

**Bijlage II - Rapportageformats overige knelpunten bij: Regeldruk  
gevolgen Top-40 knelpunten van Commissie Noordzij**

*Kwantificering van de regeldruk reductie met betrekking tot de Top-40  
knelpunten uit rapport Weg belemmeringen van de Commissie Noordzij.*

## Bijlage II - Rapportageformats overige knelpunten

### Inhoudsopgave

<b>Thema Arbeid en sociale zekerheid .....</b>	<b>3</b>
08. EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden .....	4
09. Formulier E-101: dekking sociale zekerheid .....	5
10. Limosa-melding voor buitenlandse werknemers in België .....	6
11. Reikwijdte ARIE-regeling inzake arbeidsrisico's .....	7
12. Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners .....	8
<b>Thema Fiscaal .....</b>	<b>9</b>
17. Naheffing belasting op LPG bij heftrucks .....	10
18. EU-procedures BTW afdracht en teruggave .....	11
19. Verschillende omgang woon-werkverkeer in belastingen .....	12
20. Oponthoud bij inklaren van containers .....	14
21. EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns .....	15
<b>Thema Voertuig .....</b>	<b>16</b>
32. Mogelijkheid verplichte APK ook in andere lidstaten .....	17
33. EU-lidstaten: verschillen in uitrustings-eisen voertuigen .....	18
34. Aslastendruk: drukverplaatsing lading .....	19
35. EU-lidstaten: verschil vastzetten van lading .....	20
36. EU-trillingsrichtlijn (vervallen) .....	21
37. Roetfilters dieselmotoremissies (vervallen) .....	22
<b>Thema Algemeen .....</b>	<b>23</b>
03. Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) .....	24
04. Vervoer van paardenmest .....	26
05. Beperking marktwerking bij afvalinzameling .....	27
22. Hoge (weekend-)kosten inspecties .....	28
23. EU-inspectie eisen veterinaire controles .....	29
24. Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage .....	30
25. EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten .....	31
38. Aansprakelijkheid vervoerder in Nederland .....	32
40. Vervoersmanagement-eisen gemeenten .....	33

## Overzichtstabel met overige knelpunten naar soort lasten

Noordzij knelpunten	Potentiële besparing		
	AL	NK	ALT
<b>Thema Arbeid en sociale zekerheid</b>			
8. EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden	Niet kwantificeerbaar*		
9. Formulier E-101: dekking sociale zekerheid	€ 111.000	n.v.t.	n.v.t.
10. Limosa-melding voor buitenlandse werknemers in België	€ 7.600	n.v.t.	n.v.t.
11. Reikwijdte ARIE-regeling inzake arbeidsrisico's	Niet mogelijk**		
12. Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners	n.v.t.	€ 2.250.000	n.v.t.
<i>Subtotaal</i>	€ 118.600	€ 2.250.000	€ -
<b>Thema Fiscaal</b>			
17. Naheffing belasting op LPG bij heftrucks	€ 1.000.000	n.v.t.	n.v.t.
18. EU-procedures BTW afdracht en teruggave	€ 230.000	n.v.t.	n.v.t.
19. Verschillende omgang woon-werkverkeer in belastingen	€ 32.640.000	n.v.t.	n.v.t.
20. Oponthoud bij inklaren van containers	n.v.t.	n.v.t.	€ 6.300.000
21. EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns	Geen sprake van regeldruk		
<i>Subtotaal</i>	€ 33.870.000	€ -	€ 6.300.000
<b>Thema Voertuig</b>			
32. Mogelijkheid verplichte APK ook in andere lidstaten	n.v.t.	€ 2.400.000	n.v.t.
33. EU-lidstaten: verschillen in uitrustings-eisen voertuigen	n.v.t.	€ 1.530.000	n.v.t.
34. Aslastendruk: drukverplaatsing lading	n.v.t.	€ -	n.v.t.
35. EU-lidstaten: Verschil vastzetten van lading	n.v.t.	€ 888.750	n.v.t.
36. EU-trillingsrichtlijn (vervallen)	Vervallen		
37. Roetfilters dieselmotoremissies (vervallen)	Vervallen		
<i>Subtotaal</i>	€ -	€ 4.818.750	€ -
<b>Thema Algemeen</b>			
3. Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen	€ 12.131.000	n.v.t.	n.v.t.
4. Vervoer van paardenmest	n.v.t.	€ 100.000	n.v.t.
5. Beperking marktwerking bij afvalinzameling	Geen sprake van regeldruk		
22. Hoge (weekend-) kosten inspecties	Geen sprake van regeldruk		
23. EU-inspectie eisen veterinaire controles	Geen sprake van regeldruk		
24. Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage	Niet kwantificeerbaar*		
25. EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten	Niet kwantificeerbaar*		
38. Aansprakelijkheid vervoerder in Nederland	Geen sprake van regeldruk		
40. Vervoersmanagement-eisen gemeenten	Geen sprake van regeldruk		
<i>Subtotaal</i>	€ 12.131.000	€ 100.000	€ -
<b>Totaal</b>	€ 46.119.600	€ 7.168.750	€ 6.300.000

\*Net kwantificeerbaar op basis van op dit moment beschikbare informatie.

\*\*Niet mogelijk vanwege het SER-advies traject in de periode 2009- maart 2010. In 2009 zijn daarom geen concrete afspraken zijn gemaakt over het oplossen van het knelpunt.

**Tabel 7.** Kwantificering van de overige knelpunten naar soort lasten.

## **Thema Arbeid en sociale zekerheid**

Binnen het thema Arbeid en sociale zekerheid komen de volgende knelpunten aan de orde:

- ▣ EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden
- ▣ Formulier EU-101: dekking sociale zekerheid
- ▣ Limosa-melding voor buitenlandse werknemers in België
- ▣ Reikwijdte ARIE-regeling inzake arbeidsrisico's
- ▣ Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners

## 08. EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden

*Probleemomschrijving*      Verschillende Europese lidstaten hanteren rijverboden voor vrachtverkeer. Deze (weekend) rijverboden zorgen voor belemmeringen in de planning en efficiënte benutting van transportcapaciteit. In verschillende lidstaten worden ook uitzonderingen gemaakt voor bederfelijke goederen. Daarbij worden uiteenlopende definities gehanteerd.

*Beoogd resultaat*              Nederland streeft naar afschaffing of harmonisatie van rijverboden. De kans dat Nederland hier op korte termijn in slaagt is gering. Tot die tijd wordt getracht om bilateraal tot afspraken gekomen.

*Effect*                              De rijverboden leiden ertoe dat Nederlandse bedrijven die internationaal wegtransport uitvoeren extra tijd kwijt zijn met het opstellen van de planning. Daarnaast staan vrachtauto's (voor de grens) te wachten totdat weer gereden kan worden. Door bilaterale afspraken kunnen meer bederfelijke goederen worden uitgezonderd van de rijverboden.

Potentiële besparing (NK) = P \* Q

- Q = aantal internationale wegtransporten (ritten) door landen met rijverboden dat jaarlijks wordt gepland.
- P = extra tijd die planners kwijt zijn doordat rekening gehouden moet worden met de rijverboden maal het uurtarief van planners

Deze gegevens zijn niet bekend, waardoor de potentiële besparing niet kan worden berekend. Het wordt eenvoudiger om planningen te maken als de rijverboden worden afgeschaft. Ook kan de beschikbare (internationale) transportcapaciteit beter worden benut, een besparing van 10% is niet ondenkbaar.

Op dit moment is er nog niets van deze potentiële besparing gerealiseerd.

## 09. Formulier E-101: dekking sociale zekerheid<sup>1</sup>

*Probleemomschrijving* Als werknemers tijdelijk arbeid verrichten in een andere lidstaat of werken in 2 of meer lidstaten dan kunnen zij onder de sociale verzekeringsregeling van het eigen land blijven vallen. Bij controle dienen werknemers dan te kunnen aantonen dat de sociale zekerheidspremies reeds zijn afgedragen om dubbele heffing te voorkomen. Daarvoor kan gebruik gemaakt worden van het 'portable document' A1. Portable document A1 vervangt formulier E-101.

*Beoogd resultaat* Door invoering van elektronische gegevensuitwisseling tussen de lidstaten kan bij controles (op termijn) rechtstreeks gebruik worden gemaakt van deze gegevens. Werknemers hoeven dan niet meer aan te tonen dat de sociale zekerheid is gedekt.

*Effect* Met alleen de beoogde invoering van elektronische informatie-uitwisseling tussen de lidstaten wijzigt er nog niets voor bedrijven. Om het beoogde resultaat te realiseren dienen de controlerende instanties gebruikt te maken van de gegevens uit de lidstaat van herkomst. Hiervoor is ook vertrouwen nodig in de (controles in de) lidstaat van herkomst.

