

Bijlage 1: Overzicht van door stakeholders aangedragen financiële prikkels

Door stakeholders zijn tijdens een ronde tafel voorstellen op tafel gelegd voor financiële prikkels. Het betreft een eerste inventarisatie van rijpe en groene maatregelen die nog niet integraal zijn gewogen op doeltreffendheid, doelmatigheid, inpasbaarheid en uitvoerbaarheid. Bij eventuele vervolgstappen zouden deze aspecten nader in kaart gebracht moeten worden. Het kabinet doet in deze bijlage een eerste indicatieve appreciatie. Er is nog geen uitgebreide beleidsmatige analyse, uitvoeringsscan of uitvoeringstoets gedaan.

Beleidsdoel en instrument/maatregel	Omschrijving instrument/maatregel	Indicatieve beleidsappreciatie
Beter productontwerp		
Doorontwikkeling van UPV voor beter repareerbare producten	Doorontwikkeling UPV door: a) Tariefdifferentiatie binnen UPV op basis van repareerbaarheid en levensduur. b) Naast inzameling en recycling ook te richten op (middelen beschikbaar maken voor) levensduurverlening / reparatie.	Op dit moment wordt het instrument UPV doorontwikkeld met o.a. als doel deze meer op circulariteit te richten. Daarbij wordt ook gekeken welke prikkels voor hergebruik en reparatie via UPV kunnen worden ingericht. De genoemde maatregelen worden daarbij als suggestie meegenomen.
Opschalen van de sector		
Schaalvergroting en professionalisering door middel van subsidies	Subsidies voor reparatie-ecosystemen	Reparatiebedrijven en andere ondernemingen kunnen in aanmerking komen voor subsidies gericht op het bevorderen van de transitie naar een circulaire economie. Het NPCE 2030 bevat een overzicht van de structurele en incidentele middelen die beschikbaar zijn voor circulaire economie in de jaren 2025-2030. Voor aanvullende, specifieke subsidieregelingen voor reparatie is op dit moment geen dekking.
Het geven van een loonkostenvoordeel om de business case van reparateurs te verbeteren	De kosten voor reparatie bestaan vooral uit (relatief dure) arbeid. Een fiscale korting op de loonkosten voor reparatie naar analogie met	Een fiscale regeling in de loonbelasting voor werkgevers in de reparatiesector geeft

	de Wet Bevordering Speur- en Ontwikkelingswerk op basis waarvan werkgevers een deel van de (loon)kosten die betrekking hebben op door werknemers verrichte R&D werkzaamheden in mindering kunnen brengen op de verschuldigde loonbelasting. Voor ondernemers zonder personeel geldt een soortgelijke aftrek in de winstsfeer. Door de verlaging van arbeidskosten wordt het aantrekkelijker om reparatiediensten aan te bieden, en kunnen reparaties tegen lagere prijzen aangeboden worden.	een groot risico op (mogelijk niet geoorloofde) staatssteun. Ook levert dit naar verwachting afbakeningsproblemen op, en is het voor RVO en de Belastingdienst waarschijnlijk lastig uitvoerbaar, controleerbaar en handhaafbaar. Daarnaast is het de vraag hoe doeltreffend deze regeling zou zijn voor het verlagen van de kosten van de consument. Het is niet duidelijk in hoeverre lagere loonkosten ook lagere reparatiekosten voor de consument gaan opleveren.
Van levensduurverlenging (reparatie) een investering maken in plaats van kostenpost om toepassing van fiscale faciliteiten mogelijk te maken vergelijkbaar met nieuwkoop. Corrigeer afschrijvingsregels.	Verruiming investeringsfaciliteiten en afschrijvingen voor diverse soorten investeringen in levensduurverlenging: binnen de energie-investeringsaftrek (EIA), milieu-investeringsaftrek (MIA), willekeurige afschrijving milieu-bedrijfsmiddelen (Vamil) en de kleinschaligheidsinvesteringsaftrek (KIA). Met dergelijke openstelling wordt het voor ondernemers aantrekkelijker om een reparatie of een levensduurverlengende ingreep (al dan niet via regulier onderhoud) uit te voeren.	De EIA en MIA/Vamil staan niet alleen open voor de aanschaf van een compleet nieuw bedrijfsmiddel, maar ook voor investeringen in het zodanig aanpassen van een bestaand bedrijfsmiddel dat aan de eisen voor EIA/MIA/Vamil wordt voldaan. Dat gaat dan verder dan revisie. Investering in de aanpassing van een bestaand bedrijfsmiddel moet als doel hebben om de milieuprestatie van het bedrijfsmiddel te verbeteren ten opzichte van vóór de aanpassing (bijv. vermindering van de uitstoot van afvalstoffen of vermindering van de hoeveelheid benodigde grondstoffen).

