

**Bijlage I - Rapportageformats Top-15 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 I - Rapportageformats Top-15 knelpunten

Inhoudsopgave

01. Registratie VIHB-lijst.....	3
02. Melding (hergebruikt) asfalt als afval	5
06. Arbeidstijden naast rij- en rusttijden	6
07. Rijbewijs en vakbekwaamheid chauffeurs	7
13. Fiscale bijtelling (bestel-)auto-van-de-zaak	9
14. Nieuwe Verpakkingenbelasting/hergebruikte laadeenheden.....	10
15. Invoerrechten kustvaart: afhandelingswijze	11
16. Afvalstoffenbelasting inhoud laadbakken kiepauto's.....	12
26. CBS vervoersenquête en verkeerenquête	13
27. Digitale tachograaf: 28 dagen bewaartermijn.....	14
28. Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf.....	16
29. Beperking gebruik 45-voet ISO-containers.....	17
30. Lengte vrachtauto/aanhang combinaties	19
31. Breed geconditioneerd vervoer/dikwandige voertuigen.....	20
39. Vergunning plaatsen hijskranen op openbare weg	21

Overzichtstabel met Top-15 knelpunten naar soort lasten

Noordzij knelpunten	Potentiële besparing		
	AL	NK	ALT
1. Registratie VIHB-lijst	€ 2.430.000	n.v.t.	n.v.t.
2. Melding (hergebruikt) asfalt als afval	€ 100.000	n.v.t.	n.v.t.
6. Arbeidstijden naast rij- en rusttijden	Niet kwantificeerbaar*		
7. Rijbewijs en vakbekwaamheid chauffeurs	Niet kwantificeerbaar*		
13. Fiscale bijtelling (bestel-) auto-van-de-zaak	Niet kwantificeerbaar*		
14. Nieuwe verpakkingenbelasting/hergebruikte laadeenheden	€ 5.374.300	n.v.t.	n.v.t.
15. Invoerrechten kustvaart: afhandelingswijze	Niet kwantificeerbaar*		
16. Afvalstoffenbelasting inhoud laadbakken kiepauto's	Geen sprake van regeldruk		
26. CBS vervoersenquête en verkeersenquête	€ 330.000	n.v.t.	n.v.t.
27. Digitale tachograaf: 28 dagen bewaartermijn	Onbekend	€ 20.000.000	n.v.t.
28. Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf	Niet kwantificeerbaar*		
29. Beperking gebruik 45-voet ISO-containers	Niet kwantificeerbaar*		
30. Lengte vrachtauto/aanhang combinaties	n.v.t.	€ 100.000	n.v.t.
31. Breedte geconditioneerd vervoer/dikwandige voertuigen	n.v.t.	€ 100.000	n.v.t.
39. Vergunning plaatsen hijskranen op openbare weg	€ 1.700.000	n.v.t.	n.v.t.
Totaal	€ 9.934.300	€ 20.200.000	€ -

*Niet kwantificeerbaar op basis van op dit moment beschikbare informatie.

**De tijdsbesparing en daarmee samenhangende lastenbesparing, van vermindering van de exameneisen voor het vakbekwaamheidsdiploma, zijn niet bekend.

Tabel 6. Kwantificering van de Top-15 knelpunten naar soort lasten.

01. Registratie VIHB-lijst

Probleembeschrijving Bedrijven zijn op basis van de Wet milieubeheer (artikel 10.45, 10.48 en 10.55) verplicht om zich te laten registreren op een centrale VIHB lijst en moeten daarvoor aan drie eisen voldoen a) kredietwaardigheid, b) betrouwbaarheid en c) vakdiploma afvalstoffen. Deze verplichting is een nationale uitwerking voortvloeiend uit de richtlijn inzake wegvervoer (1996/26/EG). Op basis van deze richtlijn zijn de eisen opgenomen in de VROM-regelgeving. Er is een aantal problemen verbonden aan de registratie-eis:

- In de praktijk dient men zich in iedere lidstaat opnieuw te laten registreren. De lidstaten mogen deze registratieverplichting uit de EU-richtlijn echter naar eigen inzicht invullen. Daardoor zijn er verschillen tussen de lidstaten.
- De registratie geldt ook voor de beroepsmatige inzameling van groene-lijst afvalstoffen. Deze eisen lijken zwaar omdat het ongevaarlijke afvalstoffen betreft.
- Binnen Nederland is het vervoer van niet-beroepsmatige afvalstoffen met eigen vervoer uitgezonderd van de VIHB-regeling. Het is niet altijd duidelijk wanneer er sprake is van eigen vervoer.

Beoogd resultaat Vereenvoudigen van de VIHB registratie.

Effect Als de eisen gesteld aan de registratie gelijk worden getrokken en er nog slechts één registratie nodig is dan bespaart dat de tijd en kosten om een registratie in meer dan één lidstaat te doen.

Potentiële besparing (volgens eerdere kwantificering SIRA Consulting) (AL) = (P * Q) * F

- Q = aantal bedrijven dat zich in meerdere landen registreert op de VIHB-lijst.
- P = gemiddelde kosten van het registreren.
- F = het gemiddeld aantal landen, naast Nederland, waar een bedrijf zich registreert op de VIHB-lijst.
- Q = 1.800
De VIHB-registratie wordt in Nederland bijgehouden door de NIWO. Er zijn geen gegevens bekend welk deel van deze bedrijven afval verhandelen of transporteren in andere lidstaten. Uit gegevens van NIWO blijkt dat ongeveer 9.000 Nederlandse bedrijven zich hebben geregistreerd. Op basis van geëxporteerde hoeveelheid afval wordt de aanname gedaan dat circa 20% van de Nederlandse bedrijven een buitenlandse VIHB-registratie heeft.
- P = € 675 (15 uur maal € 45 uurtarief, bron: Nulmeting AL bedrijven 2007)
Uit gegevens van de Nulmeting AL bedrijven 2007 blijkt dat een VIHB-registratie circa 15 uur per registratie bedraagt. Er wordt vanuit gegaan dat de registratie in andere lidstaten ongeveer eenzelfde hoeveelheid tijd kost.
- F = 2
Het merendeel van de exporterende bedrijven exporteert naar Duitsland en/of België. Een deel van de bedrijven exporteert naar meer lidstaten. Er wordt vanuit gegaan dat exporterende bedrijven gemiddeld 2 registraties in het buitenland hebben.