De maximale potentiële besparing (AL) (volgens eerdere kwantificering SIRA Consulting) bedraagt tussen (P \* Q1) en (P \* Q2)

- Q1 = aantal aangevraagde E-101 formulieren transportsector.
- Q2 = aantal aangevraagde E-101 formulieren totaal (alle bedrijven).
- P = tijdsbesteding maal uurtarief voor het opvragen, invullen en versturen van het document.
  
- Q1 = 3.000 (bron: SvB).  
Het aantal aangevraagde E-101 formulieren in de transportsector per jaar.
- Q2 = 80.000 (bron: SvB).  
In totaal, voor alle sectoren, worden er jaarlijks 80.000 E-101 formulieren aangevraagd.
- P = € 37 (bron: uurtarief uit "Meten is Weten II", Regiegroep Regeldruk)  
Opvragen, invullen en versturen van de aanvraag kost naar schatting ongeveer 1 uur tegen een uurtarief van € 37.

Potentiële besparing (AL) voor de transportsector is (€ 37 \* 3.000) € **111.000**.  
Voor het gehele bedrijfsleven kan de besparing oplopen tot (€ 37 \* 80.000) € **2.960.000**.

Op dit moment is er nog niets van deze potentiële besparing gerealiseerd.

<sup>1</sup> In het rapport "Weg Belemmeringen", tijdens de behandeling van het knelpunt in de werksessie en de daarna volgende rapportages is het knelpunt telkens "Formulier EU-101: dekking sociale zekerheid" genoemd. De juiste benaming van het formulier is E-101.

## 10. Limosa-melding voor buitenlandse werknemers in België

*Probleemomschrijving* De Belgische regering heeft in 2007 de Limosa-melding ingevoerd. België wil hiermee inzicht hebben in de werkzaamheden die door buitenlandse werknemers worden verricht en de hoeveelheid buitenlandse werknemers die in België werkzaam zijn. De melding gebeurt per e-mail en aan de melding zijn geen kosten verbonden.

*Beoogd resultaat* Afschaffen van de Limosa-melding.

*Effect* Indien de Limosa-melding wordt afgeschaft hoeft voor buitenlandse werknemers die werkzaamheden in België uitvoeren geen melding meer te worden gedaan. Dit geldt op dit moment dus ook voor chauffeurs die door België rijden voor cabotage werkzaamheden (goederen in België ophalen en afleveren). Overig wegtransport is vrijgesteld.

Potentiële besparing (AL) = P \* Q

- Q = aantal meldingen dat jaarlijks gedaan wordt voor werkzaamheden op Belgisch grondgebied.
- P = tijdsbesteding maal uurtarief voor het verrichten van de melding.

Het aantal Limosa-meldingen is niet bekend. Bij een eerdere berekening heeft SIRA Consulting geschat dat afschaffen van de Limosa-melding een besparing kan opleveren tussen € 55.000 en € 550.000. Hierbij is uitgegaan van 2.000 Limosa-meldingen per jaar, afgeleid van het aantal E-101 formulieren. Deze schatting is te hoog geweest, omdat de Limosa-melding alleen van toepassing is op cabotage. In deze berekening wordt alleen gekeken naar de lasten voor de transportsector.

- Q = 400  
Volgens CBS Statline zijn er jaarlijks ongeveer 3.100.000 cabotageritten bij een totaal van ongeveer 439.669.000 ritten. Er zijn in Nederland ongeveer 140.000 vrachtauto's (bron: CBS Statline). Als de inzet van vrachtauto's in dezelfde verhouding gebeurt als cabotageritten ten opzichte van het totaal aantal ritten, dan worden jaarlijks ongeveer 1.000 vrachtauto's ingezet voor cabotageritten. Het grootste deel van deze ritten wordt in de buurlanden België en Duitsland uitgevoerd. Er wordt aangenomen dat ongeveer 40% van de cabotageritten in België worden uitgevoerd. Voor de chauffeurs van deze 400 vrachtauto's voor cabotageritten in België moet een Limosa-melding worden gedaan.
- P = € 19  
Er wordt aangenomen dat het verrichten van een Limosa-melding ongeveer 30 minuten kost, inclusief het verzamelen van gegevens. Hierbij wordt een uurtarief van € 37 gehanteerd op basis van "Meten is Weten II".

Potentiële besparing (AL) = € 19 \* 400 = € **7.600**.

Op dit moment is er nog niets van deze potentiële besparing gerealiseerd, omdat de Limosa-melding nog steeds moet worden gedaan.

Voor het realiseren van de potentiële besparingen dient de Belgische regering de regelgeving te wijzigen. In het internationaal vervoer overleg is afgesproken dat er richting België geen actie ondernomen wordt tegen de Limosa verplichting omdat het niet als een echt knelpunt wordt ervaren. Een eenmalige opgave per e-mail van een Nederlandse chauffeur, die in België komt, volstaat.

## 11. Reikwijdte ARIE-regeling inzake arbeidsrisico's

<p><i>Probleemomschrijving</i></p>	<p>De Vergunning Wet milieubeheer is de indicatie of vervoersgebonden bedrijven vallen onder de Aanvullende Risico Inventarisatie en Evaluatie (ARIE). De ARIE gaat over arbeidsrisico's en is een aanvulling op de normale RIE, welke gericht is op het voorkomen van (veelvoorkomende) ongevallen. De ARIE-regeling is de vervanging van de ArbeidsVeiligheidsRapportage (AVR). De verplichte, diepgaande risicoanalyses van de AVR zijn in de ARIE-regeling vervangen door standaard scenario's. Bij de aanwijzing wordt gewerkt met vier categorieën van stoffen: brandbaar, explosief en (extreem) toxisch. Tevens dienen bedrijven een plan met maatregelen om risico's te beperken op te stellen. Vanwege de specialistische kennis worden hiervoor vaak adviesbureaus ingeschakeld.</p> <p>Een probleem in de transportsector is dat vooraf niet bekend is hoe vaak en hoeveel gevaarlijke stoffen er in opslag zijn. Hierdoor moeten scenario's worden opgesteld die in praktijk nooit of incidenteel voorkomen. Daarnaast is door de complexiteit voor bedrijven onduidelijk wanneer zij onder de regeling vallen.</p> <p>Het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft in december 2008 een adviesaanvraag ingediend bij de SER. Hierin is expliciet aandacht gevraagd voor vervoersgebonden inrichtingen.</p>
<p><i>Beoogd resultaat</i></p>	<p>Geen. Vanwege het aangevraagde SER-advies zijn geen concrete afspraken gemaakt over het oplossen van dit knelpunt.</p>
<p><i>Effect</i></p>	<p>In maart 2010 heeft de SER haar advies uitgebracht aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. In dit advies beveelt de SER aan om te onderzoeken of het mogelijk is vervoersgebonden inrichtingen categoriaal aan te wijzen of uit te sluiten van de ARIE-regeling. Gezien de reeds bestaande wettelijke voorschriften vraagt de SER zich af wat de toegevoegde waarde van de ARIE-regeling is voor het transport en de op- en overslag van gevaarlijke stoffen in gesloten verpakkingen (bron: SER-advies 10/02, maart 2010).</p> <p>De Administratieve Lasten van de ARIE-regeling bedragen volgens de Memorie van Toelichting bij de wijziging Arbeidsomstandighedenbesluit uit 2004 in totaal € 2.700.000 per jaar. Het is niet bekend welk aandeel daarvan voor rekening van de transportsector komt.</p> <p>De Minister van SZW maakt uit het SER-advies op dat er overeenstemming is om de bestaande ARIE-regeling te laten voortbestaan. De SER doet aanbeveling of geeft signalen af op een drietal terreinen: regelgeving, facilitering en toezicht. In het kader van dit knelpunt is het punt betreffende regelgeving relevant. De Minister geeft aan bereid te zijn de mogelijkheden te verkennen om vervoersgebonden inrichtingen categoriaal aan te wijzen of uit te sluiten van de ARIE-regeling. Hierover is reeds overleg gevoerd met de branchevereniging van vervoersgebonden inrichtingen. Daarbij is afgesproken dat de branchevereniging een eerste voorstel zal doen voor categorale aanwijzing.</p>



## 12. Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners

### Probleemomschrijving

De Vergunning Wet milieubeheer is de indicatie of bedrijven vallen onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO). BRZO is de implementatie van "SEVESO II" richtlijn (96/82/EG) en heeft ten doel zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken te voorkomen en de gevolgen voor mens en milieu te beperken. De BRZO stelt eisen aan het (externe) veiligheidsbeleid van bedrijven, die op grote schaal met gevaarlijke stoffen werken. De BRZO kent twee niveaus. Deze niveaus zijn van toepassing indien in een inrichting bepaalde grenswaarden worden overschreden. Het gaat daarbij voornamelijk om bedrijven in de (chemische) procesindustrie.

