bekend uit het vorige Belastingplan.

Accijnzen en energiebelasting

Dieselaccijnsverhoging als gevolg van het Klimaatakkoord

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

Vanuit het verleden is BOVAG altijd beducht op grenseffecten als gevolg van verhoging van de brandstofaccijnzen. Nederland heft in 2019 € 0,49 accijns per liter diesel en in vergelijking met België (dieselaccijns: €0,60 per liter) ziet BOVAG deze effecten niet ontstaan als Nederland de dieselaccijns verhoogt. Duitsland is echter een heel ander verhaal, want daar bedraagt de dieselaccijns op dit moment € 0,47 per liter. Hoewel ook bij onze Oosterburen geluiden over een accijnsverhoging de ronde doen, kunnen grenseffecten niet op voorhand worden uitgesloten.

Automotive overig

'Hand aan de kraan' (uitwerking Klimaatakkoord)

De bijtellingspercentages, BPM- en MRB-voordelen voor elektrische auto's die in het wetsvoorstel over de uitwerking van het Klimaatakkoord staan, kunnen afhankelijk van marktontwikkelingen worden aangepast (het principe van 'hand aan de kraan').

BOVAG: Ook langs deze weg staat de voorspelbaarheid van overheidsbeleid dus ter discussie. De verwachting is overigens dat, onder meer door deze maatregelen, 24 procent van de nieuwe auto's in 2025 emissievrij zal zijn.

Nog geen aanschafsubsidie voor particulieren

Een belangrijk element in het klimaatakkoord is de subsidie op de aanschaf van een elektrische auto door particulieren. Hiermee wordt meer evenwicht in de stimulering gebracht tussen de zakelijke en particuliere markt. Zo'n aanschafsubsidie maakt echter geen onderdeel uit van de fiscale plannen die vandaag zijn

gepresenteerd. Deze wordt komende maanden, in samenwerking met de autosector, verder uitgewerkt en uiterlijk 1 juli 2020 gepresenteerd.

Verkenning betalen naar gebruik

In het wetsvoorstel over fiscale uitwerking van het Klimaatakkoord staat wel dat het kabinet onderzoek zal doen en voorbereidingen treffen voor een ander systeem van autobelastingen gericht op het betalen naar gebruik na 2025.

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

	Ontwerpbegroting 2019	Verwachte realisatie 2019	Ontwerpbegroting 2020
BPM	2.201	2.310	2.466
MRB	4.275	4.248	4.391
Accijns benzine	4.456	4.519	4.605
Accijns diesel en LPG	4.028	3.952	4.024
BZM (eurovignet)	196	182	201

Het kabinet rapporteert daarnaast over de budgettaire gevolgen in de komende jaren van de fiscale maatregelen die de komende jaren worden genomen als uitvloeisel van het klimaatakkoord:

Budgettaire gevolgen in mln. € van het onderdeel mobiliteit van de Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord

	2020	2021	2022	na 2025
Stapsgewijs oplopen bijtelling elektrische voertuigen (EV)	28	8	3	82
Aanpassen vaste voet van de BPM op EV	19	-303	-350	-27
Aanpassen MRB EV	1	-156	-187	-67
Extra inkomsten energiebelasting door EV	-1	15	31	11
Aanpassing MRB bestelauto's	0	19	39	42
Accijnsverhoging diesel	1	32	-13	-5
Saldo mobiliteit	48	-385	-477	36

FISCAAL ONDERNEMER-GERELATEERD

Energiebelasting

De tarieven van de energiebelasting worden aangepast, zodat een sterkere prikkel ontstaat om te verduurzamen. Door aardgas zwaarder te belasten en elektriciteit juist minder, wordt de overstap van aardgas naar elektrische en meer duurzame warmteopties aantrekkelijker. Ten aanzien van de opslag duurzame energie worden de tarieven zo vastgesteld dat 66% door bedrijven gedragen wordt.

Het kabinet heeft besloten dat bedrijven een groter aandeel van de energiebelasting moeten gaan betalen. Van 50% naar 66% ten gunste van huishoudens. De vormgeving van de zgn. ODE-schuif (Opslag Duurzame Energie) is zo vormgegeven dat MKB met een relatief laag verbruik zoveel mogelijk wordt ontzien. BOVAG maakt zich hard om onevenredige lastenverzwaringen voor alle MKB-bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen.

Wijzigingen Energie Investeringsaftrek (EIA)

Sinds 1 januari 2019 is in de EIA een aftrekpercentage van kracht van 45% resulterend in een netto fiscaal voordeel van ongeveer 10%. Het EIA-budget van € 147 mln. wordt naast de stimulering van energiebesparing ook benut voor verbreding van de EIA in verband met het Klimaatakkoord met de focus op CO₂-reducerende maatregelen, waaronder ondersteuning van investeringen in warmte-infrastructuur. In 2020 krijgt deze verbreding van de EIA zijn beslag.