Potentiële besparing (AL) = (€ 675 * 1.800) * 2 = € **2.430.000**

Op dit moment is deze potentiële besparing gedeeltelijk gerealiseerd:

- Op dit moment zijn bedrijven nog steeds verplicht om zich in andere lidstaten te registreren als afvalvervoerder.

- Door vermindering van de exameneisen voor het vakbekwaamheidsdiploma wordt de tijd die nodig is om de registratie te doen minder. Volgens VROM is het verminderen van exameneisen nagenoeg gerealiseerd. De tijdsbesparing en daarmee samenhangende lastenbesparing zijn niet bekend. Het aantonen van kredietwaardigheid en betrouwbaarheid kost vooral kleinere bedrijven veel moeite. Vereenvoudiging in de registratie-eisen kan de lasten verlichten.
- Als de voorgestelde vereenvoudiging door de Europese Commissie wordt overgenomen, dan moet dit door de lidstaten worden uitgevoerd. Hier zijn veel inspanningen (tijd en geld) vanuit de lidstaten voor nodig. De besparingen zijn waarschijnlijk niet op korte termijn te realiseren.
- Het niet-beroepsmatig inzamelen van afvalstoffen is vrijgesteld van de registratieplicht. De voorwaarden om te kunnen spreken van niet-beroepsmatig inzamelen staan in de toelichting van het Besluit Inzamelen Afval vermeld. Het gaat daarbij om kleinschalige activiteiten, met een minimaal milieu-risico en niet bedrijfsmatig uitgevoerd.

02. Melding (hergebruikt) asfalt als afval

<i>Probleemomschrijving</i>	In 2005 werd het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen van kracht. De wettelijke regeling van het melden en registreren van afvalstoffen moet voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn afvalstoffen en de Richtlijn gevaarlijke afvalstoffen. Sinds 2005 is er een meldingsplicht op het moment dat afval vervoerd wordt om verwerkt te worden in een verwerkingsinrichting. Het melden van asfalt als afvalstoffen geeft veel administratieve lasten.
<i>Beoogd resultaat</i>	Voor repeterende vrachten kan voortaan worden volstaan met één begeleidingsbrief per week en per gebruikt voertuig.
<i>Effect</i>	Bedrijven hebben minder lasten voor repeterende vrachten. De totale besparing (AL) van dit resultaat is naar verwachting minder dan € 100.000 per jaar. Voor dit knelpunt is het resultaat <u>volledig</u> gerealiseerd.

06. Arbeidstijden naast rij- en rusttijden

Probleemomschrijving

Op het gebied van de arbeidstijden en rij- en rusttijden zijn diverse nationale en Europese regelingen van kracht. In richtlijn 2003/88/EG worden de algemene arbeidstijden geregeld. In EU-richtlijn 2002/15/EG worden de arbeidstijden van mobiele werknemers geregeld. Daarnaast geldt EU-verordening 561/2006 betreffende rij- en rusttijden. Dit is geïmplementeerd in de Arbeidstijdenwet (ATW) en het Arbeidstijdenbesluit vervoer (ATB Vervoer), waarin ook nationale aanvullingen zijn opgenomen. Doel van de regelgeving is verkeersveiligheid en bescherming van chauffeurs en hun omgeving. De regelgeving is van invloed op de arbeidsomstandigheden en de afspraken daarover. Er is een aantal problemen op het gebied van de arbeidstijden en rij- en rusttijden:

- De regelgeving is complex, waardoor het toepassingsgebied van individuele regelingen niet altijd duidelijk is. Dit geeft problemen voor zowel uitvoering als handhaving.
- Op het gebied van nachtarbeid gelden in Nederland aanvullende nationale beperkingen, waardoor een chauffeur een bepaalde tijdsperiode (16 weken) maar een maximum (43) aantal keer nachtarbeid mag verrichten.
- Nederland heeft de rij- en rusttijden van toepassing verklaard voor voertuigen met een laadvermogen van >500 kg terwijl de EU deze regels alleen verplicht voor een totaalgewicht van >3.500 kg. Voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kg en een totaal gewicht van minder dan 3.500 kg hoeven deze rij en rusttijden niet met behulp van een (digitale) tachograaf vast te leggen.
- Door de kortere werkweek van 48 uur (met ingang van 23 maart 2010) in plaats van een werkweek van 55 uur verdienen chauffeurs minder en zijn er tegelijk meer chauffeurs nodig voor dezelfde transportcapaciteit.

Beoogd resultaat

Door eenduidige handhaving verminderen van toezichtslasten en een passende implementatie van de 48-urige werkweek.

Effect

Van het beoogd resultaat zijn een aantal zaken gerealiseerd:

- Bedrijven hoeven naar verwachting geen alternatieve maatregelen te nemen om zich in het kader van de 48-urige werkweek aan de wet te houden. Bedrijven hebben dus geen extra lasten hierdoor. Wel blijven de lasten van de urenregistratie bestaan.
- Om eenduidige handhaving te bewerkstelligen is er een internationale studiedag voor handhavers georganiseerd. Daarnaast is er een voorstel aangenomen om te zorgen voor meer harmonisatie van boetebedragen in verschillende lidstaten.

Het beoogd resultaat is gedeeltelijk gerealiseerd.

De verwachting van het Ministerie van V&W is dat de effecten van de invoering van de 48-urige werkweek gering zullen zijn. Het begrip arbeidstijd in de zin van de richtlijn en in het Arbeidstijdenbesluit vervoer is namelijk een geheel ander begrip dan het begrip (betaalde) diensttijd in de zin van een CAO. Beschikbaarheidstijd komt in beginsel wel in aanmerking voor betaling maar wordt buiten beschouwing gelaten bij het optellen van de arbeidsuren voor de bepaling van de maximale en gemiddelde arbeidstijd.