De transportsector heeft te maken met onduidelijkheid aan welke eisen een inrichting dient te voldoen. Daarnaast heeft de sector te maken met een snel veranderend klantenbestand, waardoor opgeslagen hoeveelheden kunnen schommelen. Het knelpunt wringt het meest bij vervoersgebonden inrichtingen waar sprake is van "nederlegging tijdens transport". Het gaat hierbij specifiek om op- en overslag (crossdock) activiteiten waarbij de gevaarlijke stoffen in de transportverpakking blijven.

### Beoogd resultaat

De BRZO zou niet van toepassing moeten zijn op logistieke dienstverleners. Dit wordt in gezamenlijk overleg besproken, samen met andere veiligheidsregelgeving.

### Effect

Als door afspraken met bevoegd gezag inrichtingen waar sprake is van "nederlegging tijdens transport" buiten de toepassing van BRZO vallen dan scheelt dat discussie met bevoegd gezag over de invulling van het BRZO voor die inrichting.

Potentiële besparing (NK) = P \* Q

- Q = aantal inrichtingen voor "nederlegging tijdens transport" dat niet meer onder de BRZO valt.
- P = extra kosten die gemaakt worden om aan BRZO te voldoen.

▪ Q = 45

In Nederland zijn er ongeveer 450 inrichtingen die onder toepassing van BRZO vallen (bron: Arbeidsinspectie). Het aandeel inrichtingen voor "nederlegging tijdens transport" is niet bekend. Het Ministerie van VROM schat dat dit aandeel maximaal 10% is.

- P = € 50.000 (bron: "BeteRZo voor opslaghouders in de chemie", VNCW)  
De kosten om aan BRZO te voldoen verschillen per bedrijf. VNCW geeft in aan dat voor een gemiddeld logistiek bedrijf de kosten om aan BRZO te voldoen ongeveer € 50.000 zijn.

Potentiële besparing (NK) = € 50.000 \* 45 = € **2.250.000**.

Op dit moment is er nog niets van deze potentiële besparing gerealiseerd, omdat deze bedrijven nog steeds onder de toepassing van BRZO vallen.<sup>2</sup>

Het Ministerie van VROM heeft aangegeven dat naar verwachting onderliggende Europese regelgeving niet zal worden aangepast op korte termijn. De huidige verplichtingen uit de BRZO komen voort uit de een Europese richtlijn en er is voor lidstaten geen ruimte om hier op nationaal niveau van af te wijken.

<sup>2</sup> Navraag bij TLN heeft geen reactie opgeleverd omtrent de voortgang van de acties horende bij dit knelpunt. De weergegeven status heeft betrekking op de situatie van het knelpunt in juni 2010.

## **Thema Fiscaal**

Binnen het thema Fiscaal komen de volgende knelpunten aan de orde:

- ▣ Naheffing belasting op LPG bij heftrucks
- ▣ EU-procedures BTW afdracht en teruggave
- ▣ Verschillende omgang woon-werkverkeer in belastingen
- ▣ Oponthoud bij inklaren van containers
- ▣ EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns

## 17. Naheffing belasting op LPG bij heftrucks

### *Probleemomschrijving*

Getankte brandstof wordt afgerekend, inclusief de belasting die voor de oorspronkelijke gebruiksbestemming, afgedragen dient te worden. Bij reguliere tankstations, bedoeld voor wegverkeer en voertuigen die zijn toegelaten tot de openbare weg, is de brandstofaccijns in de prijs aan de pomp inbegrepen. Alleen de belastingplichtige, hier de tankstationeigenaar, kan de afgedragen brandstofaccijns terugvorderen. Bedrijven met mobiele werktuigen, zoals heftrucks, kunnen ook bij reguliere tankstations tanken of komen losse tanks vullen. Redenen hiervoor zijn het gemak, de mogelijkheden om (LPG) te tanken op de werklocatie, de kosten van het laten bezorgen van LPG op de werklocatie en de brandstofprijs. Over brandstof voor intern transportmateriaal en mobiele werktuigen is energiebelasting verschuldigd en bedrijven dienen hiervoor aangifte te doen. Als er brandstof wordt getankt bij een regulier tankstation dan is al brandstofaccijns afgedragen.

Om dubbele belastingheffing te corrigeren, zal het bedrijf ervoor moeten zorgen dat reeds betaalde accijns terug wordt ontvangen. Hiertoe moeten de belastingplichtige voor de brandstofaccijns, de tankstationeigenaar, en de belastingplichtige voor de energiebelasting, het bedrijf waar het mobiele werktuig wordt ingezet, zorgen voor de onderlinge afhandeling. Dit is in praktijk een moeizaam proces, waardoor dubbel belasting wordt betaald of in sommige gevallen geen aangifte voor energiebelasting wordt gedaan. Sommige bedrijven zijn in de veronderstelling dat reeds belasting over de brandstof is afgedragen en geen aangifte voor energiebelasting meer nodig is. Bedrijven lopen het risico op naheffingen en boetes wegens verkeerde belastingafdracht.

### *Beoogd resultaat*

Gelijkschakeling van de belastingtarieven, waardoor bedrijven geen risico meer lopen op naheffingen en boetes.

### *Effect*

Als de tarieven gelijk worden geschakeld, dan blijven de procedures hetzelfde maar is het risico op naheffing en boetes opgelost. Dit levert geen besparing van nalevingskosten op. Indien gekozen wordt voor een alternatieve oplossing, namelijk het hanteren van één soort belasting, dan zijn de extra handelingen van het terugvorderen van accijns en het doen van aangifte voor de energiebelasting niet meer nodig. Hiermee worden wel nalevingskosten bespaard.

$$\text{Besparing (AL)} = P * Q$$

- Q = aantal bedrijven die nu accijns terugvorderen en aangifte doen voor de energiebelasting.
- P = gemiddelde tijdsbesteding maal uurtarief voor de administratieve handelingen.

Gegevens over het aantal bedrijven dat accijns terugvordert en aangifte doet voor energiebelasting zijn niet bekend. De voorgestelde oplossingen van belastingheffing minerale oliën leiden tot een vereenvoudiging van de regelgeving en daarmee van de uitvoering op dit terrein. Gezien het relatief geringe aantal belastingplichtigen zal de AL-besparing voor het bedrijfsleven maximaal € **1.000.000** bedragen (bron: Memorie van Toelichting, Fiscale vereenvoudigingswet 2010).

Voor dit knelpunt is het resultaat **volledig** gerealiseerd. Er is onderzoek gedaan naar de gelijkshakeling van belastingtarieven en de gevolgen voor de verschillende belanghebbenden. Dat onderzoek is uitgemond in een voorstel voor een uniform accijnstarief in de Fiscale vereenvoudigingswet 2010.

## 18. EU-procedures BTW afdracht en teruggave

<p><i>Probleemomschrijving</i></p>	<p>De EU regelgeving rond de Belasting op Toegevoegde Waarde (BTW) bestaat uit verschillende richtlijnen. Zo wordt bijvoorbeeld de BTW-teruggaaf geregeld in de achtste richtlijn (79/1072/EEG) en de BTW-afdracht in BTW-richtlijn 2006/112/EG.</p> <p><i>BTW afdracht:</i>        Bij de BTW-afdracht voor goederentransport geldt als hoofdregel dat BTW is verschuldigd in de lidstaat waar het transport begint. Bij personenvervoer worden lidstaten geacht BTW-afdracht op te leggen over dat deel van de omzet dat door het vervoer op hun grondgebied wordt gerealiseerd.</p> <p><i>BTW teruggave:</i>        Onder de achtste richtlijn hanteert iedere lidstaat haar eigen procedure voor BTW-teruggave aan in het buitenland gevestigde ondernemers. Voor 1 januari 2010 moest men dat terugvragen bij de lidstaat waar BTW-afdracht heeft plaatsgevonden. Zodoende diende per land een administratie te worden bijgehouden en moesten de formulieren van de betreffende lidstaat worden gebruikt. Door gebrek aan uniformiteit en de complexiteit waren bedrijven veel tijd kwijt zijn aan het op een juiste manier toepassen van de regelgeving. Vanwege de verschillen tussen de lidstaten moeten ondernemers tot in detail uitzoeken hoe de BTW lokaal is geregeld.</p>
<p><i>Beoogd resultaat</i></p>	<p>Zoveel mogelijk uniformeren van regelgeving op EU niveau over BTW en vereenvoudigen van BTW aangifte en teruggave.</p>
<p><i>Effect</i></p>	<p>Er zijn verschillende besparingen mogelijk voor deze problematiek. Ten eerste is een besparing mogelijk doordat de eisen aan (elektronische) facturen gelijk worden gesteld. Ten tweede is een besparing mogelijk door de regelgeving binnen de EU te uniformeren en de volledige BTW-afhandeling te regelen met de belastingdienst van de eigen lidstaat. Deze reducties kunnen nog niet worden berekend. Het aantal transporteurs dat in het buitenland BTW aangifte doet en terugvraagt is niet bekend. Ook ontbreken gegevens over de tijd die bedrijven besteden aan BTW teruggave.</p> <p>De derde besparing betreft de BTW-aangifte bij personenvervoer. SIRA Consulting heeft eerder berekend dat Nederlandse ondernemers in het internationale, besloten personenvervoer ongeveer € 230.000 kunnen besparen indien zij in de eigen lidstaat BTW aangifte kunnen doen.</p> <p>De potentiële besparing (AL) voor dit knelpunt is daarmee minstens <b>€ 230.000</b>.</p> <p>Het beoogd resultaat is <u>gedeeltelijk</u> gerealiseerd.</p> <p>Per 1 januari 2010 kunnen bedrijven in de eigen lidstaat het verzoek tot BTW teruggave doen voor in andere lidstaten afgedragen BTW. Het grootste probleem voor veel ondernemers is dat zij het geld niet terugkrijgen omdat aanvragen niet aankomen of niet (tijdig) in behandeling worden genomen.</p> <p>Daarnaast werkt het technische systeem zelf nog niet optimaal, zo is het aantal bij te voegen facturen gelimiteerd tot 5 MB, bij veel facturen is dat te weinig. De hoogste facturen worden als eerste bijgevoegd tot de limiet van 5 MB is bereikt. Lidstaten waar de BTW wordt teruggevorderd kunnen wel meer facturen opvragen, als deze ontbreken. Zodra het systeem optimaal werkt betekent het een aanzienlijke besparing van de (ervaren) regeldruk.</p>

