

Notitie administratieve lasten vrachtwagenheffing

Versie 1.2

Datum	14 augustus 2020
Status	Definitief

Colofon

	Bestuurskern Programmadirectie vrachtwagenheffing
	Den Haag
Contactpersoon	B. Clabbers <i>Expertisehouders beleid</i>
Versie	1.2
Opdrachtgever	Programma vrachtwagenheffing
Auteur	KASEA ¹
Projectnummer	000000

¹ *Uitsluitend voor gebruik in de communicatie tussen enerzijds het ministerie van I&W en anderzijds het consortium van KPMG, Stibbe, Eubelius en Arup maken wij gebruik van de afkorting "KASEA". Dit doet er niet aan af dat het ministerie van I&W ter zake van het project "Ondersteunen bij stelsel implementatie vrachtwagenheffing" uitsluitend een overeenkomst heeft met Antea en dat KPMG, Stibbe, Eubelius en Arup onderopdrachtnemers zijn van Antea. Gebruik van de afkorting "KASEA" impliceert op geen manier dat genoemde partijen een samenwerkingsverband, joint venture of vennootschap in het leven hebben geroepen en ter zake van partijen bestaat geen hoofdelijke aansprakelijkheid.*

Inhoud

Colofon—2

Inhoud—3

1	Managementsamenvatting—4
2	Inleiding—7
2.1	Aanleiding en doelstelling—7
2.2	Beschrijving vrachtwagenheffingsstelsel op hoofdlijnen—7
2.3	Reikwijdte—7
2.4	Leeswijzer—8
3	Opzet onderzoek—9
3.1	Inleiding—9
3.2	Fase 1: deskresearch—9
3.3	Fase 2: veldonderzoek—9
4	Administratieve lasten transportondernemers—10
4.1	Inleiding—10
4.2	Gedeeltelijk vervallen van mrb zorgt voor afname administratieve lasten—10
4.3	Het vervallen van de bzm zorgt voor afname administratieve lasten—15
4.4	De invoering van vwh zorgt voor toename administratieve lasten—19
5	Administratieve lasten dienstverleners—25
5.1	Inleiding—25
5.2	Naar verwachting treden acht of negen toldienstverleners toe tot het Nederlandse systeem—25
5.3	Dienstverleners krijgen naar verwachting te maken met enkele administratieve lasten wanneer zij toetreden tot het Nederlandse stelsel—25
5.4	De totale markt van toldienstverleners krijgt te maken met toename van de eenmalige administratieve lasten—26
	Bijlagen—27
	Bijlage A: Begripsbepaling—27
	Bijlage B: Gedetailleerde procesplaten—28

1 **Managementsamenvatting**

In het regeerakkoord is opgenomen dat in navolging van omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing (vwh) wordt ingevoerd. Met de vrachtwagenheffing beoogt het kabinet binnen- en buitenlands vrachtverkeer te laten betalen voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en belasting zware motorrijtuigen / Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Ook heeft het kabinet de ambitie om de Nederlandse vervoerssector te innoveren en te verduurzamen. In het regeerakkoord is afgesproken dat inkomsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door, naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtwagens, budget voor innovatie en verduurzaming beschikbaar te stellen. Momenteel is de hiervoor benodigde wet- en regelgeving in voorbereiding.

Dit onderzoek richt zich op het in kaart brengen van de administratieve lasten als gevolg van de introductie van vrachtwagenheffing in Nederland. Administratieve lasten zijn de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit wet- en regelgeving van de overheid. Het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing voorziet nog niet in alle mogelijke inrichtings- en uitwerkingskeuzes voor de processen die administratieve lasten voor kentekenhouders opleveren. Daar waar het conceptwetsvoorstel nog niet voorziet, wordt voor de invulling hiervan aangesloten bij de processen uit het Belgisch heffingenstelsel en staat dit expliciet aangegeven. Afhankelijk van de exacte invulling van het terugsluizen van de inkomsten van de vrachtwagenheffing naar de vervoerssector is het goed denkbaar dat dit ook aanvullende administratieve lasten met zich meebrengt. De uitwerking van het terugsluizen van deze inkomsten is op dit moment echter nog niet bekend, waardoor het effect op de administratieve lasten nog niet te bepalen is. De terugsluis is daarom niet meegenomen in dit onderzoek.