Verhoging overdrachtsbelasting niet-woningen

De overdrachtsbelasting voor niet-woningen wordt verhoogd, het tarief gaat van 6% naar 7%. Het tarief voor woningen blijft gelijk, 2%. De inkomsten uit deze verhoging zullen worden gebruikt ter dekking van de voorstellen uit het Klimaatakkoord. De overheid wil de burgers ontzien en het bedrijfsleven laten meebetalen. De verhoging treedt in werking op 1 januari 2021.

Vermindering zelfstandigenaftrek

Het kabinet wil de fiscale verschillen tussen zzp-ers en werknemers in vaste dienst kleiner maken door de zelfstandigenaftrek in stappen te verlagen van € 7.280 naar € 5.000 in 2028. Oorspronkelijk bedoeld om verzekeringen te kunnen financieren voor arbeidsongeschiktheid en pensioen. BOVAG verwacht een toename in onverzekerde ZZP'ers. Een vangnet regeling wordt nog urgenter.

Vrijstelling van assurantiebelasting verzekering doorbetalingsverplichting

Er zijn verzekeringen die de verplichtingen dekken van de werkgever tot doorbetaling bij ziekte of uitkering bij overlijden. Deze verzekeringen kennen geen rechtstreekse uitkering van de verzekeraar aan de werknemer. De verzekeringen vallen daarmee niet onder de huidige vrijstelling voor ongefallen-, invaliditeits- en arbeidsongeschiktheidsverzekeringen. Dit wordt nu gerepareerd.

Verlaging Venootschapsbelasting uitgesteld

Het tarief van de vennootschapsbelasting gaat in 2020 niet omlaag, maar blijft op 25%. In 2021 gaat het tarief naar 21,7%; eerder was besloten dat het tarief naar 20,5% zou gaan. Het minder verlagen en uitstellen van de tariefsverlaging raakt het middelgrote familiebedrijfsleven. Het tarief voor winsten tot € 200.000 (het mkb tariefopstapje) gaat wel zoals bepleit omlaag in 2020 naar 16,5% en in 2021 naar 15%. De betalingskorting in de vennootschapsbelasting wordt afgeschaft per 2021.

	Tot € 200.000 winst	Vanaf € 200.000 winst
2019	19%	25%
2020	16,5%	25%
2021	15%	21,7%

Als het aankomt op verduurzaming, signaleert BOVAG dat het bedrijfsleven moet betalen voor het ontzien van huishoudens, zie de verhoging van de overdrachtsbelasting voor niet-woningen en uitstel van de verlaging van de Vpb. De overheid zegt weliswaar rekening te willen houden met het bedrijfsleven, maar lijkt tegelijkertijd niet helemaal scherp te hebben dat het bedrijfsleven vele verschijningsvormen kent. BOVAG betreurt het dat met name het MKB als banenmotor in de plannen van het kabinet het kind van de rekening dreigt te worden.

Tariefverhoging innovatiebox

Een andere opvallende maatregel die het kabinet neemt is de verhoging van het tarief in de zogeheten innovatiebox. Winst behaald uit innovatieve activiteiten wordt lager belast dan 'gewone' winsten. Het kabinet wil het tarief echter verder verhogen, van 7 naar 9% vanaf 2021

BOVAG vindt dat dit duidelijk op gespannen voet staat met de doelstelling om de innovatiekracht en R&D-uitgaven in Nederland te vergroten.

Werkgeverschap

Werkkostenregeling

Verruiming vrije ruimte

De vrije ruimte wordt per 1 januari 2020 verhoogd van 1,2% naar 1,7% van de totale loonsom voor zover deze niet meer bedraagt dan € 400.000. Voor het gedeelte boven de € 400.000, blijft de vrije ruimte 1,2%. Deze verruiming is vormgegeven in nauw overleg met vertegenwoordigers van het MKB, waaronder BOVAG via VNO-NCW en MKB Nederland.

Vrijstelling vergoeding kosten VOG

Het kabinet wil dat werkgevers de kosten voor het aanvragen van een verklaring omtrent gedrag (VOG) onbelast kunnen vergoeden. Er wordt een gerichte vrijstelling in de wet opgenomen. Dit kan voor APK-erkenninghouders van belang zijn, aangezien voor nieuwe keurmeesters een VOG vereist is.

Verlenging aangiftetermijn afdracht eindheffing

Bij overschrijding van de vrije ruimte in een kalenderjaar moet een werkgever de verschuldigde eindheffing aangeven tegelijk met de aangifte over het eerste aangiftetijdvak van het volgende kalenderjaar. Dat blijkt veelal te krap en daarom krijgen werkgevers daarom meer tijd; het mag dus een tijdvak later.