## 19. Verschillende omgang woon-werkverkeer in belastingen

*Probleemomschrijving* Voor de loon- en inkomstenbelasting wordt woon-werkverkeer van werknemers als zakelijk beschouwd. Privé gebruik van de auto-van-de-zaak wordt gezien als loon in natura waarvoor een bijtelling op het brutoloon berekend dient te worden, indien de werknemer meer dan 500 kilometer privé rijdt met de auto-van-de-zaak. Deze bijtelling is een forfaitair bedrag berekend over de cataloguswaarde. BTW-richtlijn 2006/112/EG bevat de belangrijkste bepalingen op het gebied van de omzetbelasting. Nederland implementeert de richtlijn via de Wet op de omzetbelasting en hanteert het uitgangspunt dat eindconsumenten op bestedingen BTW dienen af te dragen. Bedrijfsgoederen die ter beschikking worden gesteld aan werknemers, zoals een auto-van-de-zaak, worden eveneens belast met BTW in geval van privégebruik. Bij het berekenen van de omzetbelasting worden woon-werk kilometers van werknemers als privé kilometers gezien, waardoor bedrijven een BTW-correctie moeten toepassen. Het voornaamste probleem voor bedrijven is dat zij hierdoor meer omzetbelasting verschuldigd zijn en zij voor de omzetbelasting moeten weten hoeveel woon-werk kilometers werknemers hebben gemaakt.

*Beoogd resultaat* Gelijktrekken van de behandeling van woon-werkverkeer voor de omzetbelasting met de loonbelasting.

*Effect* De oplossing met de meeste besparing voor het bedrijfsleven is het behandelen van woon-werkverkeer volgens de loonbelasting systematiek. Werkgevers hoeven de BTW-aftrek niet meer te corrigeren voor woon-werk kilometers. Normaal zouden ze bij hun laatste aangifte deze voor belasting moeten corrigeren. Het probleem van administratie is dat de eventueel aanwezige rittenregistratie voor de bijtelling de zakelijke kilometers niet splitst naar woon-werk en overige zakelijke ritten, omdat woon-werkverkeer voor de loonbelasting ook zakelijk is. Als een ondernemer de vast formule te duur vindt, moet hij voor de omzetbelasting apart de woon-werkkilometers bijhouden. Dit hoeft nu niet meer (alleen de echte privé kilometers moeten worden bijgehouden). Veel werkgevers hanteren echter de vast formule voor de correctie.

Potentiële besparing (AL) = P \* Q

- Q = aantal handelingen per jaar om woon-werkverkeer ritten te administreren voor de doelgroep.
- P = kosten voor het voeren van een rittenadministratie voor woon-werk kilometers.
- Q = 80.000 (bron: EVO).  
Een bedrijf kan BTW op autokosten in aftrek brengen. Dit moet worden gecorrigeerd voor privé gebruik, omdat privé gebruik onttrekking is van gebruikskosten van het bedrijf. Volgens de omzetbelasting telt ook woon-werkverkeer als privé kilometers. Deze extra administratie is nu niet meer nodig, omdat hiervoor de systematiek van de loonbelasting wordt gevolgd waarin woon-werk kilometers als zakelijk worden beschouwd. Er zijn in Nederland ongeveer 800.000 bestelauto's en 600.000 leaseauto's en 200.000 auto's ter beschikking gesteld door het bedrijf. Hiervan zijn maximaal 50.000 voertuigen poolauto en auto's die op bedrijventerreinen worden gestald. Voor deze bijna 1,6 miljoen voertuigen moest voor de BTW correctie voor woon-werkkilometers een administratie worden bijgehouden of maakten bedrijven gebruik van een forfaitaire regeling. Er wordt vanuit gegaan dat voor 5% van deze voertuigen een administratie wordt bijgehouden.

- $P = € 408$  (bron: EVO).  
EVO heeft in het verleden berekend dat een werknemer gemiddeld 20 minuten per dag aan tijd kwijt is aan de rittenregistratie. Er wordt vanuit gegaan dat voor woon-werk kilometers ongeveer 5 minuten nodig is, dat betekent ongeveer 17 uur per jaar.  
Er wordt uitgegaan van een uurtarief van € 24 (gebaseerd op eerdere berekening van SIRA Consulting).

Potentiële besparing (AL) = € 408 \* 80.000 = € **32.640.000**.

Voor dit knelpunt is het resultaat volledig gerealiseerd. Er is voor woon-werkverkeer aangesloten op de systematiek van de loonbelasting.

## 20. Oponthoud bij inklaren van containers

<i>Probleemomschrijving</i>	<p>Een deel van de binnenkomende en uitgaande containers wordt op basis van een risicoanalyse door de Douane voor controle geselecteerd. Bedrijven zijn wettelijk verplicht om medewerking te verlenen aan deze controle en kunnen daarvoor geen kosten in rekening brengen bij de Douane. Het aanleveren en afvoeren van geselecteerde containers wordt gerekend tot deze medewerking. In praktijk organiseren terminalhouders en stuwadoors dit proces. Bij het lossen van een schip worden de betreffende containers verzameld en ter controle aangeboden. De Douane bewaakt alleen dat geselecteerde containers daadwerkelijk worden aangeboden. Bedrijven willen dat de controle sneller wordt afgehandeld en meer transparantie over het afhandelingsproces.</p>
<i>Beoogd resultaat</i>	<p>Duidelijkheid krijgen in het proces van de douanecontrole en de handelingen die daarmee samenhangen.</p>
<i>Effect</i>	<p>Als kan worden voorkomen dat douanecontroles voor oponthoud zorgen dan besparen bedrijven daarmee lasten.</p> <p>Potentiële besparing (ALT) = <math>P * Q</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Q = aantal containers die door de douane worden gecontroleerd.</li> <li>▪ P = kosten voor oponthoud van een container.</li> <li>▪ Q = 90.000 (bron: Inspectieloket). Uit het “Toezichtplan Vervoer over Water 2010” blijkt dat de douane per jaar ongeveer 90.000 containers controleert.</li> <li>▪ P = € 70. Uit onderzoek van SIRA Consulting blijkt dat oponthoud van een container per dag ongeveer € 35 kost. Wanneer de douanecontroles niet meer dan 1 dag kosten en voorheen gemiddeld 3 dagen, dan wordt voor 2 dagen lasten bespaard.</li> </ul> <p>Potentiële besparing (ALT) = € 70 * 90.000 = € <b>6.300.000</b>.</p> <p>Voor dit knelpunt is het resultaat <u>volledig</u> gerealiseerd. De douane heeft de werkprocessen zo aangesloten dat de controles niet meer voor oponthoud langer dan 1 dag zorgen.</p> <p>Volgens de Douane kan de terminaloperator niet sneller containers aanleveren aan de Douane voor inspectie. Na 1 januari 2011 wordt het eerder maken van een risico-analyse mogelijk, waardoor operators eerder weten welke containers moeten worden gecontroleerd. Bij positionering van containers op de terminals kan hier rekening mee worden gehouden. Het probleem wordt naar verwachting kleiner hierdoor.</p>

## 21. EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns

<i>Probleemomschrijving</i>	Dieselaccijns is onderdeel van de dieselprijs en daarmee een belangrijke factor in de kostprijs van transport. Fluctuaties in de prijs en vooral onverwachte prijsstijgingen leiden tot problemen voor vervoerders. EU-lidstaten hanteren andere accijnstarieven en verschillen in het bestedingsdoel van ontvangsten. Datzelfde geldt voor andere indirecte belastingen en heffingen.
<i>Beoogd resultaat</i>	Het bedrijfsleven wil graag een fundamentele en principiële discussie op gang brengen over het bestedingsdoel van belastingen op transport en mobiliteit, de totale belastingdruk op transport en tenslotte de versplintering van heffingen en inningmethoden. Invoering van één Europees accijnstarief wordt (op korte termijn) niet haalbaar geacht.