		Als een investering heeft plaatsgevonden in een nieuw bedrijfsmiddel zal er bij een reparatie of een levensduurverlengende ingreep, afhankelijk van de feiten en omstandigheden, de mogelijkheid zijn van afschrijving of het in aanmerking nemen van kosten. Zo kan er sprake zijn van een waardevermeerderende ingreep. Hierbij stijgt het bedrijfsmiddel in waarde en worden de kosten bij de boekwaarde opgeteld. Over die hogere boekwaarde mag worden afgeschreven. Ook kan er sprake zijn van regulier onderhoud, dan kunnen de kosten in één keer in aanmerking worden genomen. Voor de KIA hoeft er geen sprake te zijn van een nieuw bedrijfsmiddel. Ook op zogenoemde tweedehands bedrijfsmiddelen kan de KIA van toepassing zijn. Of sprake is van een kwalificerend tweedehands bedrijfsmiddel of van kosten van verbetering is afhankelijk van feiten en omstandigheden.
Consumenten stimuleren om hun producten te (laten) repareren		
Via een btw-verlaging op reparatiediensten huishoudelijke apparaten reparatie en reparatie van meubels stimuleren	Nederland maakt grotendeels gebruik van de bestaande mogelijkheid een verlaagd btw-tarief op reparatiediensten toe te passen: namelijk bij het herstellen van bepaalde hulpmiddelen met	Een verlaagd tarief op reparatie van huishoudapparaten brengt significante afbakenings-problematiek met zich

	een medische achtergrond; fietsen; schoeisel en lederwaren; kleding en huishoudlinnen. Alleen huishoudelijke apparaten zouden hier nog aan toegevoegd kunnen worden (voor meubels is dit niet mogelijk).	mee. De budgettaire consequenties zijn moeilijk in te schatten, en de doorwerking in consumentenprijzen en -gedrag blijft waarschijnlijk beperkt. Mede daarom zijn verlaagde btw-tarieven deels doeltreffend, en wordt de btw gezien als een niet doelmatig instrument. Ofwel: stimuleren via de btw werkt maar beperkt en is relatief duur.
Levensduur producten verlengen door btw-verlaging voor de kringloopsector	Het idee is om een verlaagd btw-tarief in te voeren voor maatschappelijke kringloopwinkels. Het geuite bezwaar tegen de btw is dat over de tweedehandsproducten die verkocht worden bij kringlooporganisaties al eerder btw is geheven. Verlaging van de btw zou de omzet en de levensvatbaarheid verhogen en investeringsvermogen verbeteren. Ook vervult een aantal kringlopen een maatschappelijke taak, zoals het zorgen voor arbeidsreïntegratietrajecten en afvalpreventie. De margeregeling kan <i>de facto</i> niet gebruikt worden door maatschappelijke kringlooporganisaties, doordat goederen om-niet aan de kringloop worden gedoneerd (er is dus geen sprake van een inkoopprijs).	Op grond van de Europese btw-richtlijn is het mogelijk om het btw-tarief voor maatschappelijke (kringloop)organisaties te verlagen, daarbij gelden strikte voorwaarden. Deze voorwaarden zouden kunnen leiden tot een toename van complexiteit in de uitvoering. De mogelijkheden zouden ruimer kunnen worden door de de “EU Green VAT Initiative”. Algemeener geldt dat uit onderzoek blijkt dat verlaagde btw-tarieven deels doeltreffend maar niet doelmatig zijn. Ofwel: stimuleren via de btw werkt maar beperkt en is relatief duur.
Aftrek van reparatiekosten onder inkomstenbelastingaftrekposten	Introductie van een aftrekpost in de inkomstenbelasting voor kosten van reparatie (verlaging van het	Een nadeel van een dergelijke regeling is echter dat niet direct bij

	belastbare inkomen) of introductie van een belastingkorting in de inkomstenbelasting (directe vermindering van de te betalen belasting). Belastingplichtigen moeten gemaakte kosten kunnen aantonen en verwerken in de aangifte. Voor voldoende doelmatigheid zou er een minimumbedrag voor ingevoerd kunnen worden (drempel van bijv. minimaal 100€).	reparatie de vergoeding wordt ontvangen. De consument ontvangt het voordeel pas bij teruggave van de inkomstenbelasting. Dit kan, afhankelijk van wanneer in het jaar de reparatiekosten zijn gemaakt, een flinke vertraging zijn. De beoogde prikkelwerking op de vraag naar reparatie kan hierdoor worden verstoord. Over de vormgeving zou dan ook nog goed moeten worden nagedacht. Een aftrekpost of een belastingkorting in de inkomstenbelasting voor iedereen die reparatiekosten maakt, zorgt daarnaast voor een grote administratieve last voor zowel belastingplichtigen als de Belastingdienst. Tot slot is het sterk de vraag of dit uitvoerbaar en handhaafbaar is. Bijvoorbeeld omdat de handhaving op de opgevoerde reparatiekosten in de praktijk beperkt mogelijk is, waardoor de regeling kwetsbaar is voor oneigenlijk gebruik en fraude.
Door een korting te geven stimuleren van vraag naar reparatiediensten.	Financiële stimulering van de vraag naar reparatie door een deel van de kosten te vergoeden, bijvoorbeeld door de introductie van een systeem van reparatievouchers. Dit leidt tot directe prijsverlaging voor de consument.	Uit onderzoek van KGG/CE blijkt dat dergelijke regeling maar beperkt doelmatig is omdat de subsidies voor een belangrijk deel terecht komen bij mensen die ook zonder subsidie de reparatie