Vanwege het element beschikbaarheidstijd is de verwachting dat de meeste chauffeurs gewoon dezelfde uren kunnen blijven verrichten en betaald zullen krijgen, en dat de effecten van de invoering van de 48-urige werkweek gering zullen zijn.

07. Rijbewijs en vakbekwaamheid chauffeurs

Probleemomschrijving

In EU richtlijn 2000/56 inzake het rijbewijs wordt vervangen door de derde rijbewijsrichtlijn (2006/126/EG), die in 2013 geïmplementeerd dient te zijn en vanaf dan in werking treedt. EU-richtlijn 2003/59 inzake vakbekwaamheid voor bestuurders treedt in werking op 1 oktober 2008 (Rijbewijs D)

en 1 oktober 2009 (Rijbewijs C). Het Nederlandse chauffeursdiploma wordt bij de vakbekwaamheidsrichtlijn vervangen door een code 'vakbekwaamheid' op het rijbewijsdocument en geldt voor alle bestuurders van voertuigen waarvoor rijbewijs C of D nodig is. Zowel in de EU richtlijn 2003/59 (vakbekwaamheid), als in EU richtlijn 2006/126/EG (rijbewijs), worden zaken omtrent vakbekwaamheid geregeld. Deze overlap leidt ertoe dat vakbekwaamheidseisen terugkomen in zowel de theorie-examens voor:

- Het rijbewijs C (vrachtwagen) en D (bus).
- Het vakbekwaamheidscode (Code 95, voorheen deels chauffeursdiploma).

Gevolg A: Dit betekent dat niet-beroepschauffeurs geëxamineerd worden op vakbekwaamheid en beroepschauffeurs twee keer op vakbekwaamheidsonderwerpen worden getoetst. Om fraude tegen te gaan wordt de geldigheidsduur van het rijbewijsdocument door de derde rijbewijsrichtlijn verkort naar 5 jaar.

Gevolg B: De rijbewijsrichtlijnen stellen dat voor eerste afgifte van rijbewijs C of D de medische geschiktheid vastgesteld dient te zijn middels een controle (check). De medische geschiktheid dient vervolgens periodiek te worden aangetoond, volgens het systeem van de lidstaat. Op dit moment hanteert Nederland daarvoor een medische keuring. Deze dient bij eerste afgifte en bij iedere verlenging te worden ondergaan. De keuring wordt door de medische specialisten van het CBR beoordeeld, mede op basis van op Europees niveau vastgelegde medische normen. Op dit moment dient men iedere 10 jaar een keuring te ondergaan, dit wordt iedere 5 jaar. Voor tussentijds ontdekte medische aandoeningen die de geschiktheid beïnvloeden geldt een meldplicht. Voor beroepschauffeurs betekent medisch afgekeurd worden het einde van hun beroepsuitoefening.

Beoogd resultaat

Vakbekwaamheidseisen uit de rijbewijsrichtlijn halen en het moderniseren van EU-brede keuringsnormen.

Effect

A: Als de vakbekwaamheidseisen uit de rijbewijsrichtlijn worden geschrapt, hoeven deze nog maar één te worden getoetst en alleen door beroepschauffeurs. Mensen die rijbewijs C of D halen die geen beroepschauffeur willen worden hoeven daardoor niet onnodig vakbekwaamheidsvragen te beantwoorden. Dit betreft onnodige lasten voor burgers die vragen beantwoorden die voor beroepschauffeurs zijn bedoeld. SIRA Consulting heeft eerder becijferd dat een maximale AL besparing te realiseren is van 13.333 uur voor burgers.

B: De huidige geldigheidsduur van rijbewijsdocumenten is 10 jaar. De keuringsverplichting is gekoppeld aan deze geldigheidsduur. Door halvering van de geldigheidsduur verdubbelt het aantal keuringen. SIRA Consulting heeft eerder becijferd dat een geldigheidsduur van 5 jaar leidt tot 200.000 uur extra tijdsbesteding voor burgers en ruim € 400.000 euro aan out-of-pocket kosten (AL). Indien de geldigheidsduur en daaraan gekoppelde keuringsverplichting 10 jaar blijft worden deze extra lasten voorkomen.

Op dit moment is deze potentiële besparing gedeeltelijk gerealiseerd. Op dit moment wordt gewerkt aan de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn. Deze treedt in 2013 in werking. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is van mening dat in de theorie-examens C en D naar de theorie wordt gevraagd die

noodzakelijk is voor het besturen van dergelijke typen voertuigen op de openbare weg. Veel (aankomend) chauffeurs dienen zowel het theorie-examen als het chauffeursdiploma te halen. Er wordt rekening gehouden met overlap tussen het rijbewijs en de vakbekwaamheid. De onderwerpen die er dubbel in staan, hoeft de chauffeur niet tweemaal te examineren.