## **Thema Voertuig**

Binnen het thema Voertuig komen de volgende knelpunten aan de orde:

- ▣ Mogelijkheid verplichte APK ook in andere lidstaten
- ▣ EU-lidstaten: verschillen in uitrustings-eisen voertuigen
- ▣ Aslastendruk: drukverplaatsing lading
- ▣ EU-lidstaten: Verschil vastzetten van lading
- ▣ EU-trillingsrichtlijn (vervallen)
- ▣ Roetfilters dieselmotoremissies (vervallen)

## 32. Mogelijkheid verplichte APK ook in andere lidstaten

*Probleemomschrijving* EU-richtlijn 96/96/EG maakt onderscheid naar verschillende categorieën van voertuigen en legt daarbij verschillende (minimum) normen vast waaraan de Algemeen Periodieke Keuring (APK) dient te voldoen. Er wordt onderscheid gemaakt naar de APK 1 (voertuigen zwaarder dan 3500 kg) en APK 2 (lichte voertuigen). Daarmee is de basis gelijk, maar lidstaten (en regio's daarbinnen) geven zelf invulling aan het lokaal geldende APK-regime. De APK mag alleen worden uitgevoerd in de lidstaat waarin het voertuig staat geregistreerd. Voor vrachtauto's die langer in het buitenland verblijven is het probleem dat ze voor de jaarlijkse APK speciaal moeten worden teruggebracht naar Nederland.

*Beoogd resultaat* Mogelijk maken om in andere lidstaten aan de APK verplichting te voldoen.

*Effect* Indien een voertuig in het buitenland is, terwijl de APK moet worden uitgevoerd hoeft het voertuig niet speciaal te worden teruggebracht naar Nederland om te worden gekeurd.

Potentiële besparing (volgens eerdere kwantificering SIRA Consulting) (NK) = P \* Q

- Q = gemiddeld aantal voertuigen dat jaarlijks naar het land waar het voertuig is geregistreerd wordt teruggebracht voor een APK-keuring.
- P = kosten om het voertuig terug te brengen voor de APK-keuring.

- Q = 5.000 (bron: TLN).  
TLN schat dat de problematiek vooral speelt voor voertuigen die langdurig in het buitenland worden ingezet. Er wordt uitgegaan van ongeveer 10.000 voertuigen (vrachtauto's en aanhangers/trailers). Indien de verhouding gelijk is verdeeld en aanhangers/trailers gelijktijdig worden gekeurd, wordt 5.000 keer speciaal naar Nederland gereden voor de APK.

- P = € 480 (bron: TLN)  
Er wordt uitgegaan van gemiddeld 20 uur reistijd om het voertuig vanuit het buitenland naar Nederland te brengen om de APK te laten uitvoeren. Er wordt gerekend met een uurtarief van € 24.

Potentiële besparing (NK) = € 480 \* 5.000 = € **2.400.000**.

Op dit moment is er nog niets van het beoogde effect gerealiseerd. De verwachting is dat er in Spanje in het laatste kwartaal van 2011 Nederlandse voertuigen APK gekeurd kunnen worden bij 6-tal keuringsstations. Bij deze pilot worden de Nederlands gekentekende voertuigen gekeurd volgens de Spaanse keuringseisen. Voor de praktische uitwerking van de pilot is de komst van de Spaanse delegatie naar Nederland succesvol verlopen en heeft dit bezoek bijgedragen aan de continuering van de pilot.

### 33. EU-lidstaten: verschillen in uitrustingseisen voertuigen

*Probleemomschrijving* De technische eisen aan motorvoertuigen voor toelating tot de openbare weg zijn in geharmoniseerd in de EU. De algemene eisen aan de uitrusting aan boord van motorvoertuigen zijn echter niet geharmoniseerd waardoor lidstaten verschillende eisen stellen. Denk hierbij aan winterbanden, een EHBO-koffer (met wisselende voorschriften over de inhoud), veiligheidsvesten en voorschriften ten aanzien van snelheidsstickers. Ook de (keurings-) eisen aan de uitrusting verschillen. Bijvoorbeeld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de Europese verplichting om een brandblusser aan boord te hebben. De eisen aan de brandblusser zijn echter verschillend. In België dient bijvoorbeeld een brandblusser elke 5 jaar te worden vervangen, terwijl in Nederland een jaarlijkse keuring is vereist. Hierdoor is het lastig om aan dergelijke eisen te voldoen.

*Beoogd resultaat* Zorgen dat de Nederlandse uitrustingseisen voor voertuigen worden toegestaan in het buitenland.

*Effect* Als voertuigen op basis van nationale eisen voldoende zijn uitgerust besparen Nederlandse bedrijven de kosten voor het aanvullen van de voertuigen op basis van buitenlandse uitrustingseisen.

Potentiële besparing (NK) =  $P * Q$

- Q = gemiddeld aantal voertuigen dat per jaar wordt aangepast aan buitenlandse uitrustingseisen.
- P = gemiddelde kosten om de uitrusting van het voertuig aan te passen.

- Q = 6.800 (bron: CBS Statline).  
Uit gegevens van CBS Statline blijkt dat er jaarlijks ongeveer 21.351.000 internationale ritten worden uitgevoerd door het beroepsvervoer. In totaal worden jaarlijks ongeveer 439.669.000 ritten uitgevoerd. Er zijn in Nederland ongeveer 140.000 vrachtauto's. Als de inzet van vrachtauto's in dezelfde verhouding gebeurt als internationale ritten ten opzichte van het totaal aantal ritten, dan worden jaarlijks ongeveer 6.800 vrachtauto's in internationale ritten ingezet.

- P = € 225

Er wordt vanuit gegaan dat de verschillen tussen de lidstaten niet heel groot zijn en dat het Nederlandse uitrustingsniveau daar behoorlijk bij in de buurt komt of zelfs al aan voldoet. Daarom wordt er gerekend met gemiddeld 5 uur per vrachtauto per jaar tegen een uurtarief van € 45 om te controleren of aan de uitrustingseisen wordt voldaan.

Potentiële besparing (NK) = € 225 \* 6.800 = € **1.530.000**.

Op dit moment is er nog niets van het beoogde effect gerealiseerd.

Tussen de lidstaten die de Conventie van Wenen hebben ondertekend is onduidelijkheid over de interpretatie daarvan. Eisen kunnen alleen gelden voor nationaal geregistreerde voertuigen of gelden voor alle voertuigen die rijden in de lidstaat..

## 34. Aslastendruk: drukverplaatsing lading

<i>Probleemomschrijving</i>	<p>Bij het beladen van voertuigen mogen de wettelijke voorschriften voor het toegestane totaalgewicht en de maximale aslasten niet worden overschreden. Er worden twee categorieën van overbelading onderscheiden. De eerste categorie is overschrijding van zowel het totaalgewicht als de maximale aslast. De tweede categorie is alleen overschrijding van de maximale aslast. Overbelading is een economisch delict met forse boetes als gevolg. Vervoerders moeten na een eerste aflevering onderweg herbeladen om de voorste aslast niet te zwaar te laten worden. Dit kost extra tijd.</p>
<i>Beoogd resultaat</i>	<p>Bewustwording over de gevolgen van overbelading en daarmee de zin van de regelgeving.</p>
<i>Effect</i>	<p>Met ingang van 2010 wordt gewerkt aan de bewustwording van de gevolgen van aslast-overschrijding en de oorzaken. Het gaat daarin over de gevolgen van overbelading op de infrastructuur en over (technische) oplossingen ter voorkoming van overbelading.</p> <p>Met deze oplossing worden geen lasten (NK) bespaard, maar wordt wel (deels) de ergernis over regelgeving weggenomen door het nut ervan duidelijk te maken en aan te geven hoe chauffeurs hier praktisch mee om kunnen gaan.</p>

## 35. EU-lidstaten: verschil vastzetten van lading

*Probleemomschrijving* Vervoerders hebben dagelijks te maken met vastzetten van lading en kunnen tijdens iedere rit gecontroleerd worden. Bij het vervoer tussen de lidstaten lopen vervoerders aan tegen grote verschillen met betrekking tot de eisen die door handhavers gesteld worden aan het vastzetten van lading op de vrachtauto.