Aanpassing waardering branche-eigen producten

Werkgevers kunnen hun werknemers goederen verstrekken die in het bedrijf zelf of in een verbonden vennootschap zijn geproduceerd. Momenteel moeten werkgevers deze zogeheten branche-eigen producten in beginsel waarderen tegen het factuurbedrag dat een derde voor het product zou moeten betalen en bovendien geldt voor branche-eigen producten een gerichte vrijstelling tot een bedrag van hoogstens 20% van de waarde in het economische verkeer van deze producten. Deze vrijstelling mag niet hoger zijn dan € 500 per werknemer per kalenderjaar. Dit was een erg ingewikkelde regeling. Voortaan kunnen werkgevers het factuurbedrag negeren en uitgaan van de waarde in het economische verkeer ofwel de waarde die een redelijk handelend verkoper met een redelijk handelend koper overeen zou komen.

Arbeidsmarktbeleid

Nieuwe WW-premie

Werkgevers gaan per 1 januari 2020 voor de Werkloosheidswet 2,94% of 7,94% premie betalen voor iedere werknemer. De hoge premie geldt voor flexibele krachten en de lage voor vaste werknemers. De sectorpremie voor de WW verdwijnt. Voor werknemers met een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd met een vaste omvang gaat een lage premie van 2,94% gelden. De premie voor werknemers met een tijdelijk of flexibel contract wordt 5 procentpunten hoger: 7,94%. De wijziging van de WW-premie staat in de Wet arbeidsmarkt in balans (WAB).

Op de wijziging van de WW-premie heeft BOVAG reeds bij het ontwerp van deze wetgeving bezwaar gemaakt. De sectorpremie was juist voor ondernemers in de mobiliteitsector laag omdat er veel aan opleiding (instroom) gedaan wordt. Door nu alleen te focussen op het onderscheid tussen flex en vast, zullen kosten voor ondernemers flink kunnen stijgen.

Minder inkomstenbelasting

Werkenden gaan in 2020 minder inkomstenbelasting betalen door de verhoging van de arbeidskorting en algemene heffingskorting en de versnelde invoering van het twee-schijvenstelsel. Dat betekent dat werkenden meer overhouden van hun loon en loonsverhoging.

Aanvullend geboorteverlof vanaf 1 juli 2020

Per 1 juli 2020 kunnen partners tot 5 weken aanvullend geboorteverlof opnemen. Zij krijgen dan een uitkering ter hoogte van 70% van hun dagloon, tot 70% van het maximumdagloon. UWV betaalt deze weken verlof.

Arbeidsongeschiktheid

Loondoorbetaling bij ziekte

De loondoorbetalingsplicht bij ziekte wordt makkelijker, duidelijker en goedkoper gemaakt. Verzekeraars hebben de MKB-verzuimontzorgverzekering verder ontwikkeld die vanaf nu wordt aangeboden.

Veranderingen transitievergoeding arbeidsongeschiktheid

Werkgevers kunnen vanaf 1 april 2020 compensatie aanvragen als zij een werknemer ontslaan die langer dan 2 jaar ziek is. Zo voorkomt de overheid dat werkgevers te maken krijgen met een opeenstapeling van kosten na tweejaar loon doorbetalen aan zieke werknemers. De compensatieregeling geldt voor transitievergoedingen die op of na 1 juli 2015 zijn betaald.

BOVAG is blij met deze afspraak, met name de kleine ondernemers hebben grote risico's bij arbeidsongeschiktheid van medewerkers die nu collectief gedragen gaan worden. De Rijksoverheid voorkomt zo dat werkgevers te maken krijgen met een cumulatie van kosten na twee jaar loon doorbetalen aan zieke werknemers.

Opleiding en Ontwikkeling

Leven Lang Ontwikkelen

De fiscale regeling aftrek van scholingsuitgaven zal worden vervangen door een individuele leerrekening. Vanwege de samenhang tussen de afschaffing van de fiscale aftrek voor scholingsuitgaven en de invoering van het STAP-budget vindt de afschaffing plaats op het moment waarop de Subsidierегeling STAP-budget in werking treedt. Er is geen overgangsregeling omdat het in ieder geval nog een jaar duurt, er in 2016 al een wetsvoorstel tot afschaffing van de aftrek is ingediend en het voornemen tot afschaffing is opgenomen in het regeerakkoord.

Subsidierегeling Praktijkleren (BBL). De subsidierегeling praktijkleren is in 2019 tot 2023 verlengd. Deze stimulering vindt plaats via een extra tegemoetkoming in de begeleidingskosten voor BBL-stageplekken.

De mobiliteitsector heeft bij uitstek veel leerlingen die in de praktijk het vak leren. BOVAG wil de instroom blijven continueren en stimuleren. De BBL-trajecten zijn daar een onmisbare schakel in. Dat de subsidierегeling praktijkleren verlengd is, is een goede zaak voor de sector.

Inzetbaarheid

Maatregelen voor mensen met zware beroepen

Duurzame inzetbaarheid is met de stijgende AOW-leeftijd nog belangrijker. Het kabinet stelt hiervoor € 10 mld. structureel beschikbaar vanaf 2020.

Eerder uittreden

Uit het pensioenakkoord volgt dat het tijdelijk mogelijk wordt om afspraken te maken over het eerder uittreden van oudere werknemers, als zij niet in staat zijn om gezond door te werken tot de AOW-leeftijd. Sociale partners zullen per sector maatwerkafspraken maken over duurzame inzetbaarheid en de mogelijkheden om vervroegd uit te treden. Werkgevers betalen dan tijdelijk geen RVU-boete.