13. Fiscale bijtelling (bestel-)auto-van-de-zaak

<i>Probleemomschrijving</i>	<p>Privé-gebruik van de (bestel-)auto-van-de-zaak boven 500 km wordt gezien als loon in natura. Daarom moet de werkgever iedere maand belasting over 1/12 van 25% van de cataloguswaarde aan bijtelling op het loon van de werknemer inhouden. Voor zelfstandigen geldt dat zij bij de inkomstenbelastingaangifte 25% bij het inkomen moeten optellen. Deze bijtelling kan worden voorkomen door met een sluitende rittenregistratie (per kenteken) aan te tonen dat het privé-gebruik minder dan 500 km is. In praktijk is het voor veel mensen moeilijk een sluitende rittenregistratie bij te houden, helemaal als er verschillende chauffeurs met een voertuig rijden. Er zijn een aantal alternatieven voor de rittenregistratie, maar die zijn in de praktijk niet (altijd) goed uitvoerbaar.</p>
<i>Beoogd resultaat</i>	<p>Invoeren van een vereenvoudigde rittenregistratie.</p>
<i>Effect</i>	<p>Met de geïntroduceerde vereenvoudigde rittenregistratie wordt bespaard op administratieve lasten, omdat het minder tijd kost om een sluitende rittenregistratie bij te houden.</p> <p>De potentiële besparing is echter slechts <u>gedeeltelijk</u> gerealiseerd.</p> <p>De besparing van lasten kan hoger worden indien meer ondernemers/werknemers gebruik maken van de vereenvoudigde rittenregistratie.</p> <p>De reden dat slechts een deel van de ondernemers die in aanmerking komt voor het toepassen van een vereenvoudigde rittenregistratie er ook daadwerkelijk gebruik van maakt komt door de eisen die worden gesteld aan het toepassen ervan. De bewijsplicht wordt bij de vereenvoudigde rittenregistratie verlegd van werknemer naar werkgever. De niet door de werknemer geregistreerde gegevens moeten uit de administratie van de werkgever kunnen worden gehaald. De administratie van de werkgever wordt daarmee een verlengstuk van de rittenregistratie en levert voor de werkgever een risico op. Zo moet bij inspectie de werkgever de door de werknemer gemaakte kilometers verantwoorden en dat is voor veel werkgevers niet altijd mogelijk, maar daarmee loopt de werkgever wel kans op een naheffingsaanslag. De ondernemers die wel gebruik mogen maken van de vereenvoudigde rittenregistratie, maar dat niet doen zien er veelal vanaf door dit bijkomende risico.</p> <p>De Staatssecretaris van Financiën heeft recent, in reactie op Kamervragen van het Kamerlid Neppérus (Kamerstukken II 2010/11, aanhangsel nr 1590), aangegeven dat hij de rittenregistratie voor bestelauto's wil afschaffen. In overleg met het bedrijfsleven wordt thans onderzocht welke alternatieve regelingen mogelijk zijn. Het streven is om in de zogenoemde autobrief, die begin juni 2011 aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden een of meer alternatieve regelingen voor bestelauto's voor te leggen.</p>

14. Nieuwe Verpakkingenbelasting/hergebruikte laadeenheden

Probleemomschrijving

Op 1 januari 2008 is de nieuwe verpakkingenbelasting van kracht geworden. Bedrijven die consumenten- en/of bedrijfsverpakkingen voor het eerst op de Nederlandse markt brengen (kan ook door import) betalen hierover belasting. De belasting wordt geheven op het moment dat de verpakking in gebruik wordt genomen als verpakking. Het tarief is afhankelijk van het materiaal en het soort verpakking. Deze belasting geldt alleen voor bedrijven die boven een grens van 15.000 kilo (per 1 januari 2010 is deze grens verhoogd naar 50.000 kilo) aan verpakkingsmateriaal per jaar komen.

Er zijn een aantal problemen op het gebied van de verpakkingenbelasting:

- Bedrijven moeten (zeker bij grensgevallen) een uitgebreide administratie worden bijgehouden om te bewijzen dat men onder de 15.000 kg blijft..
- Er is geen eenduidige werkwijze voor het meten van het gewicht van de verpakking en men moet rekening houden met het soort materiaal.
- Vaststellen of retourverpakkingen en verpakkingsdragers eerder op de markt zijn geweest is lastig.
- Doorgevoerde vereenvoudigingen zijn bedrijven niet duidelijk.

Beoogd resultaat

Vereenvoudigingen doorvoeren in de Verpakkingenbelasting.

Effect

De wijzigingen aangebracht in de verpakkingenbelasting voor belastingjaar 2009 en 2010 zorgen voor een reductie van lasten voor het bedrijfsleven.

Besparing (AL) = P * Q

- Q = aantal bedrijven dat geen of minder verpakkingenbelasting hoeft te betalen door wijzigingen in de verpakkingenbelasting
- P = kosten die worden bespaard doordat er geen of beperkter administratie moet worden gevoerd

- Q = 1.248, waarvan 416 een uitgebreide administratie bijhielden en 832 een eenvoudige administratie (bron: Financiën).

De Belastingdienst heeft voor het belastingjaar 2009 en 2010 wijzigingen doorgevoerd in de Verpakkingenbelasting waarmee de administratieve lasten afnemen. Door de wijzigingen neemt het aantal belastingplichtigen volgens de schatting van het Ministerie van Financiën af met 1.248. Er wordt aangenomen dat de bedrijven die door de hogere vrijstelling niet meer belastingplichtig zijn in dezelfde verhouding afnemen als het gaat om een eenvoudige of uitgebreide administratie.

- P = € 6.225 voor een uitgebreide administratie en € 469 voor een beperkte administratie (bron: EIM).

EIM gaat uit van 469 euro voor het voeren van een eenvoudige administratie voor de Verpakkingenbelasting, waarbij voor het grootste deel kan worden aangesloten bij de bestaande administratie en 6.225 euro voor een uitgebreide administratie indien bedrijven niet goed aan kunnen sluiten bij de bestaande administratie. EIM gaat uit van een verdeling 2/3 eenvoudige administratie en 1/3 uitgebreid. Volgens ondernemers sluit de eerdere administratie onvoldoende aan bij nieuwe eisen en zorgt daarmee voor hogere administratieve lasten dan door het Ministerie van Financiën is geraamd.

Potentiële besparing (AL) = (416 * € 6.225) + (832 * € 469) = € 5.374.300.

Deze besparing is volledig gerealiseerd.

15. Invoerrechten kustvaart: afhandelingswijze

Probleemomschrijving Bij short sea shipping (kustvaart) buiten de regelmatige scheepvaartlijnen of veerverbindingen moet men, bij aankomst in een andere Europese haven, aantonen dat de goederen aan boord niet aan invoerbelastingen onderworpen zijn (m.a.w. dat het geen goederen van buiten de EU zijn). Hiertoe moet onder andere het T2L (Herkomstbescheid) schriftelijk worden overlegd in de haven van herkomst. Deze procedure kost veel arbeidskracht en tijd en douanecontroles kunnen voor (onverwachte) vertraging (of de heffing van invoerrechten) zorgen.

Beoogd resultaat Noodzaak van modernisering douanewetboek aantonen door opzetten van een pilot, waarmee wordt aangetoond dat de herkomst uit de EU op andere manieren kan worden aangetoond dan met T2L's (zoals infrarood apparatuur en GPS).