Om de samenhang met de overige delen van het programma vrachtwagenheffing te borgen, is gekozen om dit onderzoek in twee fasen uit te voeren. In de eerste fase is deskresearch aan de hand van openbaar beschikbare kengetallen uitgevoerd en zijn de processen uit de huidige en toekomstige situatie uitgetekend. De resultaten van fase 1 hebben als onderbouwing bij het conceptwetsvoorstel gediend, ter toetsing in de internetconsultatie. In de tweede fase zijn de resultaten verder aangescherpt op basis van inhoudelijke inzichten. Deze inzichten zijn opgehaald bij marktpartijen middels aanvullend deskresearch, interviews en validatie. Bij de opzet van de tweede fase van het onderzoek zijn sectorpartijen daarmee zo goed mogelijk betrokken.

Effecten

Onderstaand is een overzicht weergegeven van de effecten op het gebied van de eenmalige en structurele administratieve lasten als gevolg van de vwh voor transportondernemers en dienstverleners.

1. Na invoering van vwh zullen transportondernemers een toename in de totale structurele en eenmalige administratieve lasten ervaren

De voorgenoemde wijzigingen in het kader van de belastingen voor de transportsector resulteren in drie voorziene effecten:

- Vanaf de invoering van vrachtwagenheffing betalen transportondernemers vrachtwagenheffing (vwh). Dit zorgt voor een toename in de eenmalige en structurele administratieve lasten.
- Vanaf de invoering van vrachtwagenheffing vervalt de motorrijtuigenbelasting (mrb) gedeeltelijk. Dit zorgt voor een afname in de eenmalige en structurele administratieve lasten.
- Vanaf de invoering van vrachtwagenheffing vervalt de belasting zware motorrijtuigen (bzm). Dit zorgt voor een afname in de eenmalige en structurele administratieve lasten.

Wanneer vrachtwagenheffing wordt ingevoerd komen deze drie effecten samen. Als gevolg daarvan zullen transportondernemers per saldo een toename in de eenmalige en een mogelijke toename in de structurele administratieve lasten ervaren.

- Dit resulteert in een mogelijke effect van de structurele administratieve lasten van minimaal minus €12,0 miljoen en maximaal plus €12,4 miljoen voor de hele sector.
- Dit resulteert in een toename van de eenmalige administratieve lasten van minimaal €1, 4 en maximaal €13,9 miljoen voor de hele sector.

Als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing zullen transportondernemers mogelijk ook aanvullende lasten gaan ervaren die formeel niet te kwalificeren zijn als administratieve lasten en om die reden niet zijn meegenomen in dit onderzoek. Het gaat dan bijvoorbeeld om (hernieuwede) tariefonderhandelingen en allocatie van kilometers en heffingskosten tussen opdrachtnemer en opdrachtgever.

Zie onderstaande tabel voor een overzicht van de opbouw van deze toename voor de transportsector.

Omschrijving	Effect	Structurele administratieve lasten		Eenmalige administratieve lasten	
		Min:	Max:	Min:	Max:
Gedeeltelijk vervallen mrb zorgt voor een afname van de administratieve lasten	Afname AL	Min: -€ 1.452.903	Max: -€ 218.940	Min: -€39.360	Max: -€39.360
Vervallen bzm zorgt voor een afname van de administratieve lasten	Afname AL	Min: -€12.796.100	Max: -€1.121.179	Min: -€574.000	Max: -€95.667
Invoering vwh zorgt voor een toename van de administratieve lasten	Toename AL	Min: €2.296.000	Max: €13.776.000	Min: €2.101.690	Max: €14.022.000
Totale mutatie administratieve lasten		Min: -€11.953.003	Max: €12.435.881	Min: €1.488.330	Max: €13.886.973

2. Toename eenmalige administratieve lasten na invoering van vrachtwagenheffing voor toldienstaanbieders

In de huidige situatie is nog geen sprake van vrachtwagenheffing in Nederland. Zodoende ervaren toldienstaanbieders nog geen administratieve lasten als gevolg van vrachtwagenheffing. Immers zijn deze partijen nog niet of beperkt actief op de