		zouden hebben gedaan (beperkte additionaliteit).
Internaliseren milieuschade niet-circulaire producten in de prijs, waardoor reparatie relatief goedkoper wordt ten opzichte van de aanschaf van nieuwe niet-circulair producten.	Introductie van productheffingen op een productgroep, waarvan de tariefhoogte afhangt van de mate van circulariteit. Dit geeft een prikkel om meer circulaire producten te kopen, met ook positieve gevolgen voor recycling.	Er wordt momenteel een verkenning gedaan naar een circulaire hefboom. Dit is een voorstel vanuit de Placetafel met een heffingsgedeelte en een fondsgedeelte. Er wordt onderzocht hoe dit geïndstrumenteerd zou kunnen worden: via een publieke heffing (rijksbelasting en dan een terugsluisde subsidie) of via een private heffing, voortbouwend op de bestaande UPV-bijdragen door producenten, waarbij het geld door de producentenorganisatie wordt opgehaald en weer wordt geïnvesteerd. Het voorstel bevindt zich in de verkennende fase. Het doel is om in de zomer van 2026 te komen tot een kabinetsbesluit om de circulaire hefboom uit te werken en een principebesluit om de circulaire hefboom te gaan implementeren als aan een aantal voorwaarden is voldaan.
Duurder maken importproducten door uitbreiding CBAM (textiel en plastic), waardoor reparatie relatief goedkoper wordt ten opzichte van aanschaf nieuw niet-circulair product.	Uitbreiding van CBAM naar textiel en plastic. Het CBAM-mechanisme houdt in dat importeurs die CBAM-goederen invoeren naar de Europese Unie (EU), moeten betalen voor de CO ₂ -uitstoot die is vrijgekomen bij de productie van die goederen. Het onderbrengen	Het doorberekenen van de koolstofkosten bij primaire producten maakt reparatie inderdaad relatief aantrekkelijker. Het kabinet is op basis van onderzoek ¹ vooralsnog

¹ Onderzoek van Trinomics uit 2022 naar opname chemie onder de CBAM.

	van kleding gemaakt van fossiele grondstoffen en plastics onder het CBAM vraagt om een uitbreiding van het CBAM naar de chemie, specifiek de producten van stoomkrakers.	sceptisch over of het mogelijk is om een effectieve CBAM in te voeren voor chemie die direct of indirect deel uitmaakt van de waardeketen van stoomkrakers. De waardeketen van stoomkrakers is complex en divers, wat het moeilijk maakt om het CBAM effectief en uitvoerbaar vorm te geven, zonder grote risico's op ontwijking van de werking van het CBAM. In het circulaire domein bestaan er diverse andere wetgevingstrajecten die circulaire polymeren aantrekkelijker maken dan primair fossiele polymeren, en minder uitdagend zijn om werkbaar vorm te geven bijvoorbeeld de Packaging and Packaging Waste Regulation, de End of Life Vehicles Directive, de Ecodesign and Sustainable Product Regulation en diverse instrumenten voor Uitgebreide Producenten Verantwoordelijkheid (UPV).
Duurder maken importproducten door het belasten van transport via vluchtverkeer, waardoor reparatie relatief goedkoper wordt ten opzichte van aanschaf nieuw niet-circulair product.	Uitbreiding van de vliegbelasting naar vluchtverkeer ten behoeve van transport van goederen. De onderliggende aanname is dat niet-circulaire importproducten hierdoor duurder worden, en reparatie daarmee aantrekkelijker.	Het belasten van vrachtluchten maakte onderdeel uit van het originele ontwerp van de vliegbelasting. Uit onderzoek kwam echter naar voren dat een dergelijke maatregel mogelijk ingrijpende gevolgen zou hebben voor met name Maastricht Aachen

		Airport en de positie van Schiphol. Vrachtvliegtuigen zijn uiteindelijk via een novelle buiten de heffing gelaten. Een belasting op vrachtluchten leidt naar verwachting tot uitwijkgedrag naar buitenlandse luchthavens. Een deel van de vracht zal vervolgens per vrachtwagen naar Nederland worden vervoerd. Hoewel een belasting op vrachtluchten in theorie kan leiden tot een beperkte stijging van de kosten van geïmporteerde goederen, is dit effect naar verwachting zeer gering. Tegenover deze beperkte prijsprikkel staan potentiële nadelige effecten voor de concurrentiepositie van Nederlandse luchthavens en de luchtvrachtsector. Het belasten van vrachtluchten is hiermee niet een doelmatig en doeltreffende maatregel om de import van nieuwe goederen te ontmoedigen.
--	--	---