Effect Voor het vervoer binnen de EU over de weg of per spoor is doorgaans geen herkomstbescheid nodig. De Europese regelgeving voor de short sea shipping vormt hierop een uitzondering. Aangezien het afgeven van een herkomstbescheid weinig voor komt en de douane in de verschillende lidstaten de procedure niet even goed kent, kost het veel moeite om aan dit document te komen. Als het niet meer nodig is om een herkomstbescheid te hebben dan besparen bedrijven lasten. Bedrijven kunnen lasten besparen door gebruik te maken van een vergunning tot het zelf afgeven van herkomstbescheiden (maar dit kan alleen in het kader van de regelmatige scheepvaartlijnen of veerverbindingen). Deze regeling zelfafgifte T2L is een goede oplossing voor bedrijven die de gang naar de douane voor afgifte van een T2L willen vermijden.

Het beoogd resultaat is gedeeltelijk gerealiseerd, omdat de Europese Commissie de regeling voor zelfafgifte heeft aangepast. Hoeveel lasten bedrijven hiermee besparen is niet bekend.

16. Afvalstoffenbelasting inhoud laadbakken kiepauto's

Probleemomschrijving Om het storten van afvalstoffen te ontmoedigen en het verbranden van afval te stimuleren is in 1995 de afvalstoffenbelasting ingevoerd. Storten van afval is daarmee een belaste activiteit geworden. In 1998 is de duale tariefstructuur gekomen waarbij voor brandbare afvalstoffen een hoger (regulier) tarief moet worden betaald dan voor niet-brandbare afvalstoffen. Met ingang van 1 januari 2000 is het soortelijke gewicht van de afvalstof het onderscheidende criterium voor de tariefstoepassing.

Beoogd resultaat Juiste afvalstoffenbelasting betalen.

Effect Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de tariefstructuur. Naar aanleiding hiervan is in de Vergoeringsbrief een voorstel opgenomen en naar de Tweede Kamer gestuurd. Op 1 juli 2009 heeft overleg plaatsgevonden over deze Vergoeringsbrief en het voorstel is geëffectueerd in Belastingplan 2010.

Per 1 januari 2010 is de volumieke massa regeling aangepast. Met ingang van 1 januari 2010 dient de inhoud van een container, laadbak of laadruimte verplicht te worden vastgesteld door een ISO/IEC 17025 geaccrediteerd laboratorium. Tot 1 april 2010 geldt een overgangsregeling voor gevallen waarin gebruik wordt gemaakt van een container, laadbak of laadruimte waarvan de inhoud nog niet door een geaccrediteerd laboratorium is vastgesteld, maar waarvan dit nog wel voor 1 april 2010 gaat gebeuren.

Voor dit knelpunt is het resultaat volledig gerealiseerd. Dit knelpunt heeft echter geen betrekking op regeldruk.

26. CBS vervoersenquête en verkeersenquête

<p><i>Probleemomschrijving</i></p>	<p>De Europese Commissie heeft bepaald dat alle lidstaten statistische gegevens over het goederenvervoer over de weg moeten verzamelen (EU verordening 1172/98). Het CBS stuurt eigen vervoerders en beroepsvervoerders daarom jaarlijks de zogenaamde vervoersenquête (vragen over het wagenpark, ritten en vervoerde goederen). Daarnaast stuurt het CBS de verkeersenquête voor voertuigen met een laadvermogen kleiner dan 2 ton. Nederland vat de verplichting ruimer op dan de EU voorschrijft. Zo wint Nederland naast verplichte informatie ook informatie in over zaken die Europa als facultatief voorschrijft of die Nederland zelf heeft bedacht. Het gaat hierbij om de beladingsgraad, wel/geen gecombineerd vervoer, Nederlandse grensovergang en vrachtopbrengst / factuurwaarde goederen. Bovendien schrijft Europa voor dat informatie inwinnen noodzakelijk is bij voertuigen met een laadvermogen van tenminste 3,5 ton, terwijl Nederland dat al doet bij voertuigen met een laadvermogen van 2 ton.</p>
<p><i>Beoogd resultaat</i></p>	<p>Veranderen van de werkwijze voor de CBS vervoersenquête en verkeersenquête, het verlichten van de lasten en het beperken van de invultijd.</p>
<p><i>Effect</i></p>	<p>Door het gebruik van de bestanden van de stichting Nationale Autopas kan de frequentie van de verkeersenquête voor bestelwagens en kleine vrachtauto's worden teruggebracht naar één keer in de vier jaar in plaats van jaarlijks. De steekproef wordt voortaan op voertuigniveau getrokken, hierdoor ontstaat een meer evenredige verdeling in de steekproef.</p> <p>Het Ministerie van Economische Zaken hanteert de volgende besparingen voor dit knelpunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sinds 2007 is de steekproef voor kleine bedrijfswagens voor de verkeers- en vervoersstatistiek met 80% omlaag gebracht: € 60.000. ▪ Vanaf 2009 gebruikt het CBS gegevens van de stichting Nationale Autopas. Voor kleine bedrijfswagens hoeft nu nog maar eens in de vier jaar een enquête te worden ingevuld voor de verkeers- en vervoersstatistiek van het CBS: € 90.000. ▪ De wagenparkenquête voor het CBS is afgeschaft. Voor alle bedrijven gezamenlijk betekent dit een vermindering van 10.000 enquêteformulieren per jaar: € 180.000. <p>De totale besparing (AL) voor dit knelpunt bedraagt € 330.000. Deze besparing wordt wel in het kader van deze rapportage benoemd, maar de reductie-maatregelen waren al gepland voor totstandkoming van Commissie Noordzij.</p> <p>Voor dit knelpunt is het resultaat <u>vollledig</u> gerealiseerd.</p> <p>In aanvulling op de gemaakte afspraken werken CBS en het bedrijfsleven verdere vermindering van de regeldruk door ontwikkeling en invoering van elektronische-vragenlijsten voor kleine(re) ondernemingen en een XML module voor bedrijven met een transport management systeem (TMS). Invoering van de XML module heeft een aantal voordelen: CBS ontvangt meer en betere gegevens. Het bedrijfsleven bespaart tijd door het automatiseren van het proces.</p>