Nederlandse markt. De invoering van vwh heeft als effect dat de eenmalige en structurele administratieve lasten toenemen omdat dienstverleners na de invoering actief worden. Op het moment van schrijven is nog niet volledig duidelijk hoe de toetredingsprocedures voor toldienstverlener vormgegeven gaan worden. Zodoende wordt aangesloten bij eerdere onderzoeken, waaruit blijkt dat toldienstverleners te maken krijgen ongeveer €1.000.000 aan toetredingskosten per bedrijf. Voor de hele sector zal dit bij benadering eenmalig tussen de €8.000.000 en €9.000.000 kosten. Op dit moment is nog onduidelijk of en zo ja welke structurele lasten de introductie van vwh voor toldienstverleners met zich mee zal brengen.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding en doelstelling

In het regeerakkoord is opgenomen dat in navolging van omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Met de vrachtwagenheffing beoogt het kabinet binnen- en buitenlands vrachtverkeer te laten betalen voor het gebruik van de weg door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en belasting zware motorrijtuigen / Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer.² Ook heeft het kabinet de ambitie om de Nederlandse vervoerssector te innoveren en te verduurzamen. In het regeerakkoord is afgesproken dat inkomsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door, naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtwagens, budget voor innovatie en verduurzaming beschikbaar te stellen. Momenteel is de hiervoor benodigde wet- en regelgeving in voorbereiding.

In het kader van de wetsvoorbereidingen voor de vrachtwagenheffing heeft KASEA een onderzoek naar de administratieve lasten (AL) voor ondernemers als gevolg van de invoering van vrachtwagenheffing uitgevoerd. Deze notitie vormt het eindresultaat van het onderzoek.

2.2 Beschrijving vrachtwagenheffingsstelsel op hoofdlijnen

Op hoofdlijnen bestaat het voorziene vrachtwagenheffingsstelsel uit meerdere kenmerken.³ Het principe van 'de gebruiker betaalt' is leidend voor het systeem. Men betaalt voor het aantal afgelegde kilometers op wegen waarvoor de heffing geldt op basis van de toegestane maximummassa en de emissieklasse van de vrachtwagen. Een weggebruiker die met zijn vrachtwagen gebruik wil maken van de infrastructuur, dient boordapparatuur, waarin de afgelegde kilometers worden geregistreerd, te installeren in het voertuig. Private aanbieders van toldiensten en een hoofddienstaanbieder zorgen voor de registratie en inning van de vrachtwagenheffing. Door middel van controleapparatuur en fysiek toezicht langs de kant van de weg wordt gedetecteerd of alle vrachtwagens over correct werkende boordapparatuur beschikken. Een handhavende instantie stelt vast of er sprake is van een overtreding door de weggebruiker. Bij constatering van een overtreding zal een boete worden opgelegd.

Voorgaande maakt duidelijk dat de introductie van vrachtwagenheffing gevolgen kan hebben voor de administratieve lasten van zowel transportondernemers als dienstverleners.

2.3 Reikwijdte

Het uit te voeren onderzoek is afgebakend op basis van de volgende uitgangspunten:

- Voor dit onderzoek zijn alleen vrachtwagens en zogeheten BE-trekkers met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg relevant.
- De focus van dit onderzoek ligt op transportondernemers (formeel: alle kentekenhouders van vrachtwagens) en dienstverleners. In dit rapport worden met transportondernemers eigen rijders, eigen vervoerders en transporteurs bedoeld.

² Beleidskader Vrachtwagenheffing, p. 2.

³ Beleidskader Vrachtwagenheffing, p. 3.