NIET-FISCAAL BELEID MOBILITEITSSECTOR

Infrastructuur en Waterstaat (IenW)

Duurzame mobiliteit

In 2020 wordt onder meer samen met de mobiliteitssector de uitvoering van de afspraken uit het ontwerp-Klimaatakkoord verder opgepakt. Zo wordt gewerkt aan de wettelijke verankering van de stimuleringsregelingen voor elektrische personen-, bestel- en vrachtauto's. Dat is volgens het kabinet nodig met het oog op het streven dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn en dat in 2025 in ongeveer 30 tot 40 grotere steden nulmissiezones instellen voor goederenvervoer. Dit laatste is een afspraak uit de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek, mede ondertekend door BOVAG. Daarnaast wordt in 2020 gewerkt aan:

- De uitwerking van maatregelen voor de stimulering van de tweede-handsmarkt van elektrische voertuigen. Het kabinet stelt daarvoor €100 miljoen beschikbaar voor de periode 2020 - 2024;
- De nationale implementatie van de herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) waarbij wettelijk wordt vastgelegd dat in 2030 maximaal 27 PJ aan hernieuwbare brandstoffen extra wordt bijgemengd.
- Onderzoek naar ten minste drie varianten van betalen naar gebruik bij autorijden. Het huidige kabinet zal voor een volgend kabinet voorbereidingen schetsen en deze waar mogelijk treffen. De invoering van het nieuwe stelsel wordt betrokken bij de reeds voorgenomen belastingherziening in 2025.
- De realisatie van 15 waterstof-tankstations in 2020.
- Vanaf 2025 zijn alle nieuwe instromende bussen zero emissie en vanaf 2030 zijn alle ca. 5.100 bussen zero emissie.
- Doelstelling is volledig zero emissie (uitstootvrij) doelgroepenvervoer vanaf 1 januari 2025. Onderdeel hiervan is dat 50% van de taxi's in 2025 zero emissie zullen zijn.
- Voor de verduurzaming van personenmobiliteit rekent het kabinet sterk op werkgevers; het streven is 50% CO₂-reductie door zakelijke vervoer in 2030.

BOVAG merkt hier op dat het kabinetsstreven naar uitsluitend nulmissie nieuwverkoop in 2030 een nationale kop is op Europees beleid. Op Europees niveau is aan fabrikanten namelijk opgelegd om in 2021 een gemiddelde CO₂-uitstoot te realiseren van 95g/km. In 2025 moet de uitstoot met 15% zijn afgenomen, in 2030 met 37,5%.

Fiets

Ook wordt er gewerkt aan de verduurzaming van het werkgerelateerd verkeer door in te zetten op de fiets en het openbaar vervoer. Zo heeft dit kabinet de ambitie om 200.000 extra mensen op de fiets te krijgen voor woon-werkverkeer. Deze kabinetsperiode is € 100 mln. door het Rijk beschikbaar gesteld voor snelfietsroutes en fietsstallingen bij stations. In het Klimaatakkoord is een extra impuls van € 75 mln. voor extra fietsstallingen opgenomen (t/m 2023). In 2019 komt er een Tweede Etappe van de Nationale Fiets agenda, waarbij BOVAG nauw betrokken is. De doelstelling is 20% meer fietskilometers in 2027.

Luchtkwaliteit

Nederland moet op het gebied van luchtkwaliteit voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit. Om enkele hardnekkige knelpunten op te kunnen lossen, is de aanpak uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) voortgezet. Het gaat met name om gebieden waar zich intensieve veehouderij bevindt (fijnstof) en om enkele binnenstedelijke gebieden (stikstofdioxide). Wanneer deze knelpunten zijn opgelost, wil IenW doorpakken en uiteindelijk toewerken naar de veel strengere advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat moet gebeuren met afspraken van het Schone Lucht Akkoord, een akkoord tussen overheden met als doel om 50% gezondheidswinst in 2030 te behalen ten opzichte van 2016. Het Schone Lucht Akkoord wordt samen met decentrale overheden in 2019 gepresenteerd en er wordt gestart met de uitvoering. IenW reserveert (2020–2023) in deze begroting in totaal € 50 miljoen op het Infrastructuurfonds voor de uitvoering van maatregelen genoemd in het te sluiten Schone Lucht Akkoord.

Slimme mobiliteit en MaaS (Mobility as a Service)

lenW wil in 2020 verder experimenteren met slimme mobiliteit om Nederland goed voor te bereiden op zelfrijdende functies in het verkeer. Bij deze experimenten blijft verkeersveiligheid prioriteit. Ook zal verder gewerkt worden aan het inbedden van smart mobility als integraal onderdeel in beleids- en uitvoeringsprocessen op het gebied van onze infrastructuur. Dit wordt opgepakt over de volle breedte, van MIRT-spelregels tot en met verkeersmanagement. lenW gaat samen met decentrale overheden, vervoerders en MaaS-dienstverleners kijken naar de kansen die MaaS kan bieden en leerervaringen opdoen. Hiertoe worden zeven landelijk opschaalbare pilots gestart, onder meer op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en toegankelijkheid. Die pilots zijn in 2020 in uitvoering.