*Beoogd resultaat* Uniformering internationale regelgeving en handhaving.

*Effect* Als de eisen voor het vastzetten van lading en de wijze van handhaving geüniformeerd worden naar Nederlands niveau dan hoeven vervoerders minder kosten te maken door strengere buitenlandse eisen (zoals in Duitsland).

Potentiële besparing (NK) =  $P * Q$

- Q = gemiddeld aantal voertuigen dat per jaar bij het vastzetten van lading aan strengere eisen moet voldoen.
- P = gemiddelde kosten om aan de strengere eisen te voldoen.

▪ Q = 3.950.

Uit gegevens van CBS Statline blijkt dat er jaarlijks ongeveer 21.350.000 internationale ritten worden uitgevoerd door Nederlandse bedrijven. Hiervan zijn 12.387.000 ritten met lading. In totaal worden jaarlijks ongeveer 439.669.000 ritten uitgevoerd. Er zijn in Nederland ongeveer 140.000 vrachtauto's (bron: CBS Statline). Als de inzet van vrachtauto's in dezelfde verhouding gebeurt als internationale ritten ten opzichte van het totaal aantal ritten, dan worden jaarlijks ongeveer 3.950 vrachtauto's in internationale ritten ingezet waarbij lading moet worden vastgezet.

- P = € 225 (bron: uurtarief uit "Meten is Weten II", Regiegroep Regeldruk)  
Er wordt vanuit gegaan dat de gemiddelde tijdsbesteding om te controleren aan welke strengere eisen voldaan moet worden beperkt zijn. Daarom wordt er gerekend met gemiddeld 5 uur per vrachtauto per jaar tegen een uurtarief van € 45.

Potentiële besparing (NK) = € 225 \* 3.950 = € **888.750**.

Op dit moment is er nog niets van het beoogde effect gerealiseerd.

Per 1 mei 2009 is de Nederlandse regelgeving enigszins aangepast. Met deze wijziging zijn de onduidelijkheden en verschillen in handhaving niet opgelost. De organisatie van een internationale conferentie over handhaving is nog niet opgepakt door het bedrijfsleven.

## 36. EU-trillingsrichtlijn (vervallen)

<i>Probleemomschrijving</i>	Door (inwerkingtreding) van richtlijn 2002/44/EG zijn werkgevers verplicht te beoordelen aan welke trillingen werknemers worden blootgesteld. Daarbij dient vooral te worden gelet op overschrijding van de grenswaarde.
<i>Beoogd resultaat</i>	Na de bespreking in de werksessie concludeert het bedrijfsleven dat het knelpunt als vervallen kan worden beschouwd voor de transportsector. Reden hiervoor is de verwachting dat het uitzonderlijke gevallen betreft en er geen concrete probleemsituaties bij de ondernemersverenigingen zijn gemeld.

### 37. Roetfilters dieselmotoremissies (vervallen)

*Probleemomschrijving* Werkgevers zijn, op grond van EU-richtlijnen 2004/37/EG en 76/548/EEG, verplicht maatregelen te treffen om te voorkomen dat werknemers (onnodig) worden blootgesteld aan kankerverwekkende stoffen. Werkgevers kunnen bijvoorbeeld worden verplicht om voertuigen te vervangen.

*Beoogd resultaat* Na de bespreking in de werksessie concludeert het bedrijfsleven dat het knelpunt als vervallen kan worden beschouwd. Het merendeel van de bedrijven heeft inmiddels de benodigde vervangingsinvesteringen gepleegd.

## **Thema Algemeen**

Binnen het thema Algemeen komen de volgende knelpunten aan de orde:

- ❑ Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen
- ❑ Vervoer van paardenmest
- ❑ Beperking marktwerking bij afvalinzameling
- ❑ Hoge (weekend-)kosten inspecties
- ❑ EU-inspectie eisen veterinaire controles
- ❑ Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage
- ❑ EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten
- ❑ Aansprakelijkheid vervoerder in Nederland
- ❑ Vervoersmanagementeisen gemeenten



### 03. Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA)

<i>Probleemomschrijving</i>	<p>De Europese verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA) is een Europese verordening, bedoeld om zicht te houden op internationale afvaltransporten. Sinds 2007 is de nieuwe EVOA van kracht. Er is een aantal problemen verbonden aan de nieuwe EVOA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voor het grensoverschrijdend vervoer van groene lijst afvalstoffen (ongevaarlijk voor het milieu, zoals papier en schoon schroot) is het noodzakelijk dat een officieel formulier aanwezig is (Bijlage VII van de EVOA), ondertekend door degene die afstand doet van de afvalstof. Tevens is vereist dat er een contract bestaat dat door de eindverwerker is ondertekend. De uiteindelijke eindbestemming is dus niet bekend bij de aanvang van het transport.</li> <li>▪ Nederland controleert als enige land strenger op (het invullen van) Bijlage VII.</li> <li>▪ Onder de noemer “groen en groen is rood” moeten gemengde vrachten van (milieuongevaarlijke) groene lijst afvalstoffen de zware procedure voor het grensoverschrijdend vervoer volgen. De nieuwe EVOA kent een bijlage 3A waarin een lijst is opgenomen met gemengde vrachten die zijn toegestaan. Deze lijst is echter leeg.</li> <li>▪ Het toegestane percentage vervuiling van gemengde vracht is onduidelijk.</li> </ul>
<i>Beoogd resultaat</i>	Vereenvoudigen van de EVOA.
<i>Effect</i>	<p>Zodra de lijst voor gemengde vrachten wordt gevuld (bijlage 3A) zal het aantal gemengde vrachten dat onder de zware procedure valt afnemen.</p> <p>Potentiële besparing (AL) (volgens eerdere kwantificering) = <math>(P1 * Q1) + (P2 * Q2)</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Q1 = aantal kennisgevingen voor vervoeren van gemengde vrachten (oranje lijst afvalstoffen).</li> <li>▪ Q2 = melding doen van ontvangst en verwerking van oranje lijst afvalstoffen.</li> <li>▪ P1 = besparing op kennisgeving voor vervoer omdat de zware procedure niet meer hoeft te worden gevolgd.</li> <li>▪ P2 = besparing op melding voor ontvangst en verwerking omdat de zware procedure niet meer hoeft te worden gevolgd.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Q1 = 133.000 (bron: Agentschap NL) Er worden jaarlijks naar schatting 133.333 kennisgevingen voor vervoer van gemengde vrachten gedaan.</li> <li>▪ Q2 = 267.000 (bron: Agentschap NL) Voor elke melding van vervoer moet een melding worden gedaan bij ontvangst en een melding bij verwerking.</li> <li>▪ P1 = € 35 (bron: uurtarief volgens “Meten is Weten II”) Een medewerker is naar schatting vijf kwartier bezig met een melding voor vervoer tegen een uurtarief van € 28.</li> <li>▪ P2 = € 28 (bron: uurtarief volgens “Meten is Weten II”) Een medewerker is naar schatting een uur bezig met een melding voor vervoer tegen een uurtarief van € 28.</li> </ul> <p>Potentiële besparing (AL) = <math>(€ 35 * 133.000) + (€ 28 * 267.000) = € 12.131.000</math></p> <p>Inmiddels is de lijst voor gemengde vrachten gevuld met enkele oranje lijst stoffen. Het is niet duidelijk welk aandeel van het totaal aantal kennisgevingen/meldingen voor oranje lijst stoffen dit is. Als ervan uit wordt gegaan dat het in ieder geval 10% betreft dan is daarmee een besparing gerealiseerd van € 1.213.100.</p> <p>De potentiële besparing is <u>gedeeltelijk</u> gerealiseerd.</p>

- Hoe meer oranje lijst afvalstoffen in bijlage 3A worden opgenomen, des te groter wordt de besparing omdat melding voor transport niet meer nodig is.
- De Europese Commissie heeft aangegeven de EVOA niet te willen aanpassen, omdat het nog vrij nieuwe regelgeving betreft. Het doorvoeren van een verandering in Europese regelgeving kost veel tijd en inspanning en de mogelijk uitkomst is onzeker. Het besparingspotentieel is naar verwachting niet haalbaar op korte termijn.
- Nederland kan de administratieve lasten omlaag brengen door samen met België, Duitsland, Oostenrijk en Luxemburg gebruik te maken van EUDIN (European Data Interchange for Waste Notification Systems). Een elektronische meldapplicatie voor de EVOA. De Europese Commissie is voorstander van gebruik hiervan. In Nederland werd een dergelijk systeem al getest. Met de ervaringen van die test wordt op dit moment een nieuw systeem ontwikkeld. De elektronische meldapplicatie van Agentschap NL zal naar verwachting in de eerste helft van 2011 beschikbaar zijn. Het is de bedoeling dat alle bedrijven hiermee digitaal meldingen (zoals de 3 dagen melding en de ontvangstmelding) kunnen doen. Agentschap NL is bezig met de implementatie van EUDIN om op elektronische wijze transportmeldingen voor grensoverschrijdende overbrengingen van afvalstoffen tussen autoriteiten te gaan uitwisselen. De planning is om in 2011/2012 ook daadwerkelijk via EUDIN transportmeldingen te laten verlopen..