27. Digitale tachograaf: 28 dagen bewaartermijn

Probleemomschrijving

Door EU-Verordening 2135/98 en bijbehorende Annex 1B is op 1 mei 2006 de digitale tachograaf voor nieuwe vrachtauto's verplicht geworden. De digitale tachograaf moet bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en de bescherming van de chauffeur. Daarnaast biedt de digitale tachograaf betere mogelijkheden voor fraudebestrijding en waarborgen van eerlijke concurrentieverhoudingen. Door de digitale tachograaf wordt het moeilijker om de grenzen van de wet onopgemerkt te overschrijden. Bedrijven zijn verplicht om de gegevens uit de digitale en de analoge tachografen te bewaren. Er zijn verschillende problemen binnen dit knelpunt te onderkennen:

- Naast de (aanschaf-) kosten en de gebruiksonvriendelijkheid bestaat de indruk dat het systeem functioneel niet deugt en de functionaliteit van de tachograaf niet aansluit bij de praktijk in de transportsector. Hiertoe kan een nieuwe digitale tachograaf worden ontworpen die meer gebruiksvriendelijk is. Op Europees niveau is het SMART-project gestart om te komen tot een nieuwe of verbeterde versie van de digitale tachograaf.
- Met de invoering van de digitale tachograaf is ook de controleperiode (bij controles langs de weg) opgerekt van 7 dagen (lopende week plus 1 dag) naar 28 dagen, met bijkomende problemen ten aanzien van handhaving (zoals gedetailleerde controles).
- Chauffeurs moeten (privé)activiteiten kunnen aantonen. Daartoe hebben verschillende lidstaten formulieren en procedures in het leven geroepen. Als oplossing hiervoor heeft de Europese Commissie een nieuw formulier uitgegeven voor het aantonen van (privé)activiteiten.

Beoogd resultaat

Verbeteren van de gebruiksvriendelijkheid en toepassing van de digitale tachograaf.

Effect

Het toepassen van nieuwe technieken kan tijd besparen bij het gebruik van de tachograaf. De uniformering van handhaving kan alleen zorgen voor een besparing op financiële lasten (boetes). De introductie van een nieuw formulier voor aantonen (privé) activiteiten kan voor een besparing zorgen, maar afschaffen realiseert een grotere besparing.

Potentiële besparing (AL) = (P1 * Q1) * F1 + (P2 * Q2) * F2

- Q1 = aantal chauffeurs die met nieuwere technieken (tachograaf) tijd kunnen besparen.
- Q2 = aantal chauffeurs die een formulier voor (privé) activiteiten moeten invullen.
- P1 = gemiddelde tijd die door toepassen van nieuwere technieken kan worden bespaard bij het bijhouden van rij- en rusttijden.
- P2 = gemiddelde tijd die nodig is om een formulier voor (privé) activiteiten in te vullen.
- F1 = aantal keer dat een chauffeur handelingen moet verrichten voor het bijhouden van rij- en rusttijden.
- F2 = aantal keer dat een chauffeur het formulier voor (privé) activiteiten moet invullen.

Deze gegevens zijn niet in deze vorm bekend. Er zijn in de Nederlandse reductievoorstellen naar de Europese Commissie wel cijfers over lastenbesparing opgenomen. Als bij de doelregelgeving de punten uit de reductievoorstellen worden meegenomen dan kunnen bedrijven volgens deze informatie tot € **20.000.000** per jaar besparen aan nalevingskosten (NK) en **10%** (bedrag niet bekend) aan administratieve lasten. Het gaat hierbij om het terugbrengen van het

aantal verplichtingen:

1. Beperk de monitoringsperiode tot 7 dagen. Alleen de lopende week bij de rijder controleren, eerdere periodes controleren op kantoor.
2. Ontwerp een nieuwe digitale tachograaf die meer gebruiksvriendelijk is. Probeer daarbij te voorkomen dat bedrijven allerlei randapparatuur moeten aanschaffen. Sta het op afstand uitlezen van de tachograaf en bestuurderskaart toe. Hier kan doelregelgeving bij helpen. Schaf het verplichte EU-formulier af om privé activiteiten aan te tonen.
3. Geef lidstaten de vrijheid om binnenlands vervoer uit te zonderen van deze regels, mits dit niet concurrentiegevoelig is en geen gevaar voor de veiligheid betekent.

Het SMART-project heeft geleid tot een nieuwe Europese Verordening (1266/2009), die enkele knelpunten heeft opgelost. De Europese Commissie heeft een vragenlijst uitgezet voor aanpassingen aan de nieuwe digitale tachograaf. Dit moet uiteindelijk leiden tot een gebruiksvriendelijker tachograaf. De Europese Commissie heeft recent aangegeven, mede naar aanleiding van de uitkomsten van de publieke consultatie over dit onderwerp, voor de zomer te komen met een voorstel voor een aangepaste versie van de digitale tachograaf.

Het beoogd resultaat is gedeeltelijk gerealiseerd, omdat de producenten hebben ingespeeld op het verzoek de bestuurderskaarten op afstand te kunnen downloaden. Er waren geen Europees wettelijke belemmeringen.

28. Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf

<p><i>Probleemomschrijving</i></p>	<p>Met de invoering van de digitale tachograaf op 1 mei 2006 (EU verordening 3821/85) moeten chauffeurs van een voertuig met digitale tachograaf in bezit zijn van een persoonsgebonden bestuurderskaart. Deze bestuurderskaart dient te worden aangevraagd bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). IVW heeft 6 weken de tijd om aanvragen af te wikkelen. De bestuurderskaart kost € 83 euro en is 5 jaar geldig. Sinds 2006 moeten nieuwe voertuigen met een digitale tachograaf zijn uitgerust. Daardoor komen er geleidelijk meer voertuigen met een digitale tachograaf, maar voorlopig zijn er nog meer analoge tachografen. Op dit moment zorgen de geldigheidsduur van de bestuurderskaart en de kosten ervan dat chauffeurs die niet direct een bestuurderskaart nodig hebben de aanvraag ervan uitstellen. Bedrijven ervaren een aantal problemen met de afgiftetermijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De doorlooptijd van de afgifteprocedure wordt als lang ervaren. ▪ Door het vereiste van de persoonsgebonden bestuurderskaart wordt het flexibel inzetten van chauffeurs, waaronder uitzendkrachten, en voertuigen beperkt. Voor het rijden in een voertuig met digitale tachograaf dient de beoogd chauffeur te beschikken over een bestuurderskaart en lang niet alle chauffeurs beschikken daarover. ▪ De bestuurderskaart is in Nederland duurder dan in andere landen. Dat was altijd het geval, maar intussen zijn de prijzen verhoogd.
------------------------------------	---