Verkeersveiligheid en Infrastructuur

Op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 worden in 2020 maatregelen ontwikkeld en vastgelegd in regionale uitvoeringsagenda's. Het door het Rijk gefinancierde landelijk kennisnetwerk «verkeersveiligheid» zal gemeenten, provincies en vervoersregio's hierbij ondersteunen met onder meer kennis, data en praktische instrumenten. Daarnaast voert het Rijk de maatregelen van het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (2019–2021) uit. Deze maatregelen zijn onder meer gericht op infrastructuur, gedrag en handhaving. BOVAG is betrokken bij een aantal van deze maatregelen. Zo denken we onder meer mee over veilig gebruik van rijtaakondersteunende systemen (ADAS: Advance driver assistance systems) en evalueren we de campagne Fietsverlichting.

Op basis van het Ovv-rapport over het ongeval met de Stint wordt in 2020 bekeken hoe de aanpassing van het wettelijk kader voor bijzondere bromfietsen definitief vorm gaat krijgen.

De zogenaamde jaarfilezwaarte is in 2018 met 2,2% toegenomen ten opzichte van 2017. Het kabinet heeft € 100 mln. beschikbaar gesteld voor de aanpak van files op korte termijn. Dit geld gaat onder meer naar snellere berging na ongelukken.

Vrachtwagenheffing

Het wetsvoorstel voor de vrachtwagenheffing zal in 2020 aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Ook zal de marktbenadering voor de realisatie en de exploitatie van de heffing worden voorbereid. De bestedingsrichtingen van de terugsluis van de opbrengst zullen worden vastgelegd in een beleidsagenda. In het wetsvoorstel wordt zowel de wijze van heffen benoemd, als de methodiek voor de terugsluis van de middelen voor innovatie en verduurzaming. Die terugsluismethodiek wordt onder meer besproken met BOVAG. De daadwerkelijke invoering is gepland in 2023.

Verpakkingen en plastic

Voor het tegengaan van plastic soep en het voorkomen van zwerfafval kent Nederland een tweesporenbeleid: het eerste spoor betreft een recyclingdoelstelling van 90% voor kleine plastic flesjes en een reductie-doelstelling van 70 – 90% voor kleine plastic flesjes in het zwerfafval. Mocht in het najaar van 2020 blijken dat dat laatste niet is gelukt, dan wil het kabinet statiegeld op kleine plastic flesjes introduceren.

Bodem

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering, worden subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven vastgelegd, waaronder de zogenaamde Bedrijvenregeling. Ondernemers die bodemverontreiniging op hun terrein willen laten saneren, kunnen onder voorwaarden een subsidieverzoek indienen. De bedrijvenregeling blijft voor langere tijd gehandhaafd.

Handhaving

De ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) ontvangt in 2020 een hogere structurele bijdrage van € 12 mln. Vanaf 2021 wordt de begroting structureel opgehoogd met € 15 mln. per jaar. Deze middelen worden ingezet om vanaf 2020 extra inspecteurs in te zetten. Op basis van een ILT-brede risicoanalyse (IBRA) worden de nieuwe medewerkers daar ingezet, waar het risico hoog is en waar de inzet vergroot moet worden om tot een voldoende niveau van toezicht te komen. De focus verschuift daarbij van reguliere werkzaamheden naar een meer programmatische aanpak. In het meerjarenplan 2020 van de ILT, dat dit najaar verschijnt, wordt verder ingegaan op de besteding van deze extra middelen. Bovenaan de handhaving stoptien van de ILT prijkt in ieder geval controle en handhaving op legionellarisico's.

Economische Zaken & Klimaat (EZK)

Investerings en Innovatie

MKB-financiering

Het aanvullende Actieplan MKB-financiering helpt om funding te vereenvoudigen met behulp van een overheidsgarantie. EZK komt in het najaar met een onderzoek naar de werking van de MKB-financieringsmarkt. Dit onderzoek gaat inzicht geven in de werking van de kredieten en geeft richting voor nieuw beleid voor bedrijfsfinanciering.

BOVAG wordt via haar rol binnen MKB NL hier nauw bij betrokken. BOVAG vindt het positief dat er meer aandacht komt voor MKB-financiering mits passend, haalbaar en realistisch.

Borgstelling MKB-kredieten (BMKB)

De BMKB biedt zowel banken als niet-bancaire financiers een borgstelling voor leningen aan MKB bedrijven (\leq 250 werknemers) voor zover deze bedrijven onvoldoende zekerheden kunnen bieden aan de bank. De gemiddelde premie voor het borgstellingskrediet voor ondernemers is 4,8%.