## 04. Vervoer van paardenmest

<i>Probleemomschrijving</i>	Bij het vervoer van dierlijke meststoffen is de vervoerder verantwoordelijk voor het volledige proces van laden, wegen, bemonsteren tot en met het lossen. In eerste instantie leidde deze regelgeving ertoe dat er geen verzamelritten meer waren toegestaan.
<i>Beoogd Resultaat</i>	Toestaan van verzamelritten voor transporteurs van paardenmest.
<i>Effect</i>	<p>Bedrijven hebben minder lasten doordat verzamelritten worden toegestaan. De totale besparing (NK) van dit resultaat is naar verwachting minder dan € 100.000 per jaar.</p> <p>Inmiddels zijn er uitzonderingen overeengekomen in overleg tussen de transporteurs van paardenmest en het Ministerie van LNV. Door deze uitzonderingen is het knelpunt (deels) <u>opgelost</u>.</p>

## 05. Beperking marktwerking bij afvalinzameling

<i>Probleemomschrijving</i>	<p>Gemeenten hebben de zorgplicht voor (inzameling van) huishoudelijk afval. Die inzameling kunnen gemeenten zelf uitvoeren dan wel uitbesteden aan een overheids-NV of privaat bedrijf. Wat bedrijfsafval betreft is ieder bedrijf c.q. ontdoener van afval ervoor verantwoordelijk dat het afval op een deugdelijke wijze wordt ingezameld en verwerkt. Hierbij heeft het bedrijf keuzevrijheid voor wat betreft de afvalinzamelaar. Gemeentelijke inzamelaars zamelen soms zowel huishoudelijk als bedrijfsafval in. De gemeente beïnvloedt de vrije keuze van ontdoende bedrijven als deze de facto gedwongen worden gebruik te maken van gemeentelijke voorzieningen en structuren. Een ongelijk speelveld kan op termijn leiden tot een monopoliepositie van de gemeentelijke inzamelaar.</p>
<i>Beoogd resultaat</i>	<p>Door het beschikbaar stellen van ‘good practices’ gemeenten stimuleren om op een goede manier om te gaan met de inzameling van bedrijfsafval.</p>
<i>Effect</i>	<p>Als bedrijven kunnen kiezen uit alternatieven voor afvalinzameling en niet gedwongen zijn gemeentelijke voorzieningen te gebruiken kunnen bedrijven goedkoper uit zijn.</p> <p>Het is <u>niet duidelijk</u> of gemeente door de publicatie van ‘good practices’ de omgang met inzameling van bedrijfsafval hebben aangepast en zo het beoogde resultaat heeft opgeleverd voor afvalinzamelaars.</p> <p>De wijziging van de mededingingswet (wetsvoorstel Markt en Overheid) zou het probleem moeten oplossen, omdat het voorliggende wetsvoorstel regels stelt voor het gedrag van overheden op de markt. Echter, diensten kunnen van algemeen economisch belang worden verklaard en dan blijft het probleem bestaan. VNG heeft ‘good practices’ gepubliceerd.</p>

## 22. Hoge (weekend-)kosten inspecties

<i>Probleemomschrijving</i>	Nederland werkt met een omslagstelsel om de kosten van inspecties door te berekenen. Gevolg is dat toeslagen op de loonkosten direct wordt doorberekend. Hierdoor worden voor de inspecties in de avond en in het weekend hogere kosten doorberekend. De gehanteerde systematiek is gebaseerd op het MDW-rapport Maat Houden en wordt rijksbreed toegepast. Op dit moment wordt de tariefregeling geëvalueerd. In maart 2009 vindt een consultatieronde plaats, waarbij ook het bedrijfsleven is betrokken. Vervolgens wordt de tariefregeling naar de Tweede Kamer gestuurd voor verdere behandeling. De nieuwe tarieven zouden per 1 juli 2009 van kracht moeten worden.
<i>Beoogd resultaat</i>	Dit knelpunt is niet in een werksessie besproken vanwege de lopende evaluatie van de tariefstructuur.
<i>Effect</i>	Op 1 juli 2009 is de nieuwe tariefregeling van kracht geworden. Hierin is een vereenvoudiging van de tarieven doorgevoerd en wordt een uniform tarief gehanteerd voor de keuringen tijdens reguliere openingstijden (6.00 uur tot 23.00 uur) en een verhoogd tarief daarbuiten.

## 23. EU-inspectie eisen veterinaire controles

<i>Probleemomschrijving</i>	Door eisen in EU-regelgeving, controles door verschillende inspectiediensten, de krappe marges in de luchtvaart en de aard van het veterinaire transport treden een aantal (product-) specifieke problemen op. In de huidige tariefstructuur wordt bovendien met verschillende rekeneenheden gewerkt voor import en doorvoer gewerkt. De deelknelpunten worden via diverse andere kanalen al door de betrokken partijen besproken en de beschikbare speelruimte wordt – in enkele situaties – binnen de Europese regelgeving al volledig benut. In de evaluatie van de tariefstructuur wordt de kostenberekeningsystematiek tegen het licht gehouden. Hierbij wordt ook gekeken naar het verschil in gebruikte rekeneenheden.
<i>Beoogd resultaat</i>	Dit knelpunt is niet in een werksessie besproken vanwege de lopende evaluatie van de tariefstructuur.
<i>Effect</i>	<p>Op 1 juli 2009 is de nieuwe tariefregeling van kracht geworden. Hierin is een vereenvoudiging van de tarieven doorgevoerd en wordt een uniform tarief gehanteerd voor de keuringen tijdens reguliere openingstijden (6.00 uur tot 23.00 uur) en een verhoogd tarief daarbuiten.</p> <p>Op 8 juni 2010 is een samenwerkingsovereenkomst ondertekend door vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en toezichthouders betrokken bij de import van veterinaire goederen in de Rotterdamse haven voor een proef met Supd@x. Deze applicatie helpt de regeldruk te verlagen en de doorlooptijden te verkorten. Als de proef slaagt en de verbeteringen worden ingevoerd dan zouden jaarlijks grote bedragen aan toezichtlasten kunnen worden bespaard.<sup>3</sup></p>

<sup>3</sup> Navraag bij EL&I heeft geen reactie opgeleverd omtrent de voortgang van de acties horende bij dit knelpunt. De weergegeven status heeft betrekking op de situatie van het knelpunt in juni 2010.