<p><i>Beoogd resultaat</i></p>	<p>Verbeteren van de aanvraagprocedure van de bestuurderskaart.</p>
--------------------------------	---

<p><i>Effect</i></p>	<p>Indien de aanvraagprocedure wordt verkort en dat ook betekent dat de aanvraagprocedure wordt vereenvoudigd dan kunnen bedrijven lasten besparen. De noodprocedure zorgt vooral voor het beperken van winstderving omdat er anders niet gereden kan worden. Gebruik maken van een noodprocedure zorgt feitelijk voor meer lasten.</p> <p>Potentiële besparing (AL) = P * Q</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Q = jaarlijks aantal aanvragen voor bestuurderskaarten. ▪ P = gemiddelde besparing aan tijdsbesteding maal uurtarief voor het doen van een aanvraag. <p>Deze gegevens zijn niet bekend. De IVW draagt op 1 juni 2010 een aantal vergunningverlenende taken over aan Kiwa. Het betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ondernemersvergunningen taxi en bus; ▪ Rijnvaartverklaringen binnenvaart; ▪ Brevetten en bevoegdheidsbewijzen luchtvaart; ▪ Chauffeurspassen taxi; ▪ Monsterboeken en vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart en zeevisvaart. <p>De taken die zijn verbonden aan de afgifte van kaarten voor de digitale tachograaf zijn per 1 oktober 2010 overgedragen. De totale besparing (AL) hiervan is naar verwachting minder dan € 100.000 per jaar.</p> <p>Op dit moment is er nog <u>niets</u> van het beoogde effect gerealiseerd. De aanvraagprocedure uitbesteden aan Kiwa heeft volgens het bedrijfsleven geen tijdverkorting opgeleverd. Verwacht wordt dat de kosten zullen stijgen, omdat de IVW altijd onder de kostprijs heeft gewerkt. De mogelijkheden voor een noodprocedure zijn onderzocht. Systeemtechnisch is alles ingericht op bulkverwerking. De aanpassingen om individuele gevallen sneller te laten verlopen zijn kostbaar en gaan ten koste van het normale proces.</p>
----------------------	--

29. Beperking gebruik 45-voet ISO-containers

Probleemomschrijving In EU-richtlijn 96/53 zijn afspraken gemaakt over het uitfaseren van het vervoeren van 45-voet containers over de weg. Onder de EU-richtlijn geldt voor (internationaal) transport van containers over de weg een maximale voertuiglengte van 16,5 meter. Het gebruik van 45-voet containers in kust- en zeevaart is echter toegenomen, waardoor de vraag naar transport over de weg blijft bestaan. Het merendeel van de ritten betreft binnenlands transport. Van de internationale ritten gaat het grootste deel naar Antwerpen en het Ruhrgebied. Voor grensoverschrijdend vervoer geldt de EU-richtlijn. Voertuigen langer dan de maximum lengte uit de richtlijn mogen geen grensoverschrijdend vervoer van 45-voet containers over de weg uitvoeren. De EU-richtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om condities te bepalen voor binnenlands vervoer. Nu staat Nederland 12 centimeter extra lengte toe, waardoor ook normale 45-voets containers kunnen worden vervoerd. Door toegenomen lengte van trekkende voertuigen is meer extra lengte gewenst.

Beoogd resultaat Toestaan van extra lengte van voertuigen in de lidstaten waardoor 45-voet ISO-containers ook in internationaal vervoer zonder belemmeringen kunnen worden gebruikt.

Effect Als voor vervoer in Duitsland geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden dan besparen bedrijven op administratieve lasten voor het aanvragen hiervan. Doordat in bepaalde EU-landen de lengte niet mag worden overschreden kiezen bedrijven ervoor om in kleinere containers te vervoeren. Dit kost vaak meer doordat grotere containers worden omgepakt naar kleinere containers. In sommige gevallen betekent het ook dat er met meerdere vrachtwagens gereden moet worden. Dit is overigens alleen noodzakelijk indien het bedrijf geen alternatief heeft. Het alternatief is namelijk dat gebruik gemaakt wordt van een combinatie die wel aan de eisen voor internationaal vervoer voldoet.

Potentiële besparing (AL) = $(P1 * Q1)$

Potentiële besparing (NK) = $(P2 * Q2)$

- Q1 = gemiddeld aantal ontheffingen dat jaarlijks door Nederlandse bedrijven wordt aangevraagd om 45-voet containers via wegtransport te vervoeren.
- P1 = gemiddelde tijdsbesteding maal uurtarief voor het doen van een aanvraag.
- Q2 = aantal containers dat jaarlijks omgepakt moet worden omdat in het buitenland de maximale lengte van 16,5 meter niet mag worden overschreden.
- P2 = kosten van het ompakken van een container en eventuele extra kosten van het vervoer.

Deze gegevens zijn niet bekend, maar gegeven de ontwikkeling ook niet heel relevant. De Europese Commissie heeft een vragenlijst uitgestuurd om te inventariseren welke ruimte de EU-lidstaten nemen met betrekking tot de implementatie van de EU Richtlijn 96/53. Voorkomen dient te worden dat de mogelijkheden die de richtlijn biedt worden ingeperkt. Duitsland heeft op ambtelijk niveau aangegeven niet akkoord te gaan met het grensoverschrijdend vervoer van 45-voet ISO-containers waarvan de lengte van de combinatie de 16,5 meter overschrijdt. Nederland is nog in overleg met België.

Op dit moment is het beoogd resultaat gedeeltelijk gerealiseerd.

Voor het binnenlandse vervoer is van de mogelijkheid in de Europese richtlijn gebruik gemaakt om voor dit vervoer een extra lengte van de combinatie van 0,8 meter (tot 17,3 meter) toe te staan.