GO Energie Transitie Financierings Faciliteit

De GO ETFF is bestemd voor ondernemingen in een groeifase, bij bedrijfsovernames en bij herstructureringen. Doel: bijdragen aan het (versneld) realiseren van de ambities gemoeid met de energietransitie door het verstrekken van risicodragend vermogen in de vorm van achtergestelde leningen. Voorbeelden zijn geothermie, decentrale opwekking, energiebesparing in de gebouwde omgeving en de circulaire economie.

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. EZK wil met de WBSO een impuls geven aan research & development activiteiten. De WBSO richt zich op de loonkosten van S&O-medewerkers en, door de integratie met de Research & Development aftrek, ook op de overige aan S&O-gerelateerde kosten en uitgaven.

Met ruim € 1,2 mld. voor de WBSO regeling wil de overheid de innovatiekracht van o.a. MKB versterken. Ongeachte grootte, sector of technologie, worden ondernemers gestimuleerd om te innoveren. Het aantal momenten waarop de populaire innovatiesubsidie WBSO kan worden aangevraagd wordt uitgebreid van drie naar vier keer per jaar. Deze maatregel sluit aan bij de wens van het bedrijfsleven om de aanvraagprocedure te vereenvoudigen en te verkorten. Naast het extra aanvraagmoment is het voor ondernemers vanaf volgend jaar ook mogelijk tot een dag voorafgaand aan de periode waarop de aanvraag betrekking heeft subsidie aan te vragen. Nu is dat nog een maand van tevoren.

BOVAG juicht de verruiming en flexibilisering van de WBSO toe en beschouwt dit als een impuls voor innovatie in het MKB. In 2019 ging namelijk ruim 1 miljard van de WBSO subsidie naar MKB bedrijven (97%).

Invest-NL

De oprichting van Invest-NL zal naar verwachting eind dit jaar rondkomen. Invest-NL (met een jaarlijkse subsidie van € 10 mln. vanuit de staat, en mogelijkheid om zelf te investeren uit het investeringskapitaal van € 1,7 mld..) moet een belangrijke rol gaan spelen bij de energietransitie en de ontwikkeling van start- en scale-ups waarvoor tot en met medio 2023 een bedrag van € 65 mln. beschikbaar wordt gesteld.

Investeringsfondsen

Het kabinet onderzoekt hoe een investeringsfonds kan worden opgericht om het verdienvermogen van werkend Nederland te versterken. De ministers van Financiën en EZK zullen de Kamer uiterlijk begin 2020 over de opties van een fonds informeren.

BOVAG merkt daarbij op dat een Investeringsfonds met bijbehorende investeringsagenda om Nederland klaar te maken voor de toekomst hard nodig is, maar daarvoor is ook consistent beleid nodig. Een Investeringsfonds kan goed werken maar rendementen werken later door. Daarnaast zijn structurele investeringen nodig in plaats van een eenmalige investering.

MKB Actieplan (MKB!dee)

In december kan een tweede lichterij bedrijven en branches met hun MKB!dee aan de slag, voor in totaal € 7,8 mln. MKB!dee stimuleert ondernemers om te investeren in scholing en ontwikkeling van werknemers.

Digitalisering

Een sterke basis voor Kunstmatige Intelligentie (Artificiële Intelligentie - AI)

In 2020 zet EZK in op het bundelen van de krachten om kansen voor AI op een verantwoorde wijze te benutten met behulp van een strategisch actieplan AI. Als vervolgstap wordt een meerjarig programma voor kennis en innovatie ontwikkeld o.a. gericht op kennisdeling (en daarmee innovatiekracht) voor het MKB.

Digitaliseringstrategie

De kabinetsbrede digitaliseringstrategie is bedoeld om de maatschappelijke en economische kansen van digitalisering te benutten en het fundament van de digitale transitie te versterken, waaronder digitale vaardigheden, cybersecurity, privacy, concurrentie en innovatie. Hiermee wil de overheid een goede balans tussen de belangen van bedrijven en consumenten stimuleren als ook de innovatie in het bedrijfsleven. Daarmee wordt een belangrijke voorwaarde ingevuld voor succesvolle innovatie op digitaal terrein waarbij zowel grootbedrijf als MKB worden ondersteund.

Mededinging en digitalisering / Platformeconomie

In mei 2019 heeft EZK een Kamerbrief gepubliceerd met de beleidsinzet over het mededingingsbeleid in de digitale economie. Omdat de grote platforms in heel de EU actief zijn, moeten de vervolgacties op Europees niveau plaatsvinden. In 2020 zal EZK zich daarom in Europa bij de nieuwe Europese Commissie en andere lidstaten sterk maken om haar beleidsinzet te realiseren. Doel is om concurrentie in de digitale economie te waarborgen, zodat consumenten en ondernemers hun autonomie en keuzevrijheid behouden.