## 24. Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage

<p><i>Probleemomschrijving</i></p>	<p>De toegang tot de markt van het binnenlands vervoer voor houders van een communautaire vergunning, die in een andere EU-lidstaat zijn gevestigd (cabotagevervoer), is in andere lidstaten beperkt tot het vervoer dat, conform de EU verordening 3118/93, slechts 'tijdelijk' mag worden verricht. Om verschillen in interpretatie door lidstaten te voorkomen is per 14 mei 2010 verordening 1072/2009, hoofdstuk 3 van kracht geworden. Daarmee zijn maximaal 3 cabotageritten in 7 dagen toegestaan. De afgesproken liberalisering in de Benelux blijft bestaan. Zowel de Nederlandse overheid als het bedrijfsleven blijven voorstander van EU-brede liberalisering.</p> <p>Voor Nederlandse bedrijven betekent de cabotagebeperking vooral gederfde omzet. Maar bedrijven moeten ook bijhouden hoeveel cabotageritten zijn gereden en dit bij controles kunnen aantonen.</p>
<p><i>Beoogd resultaat</i></p>	<p>Liberalisering van het cabotagevervoer.</p>
<p><i>Effect</i></p>	<p>Als liberalisering van cabotagevervoer wordt gerealiseerd levert dit een besparing op voor de vervoerders die nu een administratie moeten voeren doordat zij actief zijn op een buitenlandse markt. De meeste besparing wordt gerealiseerd indien in de hele EU cabotage volledig wordt vrijgegeven.</p> <p>De regeldruk voor bedrijven door de cabotagebeperkingen die in de lidstaten werden gehanteerd voor de inwerkingtreding van verordening 1072/2009 is onbekend. Daarmee zijn ook de regeldruk gevolgen door de inwerkingtreding van die verordening niet goed te duiden. De omvang kan echter wel worden benaderd.</p> <p>Potentiële omvang (AL) = <math>P * Q</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Q = aantal ritten cabotagevervoer in andere lidstaten.</li> <li>▪ P = kosten voor het aantonen van het aantal ritten i.v.m. cabotagevervoer.</li> </ul> <p>▪ Q = 1.860.000 Volgens CBS Statline worden jaarlijks ongeveer 3.100.000 cabotageritten uitgevoerd. Hiervan vindt naar schatting 40% plaats in de Benelux, voor deze ritten blijft de bestaande liberalisering van kracht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ P = € 12 (bron: "Meten is Weten II", Regiegroep Regeldruk) De administratieve taken om het aantal cabotage ritten te kunnen aantonen kost ongeveer een half uur per rit. Als tarief van een chauffeur wordt gerekend met € 24 per uur.</li> </ul> <p>Potentiële omvang = € 12 * 1.860.000 = € 22.320.000. Omdat de regeldruk voor de inwerkingtreding van verordening 1072/2009 niet bekend is kan niet worden geconcludeerd of een toename dan wel reductie is gerealiseerd.</p> <p>Op dezelfde wijze kan worden berekend welke potentiële toename van de regeldruk is voorkomen doordat de bestaande afspraken tussen de Benelux landen zijn gehonoreerd. De potentiële toename bedraagt: € 12 * 1.240.000 = € 14.880.000. Door het aandringen van Nederland op handhaving van de bestaande afspraken is dus een aanzienlijke regeldruk toename voorkomen. Deze kan echter niet worden meegerekend bij de potentiële besparingen die zijn berekend.</p> <p>Het beoogd resultaat is <u>niet</u> gerealiseerd, omdat de regels voor cabotage (nog) niet zijn vrijgegeven.</p>

## 25. EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten

<i>Probleemomschrijving</i>	<p>Sinds de aanslagen van 11 september 2001 in New York, 11 maart 2004 in Madrid en 7 juli 2005 in Londen, staat terrorismebestrijding hoog op de Europese en bredere internationale agenda's. Het gevolg is een enorme toename van aandacht voor beveiliging en regelgeving om bedrijven en personen aan te sturen op, dan wel te dwingen tot het nemen van beveiligingsmaatregelen. Voor ieder securityprogramma dient een bedrijf zich apart te laten certificeren, ongeacht certificering op grond van andere betrouwbaarheids- of veiligheidsprogramma's en vergelijkbare eisen die daarbij worden gesteld. De eisen in de diverse securityprogramma's in verschillende EU-lidstaten zijn niet op elkaar afgestemd of zijn zelfs tegenstrijdig. Ook ontbreekt wederzijdse erkenning van programma's tussen de EU (AEO) en VS (CTPAT). Bedrijven die met beide continenten handel drijven moeten daardoor beide certificaten in huis hebben.</p>
<i>Beoogd resultaat</i>	<p>Zoveel mogelijk uniformeren van beveiligingsprogramma's en zorgen voor wederzijdse erkenning van beveiligingsprogramma's.</p>
<i>Effect</i>	<p>Bedrijven zijn minder tijd en kosten kwijt aan certificering als de overlappende elementen uit de verschillende certificering worden vrijgesteld. Dit geldt uiteraard ook wanneer de verschillende certificaten binnen de EU en tussen de EU en de VS worden erkend.</p> <p>Er wordt onderzocht of de Wet beveiliging burgerluchtvaart (uitgevoerd door de KMAR) beter aangesloten kan worden op de CDW/AEO (uitgevoerd door de Douane). De Douane en de KMAR hebben op 1 juli 2010 een intentieverklaring over samenwerking getekend. Onderdeel hiervan is het verder onderzoeken en uitwerken van de mogelijkheden om de beide wettelijke regimes in de uitvoering op elkaar te laten aansluiten. Douane en KMAR hebben een pilot gehouden met als doel te bezien in hoeverre nader kan worden samengewerkt bij het verkrijgen van de Known Consignor/Regulated Agent en AEO status. Doel is de resultaten van deze pilot in te brengen bij de Europese Commissie (DG MOVE en DG TAXUD).<sup>4</sup></p> <p>Op dit moment is er nog <u>niets</u> van het beoogde effect gerealiseerd.</p>

<sup>4</sup> Navraag bij TLN en Financiën heeft geen reactie opgeleverd omtrent de voortgang van de acties horende bij dit knelpunt. De weergegeven status heeft betrekking op de situatie van het knelpunt in juni 2010.



## 38. Aansprakelijkheid vervoerder in Nederland

### *Probleemomschrijving*

In Boek 8 BW is onder meer de maximale aansprakelijkheid van de wegvervoerder vastgesteld. De vervoerder is aansprakelijk voor schade ontstaan door geheel of gedeeltelijk verlies aan waarde van de vervoerde zaken of schade door vertraging. Daarbij is in het verleden door vervoerders en verladers een maximale aansprakelijkheid overeengekomen die in wetgeving is overgenomen. Schade boven dit bedrag komt voor rekening van de verlader. In Nederland zijn echter andere afspraken overeengekomen dan internationaal op grond van het CMR-verdrag. Dit leidt tot drie deelknelpunten:

- De hoogte van de maximale aansprakelijkheid van de vervoerder, bij een bepaalde waarde van de lading per kilogram. Een hogere maximale aansprakelijkheid van de vervoerder kan een lagere (schade-) aansprakelijkheid van de verlader betekenen. Beide partijen maken een afweging met betrekking tot het risico en het afdekken daarvan, bijvoorbeeld door verzekering.
- Het verschil in hoogte van de maximale aansprakelijkheid tussen de Nederlandse regeling en het CMR-verdrag. Deze is gemaximeerd op € 3,40 (in Nederland) dan wel 81/3 SDR (CMR-verdrag). Naast de aansprakelijkheidsverdeling is het vooral onhandig dat er verschillende systemen worden gehanteerd.

### *Beoogd resultaat*

Aanpassen van de aansprakelijkheidsverdeling. Dit betreft een kwestie die niet met regeldruk te maken heeft.

## 40. Vervoersmanagementeisen gemeenten

*Probleemomschrijving* Bij vervoermanagement kan aan bedrijven worden gevraagd om onderzoek (laten) doen naar mogelijkheden om het milieu minder te belasten door vervoersbewegingen en maatregelen te nemen om het vervoer (inclusief goederenvervoer) terug te dringen. Dat onderzoek zou kunnen leiden tot een plan met maatregelen per 'inrichting'. Gemeenten en provincies hebben de autonome bevoegdheid om invulling te geven aan de zorgplicht in de Wet milieubeheer conform het lokale milieubeleid. Daarbij mogen aanvullende eisen aan de milieuvergunning worden gekoppeld, indien de noodzaak daarvoor kan worden aangetoond. Toekomstig knelpunt is dat ondernemers verplicht kunnen worden om onderzoek te doen naar besparingsmaatregelen en verplicht kunnen worden maatregelen door te voeren. De essentie hierbij is het verplichtende karakter, juridisch geregeld via de Vergunning Wet milieubeheer.

*Beoogd resultaat* Voorkomen dat maatregelen rond vervoersmanagement verplicht kunnen worden opgelegd.

*Effect* Indien bedrijven worden verplicht om onderzoek te doen naar mogelijkheden om het milieu minder te belasten en bedrijven worden vervolgens ook verplicht om naar de resultaten van het onderzoek te handelen dan kan dat bedrijven veel tijd en geld kosten.

$$\text{Voorkomen van lasten (NK)} = P1 * Q1 + P2 * Q2$$

- Q1 = aantal bedrijven dat per jaar tot het doen van onderzoek verplicht zou kunnen worden.
- Q2 = aantal bedrijven dat per jaar naar verwachting naar aanleiding van het onderzoek maatregelen moet treffen.
- P1 = gemiddelde kosten voor het uitvoeren van een onderzoek naar vervoersmanagement.
- P2 = gemiddelde kosten van de maatregelen die moeten worden getroffen.

Hier zijn geen gegevens over bekend.

Het gaat om mogelijke maatregelen in de toekomst. Hier valt geen besparing van lasten te realiseren, maar slechts het voorkomen van toekomstige lasten. Voor vervoersmanagement voor personenvervoer is de inwerkingtreding van een Ministeriële Regeling met verplichte maatregelen opgeschort in afwachting van de resultaten van de maatregelen die zijn voorgesteld vanuit de Taskforce Mobiliteitsmanagement. De Rijksoverheid heeft het Bevoegd Gezag gevraagd om terughoudend op te treden zolang de Taskforce Mobiliteitsmanagement actief is.