30. Lengte vrachtauto/aanhang combinaties

<i>Probleemomschrijving</i>	<p>EU-richtlijn 85/3/EEG stelt eisen aan de afmetingen van voertuigen. In artikel 5.18.13 van het Voertuigreglement, staan uitzonderingen in geval van ondeelbare lading beschreven. Voor een trekker met oplegger geldt een maximale lengte van 16,5 meter. Als de combinatie voor het vervoer van ondeelbare lading wordt gebruikt, mag de oplegger uitgeschoven worden tot een maximale lengte van 22 meter. Voor een vrachtauto met aanhangwagen geldt een maximale lengte van 18,75 meter. Voorheen reed men met een zwaar beladen, 12 meter lange semi-dieplader achter de kiepwagen. Die combinatie bleef precies binnen de maximale lengte. De kiepwagens zijn echter langer geworden, waardoor hetzelfde transport leidt tot overschrijding van de maximale lengte.</p>
<i>Beoogd resultaat</i>	<p>Beperkingen in vervoer van ondeelbare lading wegnemen.</p>
<i>Effect</i>	<p>Dit knelpunt speelt vooral voor aannemers in grond-, weg- en waterbouw, en dan ook nog specifiek voor transport van materieel naar de werklocatie en terug. De totale besparing (NK) hiervan is naar verwachting minder dan € 100.000 per jaar.</p> <p>Voor dit knelpunt is het resultaat <u>volledig</u> gerealiseerd.</p> <p>Tijdens een overleg over maten en gewichten van 17 november 2008 heeft EVO aangegeven dat dit punt wordt ingetrokken omdat het om een zeer beperkt aantal gevallen gaat waarvoor per individueel geval oplossingen te vinden zijn.</p>

31. Breed geconditioneerd vervoer/dikwandige voertuigen

<i>Probleemomschrijving</i>	<p>Richtlijn 96/53/EG laat zowel om redenen van concurrentie verhoudingen als verkeersveiligheid alleen voertuigen met een breedte van 2,55 m toe, maar voor geconditioneerd vervoer is 2,60 meter toegestaan. Voor de concurrentieverhoudingen is de benutbare binnenbreedte van de laadruimte van belang. De binnenbreedte is daarmee bepalend voor de maximale breedte van het voertuig. Voor geconditioneerd vervoer gelden eisen aan de wanddikte en -constructie. Doordat de wanden dikker moeten zijn is voor een geconditioneerd voertuig een breedte van maximaal 2,60 meter toegestaan. Voor de inrichtingscode op het kentekenbewijs beoordeelt de RDW deze wanden. De RDW ontvangt jaarlijks een aantal verzoeken waarbij onduidelijk is of de gevraagde constructie is toegestaan. Er zijn andere toepassingen voor dikwandige voertuigen dan gekoeld of verwarmd transport.</p>
<i>Beoogd resultaat</i>	<p>Toestaan van gebruik van dikwandige voertuigen voor andere doeleinden dan geconditioneerd vervoer.</p>
<i>Effect</i>	<p>Er zijn andere toepassingen voor dikwandige voertuigen dan gekoeld of verwarmd transport, zoals geluidsisolatie bij gebruik van grote aggregaten en compressoren. De totale besparing (NK) van dit resultaat is naar verwachting minder dan € 100.000 per jaar.</p> <p>Voor dit knelpunt is het resultaat <u>volledig</u> gerealiseerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tijdens een overleg over maten en gewichten van 17 november 2008 heeft EVO aangegeven dat dit punt wordt ingetrokken omdat het om een zeer beperkt aantal gevallen gaat waarvoor per individueel geval oplossingen te vinden zijn. ▪ In het overleg over handhavingsbeleid rond dikwandige voertuigen voor binnenlands transport is geconcludeerd dat de Europese regelgeving geen geschikte mogelijkheden biedt om dit knelpunt op te lossen.

39. Vergunning plaatsen hijskranen op openbare weg

Probleemomschrijving Dit knelpunt speelt hoofdzakelijk voor een specifiek deel van de transport- en logistieke bedrijven, het verticaal transport. Het gaat om de vergunning of ontheffing voor de plaatsing van (mobiele) kranen op een werkplek. Er zijn ongeveer 250 bedrijven actief in de kraanverhuur sector. Die bedrijven hebben meestal meerdere kranen. Elke gemeente (en in Amsterdam tot voor kort zelfs elke deelraad) heeft een ander loket en dienovereenkomstige procedures voor het afgeven van vergunningen voor het tijdelijk plaatsen op de openbare weg van hijskranen en andere werktuigen die nodig zijn bij bouw- en/of verbouwingswerkzaamheden. Voor het neerzetten van een hijskraan moet 5 tot 8 dagen tevoren een vergunning worden aangevraagd. Dit belemmert de flexibiliteit van ondernemers, waar het vaak voorkomt dat bepaalde werkzaamheden snelheid vereisen.

Beoogd resultaat Verbeteren en uniformeren van vergunningsaanvraag voor plaatsen van hijskranen e.d. op de openbare weg door ‘best practices’ van andere gemeenten toe te passen.

Effect Als in elke gemeente dezelfde eisen gelden voor de vergunningsaanvraag en er een zelfde soort aanvraagformulier wordt gebruikt kunnen bedrijven de aanvraag veel eenvoudiger en sneller doen. Bedrijven besparen hiermee tijd en geld. Het bedrijfsleven heeft in de praktijk te maken met de vergunningsaanvragen in diverse gemeenten en kunnen op basis van die ervaringen de ‘best practices’ identificeren en voordragen.

Op basis van een administratieve lasten onderzoek door SIRA Consulting wordt uitgegaan van € **1.700.000** aan lasten (AL) voor deze vergunningsaanvragen. De potentiële besparing is *maximaal* dit bedrag, omdat de vergunningsaanvraag niet zal verdwijnen gaat de besparing lager uitvallen.

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

Doordat voor het realiseren van het beoogde effect autonome regelgeving moet worden aangepast, is realisatie afhankelijk van de snelheid waarmee gemeenten ‘best practices’ overnemen.