Nederland heeft een sterke uitgangspositie als het gaat om het delen van data, niet alleen binnen, maar ook tussen sectoren. Ter ondersteuning daarvan heeft het kabinet een visie op datadeling tussen bedrijven gepubliceerd, en steunt ook in 2020 financieel concrete initiatieven voor vrijwillige datadeling tussen bedrijven, en dan vooral over sectorgrenzen heen. Het stimuleren van een goed functionerend bedrijfsleven wordt bevorderd door inzicht in veranderende machtsverhoudingen die vragen om een visie en regelgeving ten aanzien van het borgen van economische veiligheid en het delen van gegevens voor consumenten en bedrijven onderling.

BOVAG heeft bijgedragen aan inhoud en overhandiging van de paper "De Platformeconomie; hoe laten we het werken?" aan Minister-president Rutte. Hierin heeft BOVAG onder andere aandacht heeft gevraagd voor een actieve rol van de overheid met betrekking tot het verbeteren van de spelregels rond mededinging, data en belastingen om effecten van platformen op de economie in goede banen te leiden. Een wettelijk kader van de EU dat BOVAG leden in staat moet stellen toegang te verschaffen tot de nodige voertuiggegevens ten behoeve van keuzevrijheid voor consumenten en een level playing field voor ondernemers.

Regelgeving en impact MKB

Regeldruk

In de vernieuwende aanpak van het regeldrukbeleid zet het kabinet in op de totstandkoming van betere regelgeving die zowel ondernemers de ruimte tot vernieuwing geeft als ook publieke belangen borgt. Hier wordt onder meer naartoe gewerkt met de MKB-toets. Effecttoetsing van nieuwe regelgeving gebeurt door het adviescollege toetsing regeldruk (ATR). De MKB-toets is specifiek van toepassing op nieuwe wetgevingstrajecten met regeldruk-gevolgen voor het MKB.

BOVAG blijft zich onverminderd inzetten om ervoor te zorgen dat de MKB-toets ook daadwerkelijk wordt toegepast dan wel dat best practices uit de branche worden meegenomen, zodat regeldruk bij invoering van nieuwe wetten kan worden beperkt en ondernemersvriendelijk handhavingsbeleid ingezet kan worden.

Verduurzaming en impact MKB

Energiebesparing

Recent is de energiebesparingsverlichting in de Wet milieubeheer aangevuld met een informatieplicht om de naleving van de energiebesparingsverlicht fors te verbeteren. Op basis van de aangeleverde informatie zullen de bevoegden gezagen hierop actief handhaven. Daarnaast biedt de informatie de mogelijkheid om samen met koplopers en actieve bedrijven bovenwettelijke stappen te zetten om meer energie te besparen.

BOVAG heeft haar leden in 2019 in staat gesteld aan de informatieplicht te voldoen door het opstellen van sectorgerelateerde maatregellijsten. Meer info? <https://mijn.bovag.nl/energiebesparing>

Klimaatakkoord

Om de Klimaatakkoord-afspraken uit te voeren wordt vanuit de zogenaamde Klimaatenvolp in 2020 € 60 mln. beschikbaar gesteld voor innovatie, pilot- en demoprojecten gericht op CO2-reductie in de industrie, oplopend naar € 100 mln. in 2030. Daarnaast wordt € 10 mln. ingezet op versnelling van projecten rondom opslag, conversie en toepassing van waterstof in de industrie. Nadruk ligt op pilot en demo's maar zal er ook nadrukkelijk aandacht zijn voor de ondersteuning van onderzoek en ontwikkeling die bijdragen aan de verdere opschaling. Daarnaast stelt het kabinet in de begroting voor 2020 € 8 mln. beschikbaar voor programma's die de overgang naar een circulaire economie in verschillende sectoren moeten bevorderen.

De komende tijd staat in het teken van uitwerking van het klimaatakkoord. BOVAG is bezorgd over de impact daarvan op het MKB, immers de daadwerkelijke kosten van de uitwerking zijn nog niet helder. BOVAG zal zich daarom onverminderd inzetten op het instellen en uitvoeren van de toegezegde MKB-impacttoets.

Justitie en Veiligheid (JenV)

Ondermijning

De aanpak van ondermijning wordt in 2020 verder versterkt. Dit voorjaar is met een eenmalig bedrag van €100 miljoen een overlegstructuur opgetuigd voor verbeteringen op het gebied van publiek private samenwerking: door intensiever en beter overleg tussen landelijke overheid, gemeenten, politie en bedrijfsleven wil JenV de aanpak van ondermijning verbeteren. Extra geld wordt daar overigens in 2020 nauwelijks voor uitgetrokken. Ook wordt ingezet op de aanpak van juridische knelpunten. Zo moet het wetsvoorstel 'Gegevensverwerking door Samenwerkingsverbanden' het delen van informatie binnen een vooraf afgesproken samenwerkingsverband makkelijker maken. Het wetsvoorstel ligt nu voor advisering bij de Raad van State.

De aanpak van ondermijning bewerkstelligt een eerlijk speelveld en gaat concurrentievervalsing tegen, maar BOVAG signaleert tegelijkertijd dat de aanpak nog erg decentraal versnipperd is. De aanpak kan van stad tot stad verschillen dat zorgt voor een lappendeken aan lokaal verschillende regimes, kijk maar naar de verschillende ingerichte vergunningplichten voor verhuurbedrijven. Dat werkt averechts. BOVAG ziet daarnaast dat overheden vaak praten over en niet mét het bedrijfsleven; wij rekenen er dan ook op dat de plannen van JenV resulteren in meer onderling vertrouwen en hechtere samenwerking. BOVAG zou het mogen uitwisselen van informatie toejuichen, omdat ondernemers op die manier beter vorm kunnen geven aan hun eigen verantwoordelijkheid in de strijd tegen ondermijning. Privacywetgeving verbiedt nu bijvoorbeeld het uitwisselen van informatie tussen autoverhuurders en de politie. Onder voorwaarden zou dit mogelijk moeten zijn; we volgen de ontwikkelingen rond de wet Gegevensuitwisseling Samenwerkingsverbanden dan ook met interesse, want er wordt veel van ondernemers gevraagd, terwijl hun middelen om écht te kunnen handelen, beperkt zijn.

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)

Omgevingswet

Om de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2021 mogelijk te maken, worden komend jaar de laatste wetsvoorstellen aangeboden aan het parlement. Het ministerie heeft als grootste prioriteit voor 2020 de ondersteuning van overheden, burgers en bedrijfsleven bij het aanpassen aan de nieuwe werkwijze van de

Omgevingswet. Dit gebeurt door middel van visies, gidsen, trainingen en handreikingen en bovendien lanceert het ministerie het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO): de informatiemotor onder de Omgevingswet die ervoor zorgt dat burgers, bedrijven en overheden toegang hebben tot een gebruikersvriendelijk digitaal loket om vergunningen aan te vragen, meldingen te doen en plannen ruimtelijke plannen te raadplegen. Op 1 januari 2020 wordt het Digitaal Stelsel op basisniveau opgeleverd. Daarna kunnen overheden eigen systemen laten aansluiten op het Digitaal Stelsel om alvast te oefenen met de Omgevingswet en het Digitaal Stelsel in de praktijk.

De introductie van de Omgevingswet gaat komend jaar een beslissende fase in. Een kenmerk van de Omgevingswet is dat eigen initiatief door ondernemers en de mogelijkheid tot maatwerk vanuit overheden wordt gestimuleerd via deze wet. Nog een uitgangspunt is minder regels. Met de geest van de wet is daarom niets mis, vindt BOVAG. We merken in de praktijk echter dat er met name vanuit het verdienend bedrijfsleven (keurmerkeigenaren en private inspectie) druk wordt gelobbyd om geschrapte regels op Rijksniveau toch weer terug te laten keren in lagere regelgeving en technische normen. Ook hebben handhavers moeite met het loslaten van oude regelgeving. BOVAG bewaakt samen met partners als VNO-NCW / MKB Nederland en Koninklijke Metaalunie dat het nieuwe stelsel in de praktijk ook echt zo vernieuwend en innovatief is als BZK voor ogen staat. Onder de Omgevingswet krijgen gemeenten veel meer eigen beslissingsbevoegdheid dan nu het geval is. Ondernemers doen er daarom goed aan om de ontwikkelingen en planvorming in hun gemeente scherp in de gaten te houden.

Klimaatakkoord en gebouwde omgeving

Tegen de achtergrond van het Klimaatakkoord werkt BZK in 2020 voor de gebouwde omgeving een breed pakket aan maatregelen uit om woningeigenaren, huurders en verhuurders te ondersteunen. De energietransitie in de gebouwde omgeving zorgt voor vermindering van de CO₂-uitstoot en kan de energielasten voor eigenaren en huurders van gebouwen verminderen. Uitgangspunt daarbij is woonlastenneutraliteit voor kopers en huurders, waarbij de kosten voor verduurzaming niet hoger zijn dan met maatregelen aan energiebesparing terugverdiend kan worden. BZK werkt daartoe fiscale wijzigingen in de energiebelasting uit, stelt bestaande subsidieregelingen opnieuw open te stellen en introduceert bovendien een Warmtefonds.

Maar liefst dertig regio's moeten als uitvloeisel van het Klimaatakkoord een zogenaamde Regionale Energie Strategie (RES) uitwerken, zodat de afspraken uit het Klimaatakkoord handjes en voetjes krijgen in de regio. Denk hierbij aan de plaatsing van windmolens in landelijk gebied, het gasloos maken van nieuwbouwwijken en een visie op de manier waarop bedrijven en woningen worden verwarmd. In een RES-regio werken overheden met maatschappelijke partners, netbeheerders, het bedrijfsleven en waar mogelijk bewoners, regionaal gedragen keuzes uit. Ondernemers doen er goed aan om in de gaten te houden welke kant de RES in hun regio uitgaat. Meer informatie staat op www.regionale-energiestrategie.nl.

Samenvatting
**Prinsjesdag-plannen
2019**