- De gebruikte kengetallen over de transportsector zijn gebaseerd op de Marktsegmentatie die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft uitgevoerd. De kengetallen zijn waar nodig aangevuld met fiscale kengetallen van de Belastingdienst.
- Dit onderzoek sluit aan bij het Handboek Meting Regeldrukkosten 2018 van het ATR.
- Waar mogelijk zijn de lasten geraamd in tijd en/of euro's. Waar het administratieve lasten betreft, zijn deze geraamd volgens het Standaardkostenmodel (SKM) en het Handboek Meting Regeldrukkosten 2018. Bij de berekening van de administratieve lasten is een gemiddeld (intern) uurtarief voor administratief werk gehanteerd van €41. Dit tarief is gebaseerd op het uurtarief uit het Handboek Meting Regeldrukkosten 2018 en gecorrigeerd naar het prijspeil van 2019.
- Bovengenoemde kosten zijn uitgedrukt in bandbreedtes. Bij sommige processen zijn de bandbreedtes vrij groot. Dit komt vooral door de grote verscheidenheid aan bedrijven in de transportsector. Grotere bedrijven ervaren schaalvoordelen bij het doorlopen van administratieve processen, bijvoorbeeld door de automatisering van bepaalde processen. Kleinere bedrijven, zoals eigen rijders, besteden daarentegen langere tijd aan administratieve processen omdat zij deze veelal handmatig doorlopen.
- Het onderzoek focust zich binnen het bredere begrip 'regeldruk' expliciet op administratieve lasten. Nalevingskosten zijn zodoende niet meegenomen in het onderzoek.
- Gedurende het onderzoek is gebleken dat het mogelijk is voor transportondernemers om ondersteunende logistieke diensten af te nemen bij logistieke ondersteuners. In veel gevallen leveren deze logistieke ondersteuners ook diensten met betrekking tot het voldoen van de motorrijtuigenbelasting, belasting zware motorvoertuigen en tolbetalingen uit het buitenland. In dit onderzoek wordt geen expliciet onderscheid gemaakt tussen ondernemers die deze diensten inkopen en ondernemers die de informatieverplichtingen zelf voldoen.
- Afhankelijk van de exacte invulling van het terugsluizen van de inkomsten van de vrachtwagenheffing naar de vervoerssector is het goed denkbaar dat dit ook aanvullende administratieve lasten met zich meebrengt. De uitwerking van de terugsluis is nog niet bekend, waardoor de impact op de administratieve lasten op dit moment nog te bepalen is. Daarom is de terugsluis niet meegenomen in dit onderzoek.

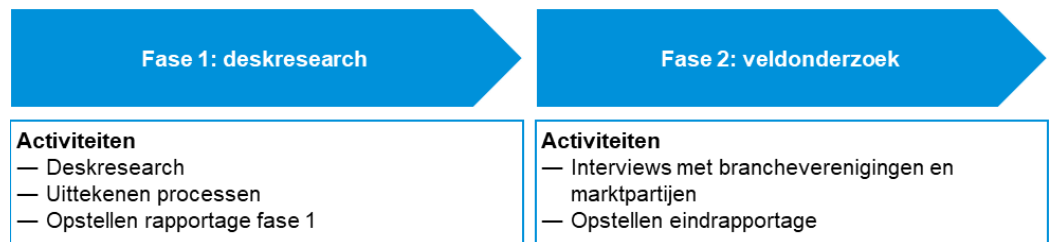
2.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 3 beschrijft de opzet van het onderzoek. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de administratieve lasten die vóór en na de invoering van de vrachtwagenheffing van toepassing zijn op ondernemers met vrachtwagens in de transportsector. Hoofdstuk 5 beschrijft de administratieve lasten die na de invoering van de vrachtwagenheffing van toepassing zijn op dienstverleners.

3 Opzet onderzoek

3.1 Inleiding

Dit onderzoek richt zich op het in kaart brengen van de administratieve lasten als gevolg van de introductie van vrachtwagenheffing in Nederland. Administratieve lasten zijn de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit wet- en regelgeving van de overheid. Het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing voorziet nog niet in alle mogelijke inrichtings- en uitwerkingskeuzes voor de processen die administratieve lasten voor kentekenhouders opleveren. Daar waar het conceptwetsvoorstel nog niet voorziet, wordt voor de invulling hiervan aangesloten bij de processen uit het Belgisch heffingenstelsel en staat dit expliciet aangegeven. Om de samenhang met de overige delen van het programma vrachtwagenheffing te borgen, is gekozen om dit onderzoek in twee fasen uit te voeren. In figuur 1 zijn de twee fasen schematisch weergegeven en per stap beschreven.



Figuur 1: onderzoek in twee fasen

3.2 Fase 1: deskresearch

In de eerste onderzoeksfase is de impact van de invoering van vrachtwagenheffing op de administratieve lasten van bedrijven en dienstaanbieders in het toekomstige stelsel verkend. Daarbij zijn processen die ondernemers doorlopen om aan de huidige informatieverplichting in de vorm van de motorrijtuigenbelasting en de belasting zware motorrijtuigen te voldoen. Ook zijn enkele eerste kengetallen inzichtelijk gemaakt. De resultaten van fase 1 hebben gediend als onderbouwing bij het conceptwetsvoorstel, ter toetsing in de internetconsultatie.

3.3 Fase 2: veldonderzoek

De tweede onderzoeksfase bouwt voort op het voorwerk dat in onderzoeksfase 1 gedaan is. Om de hoogte van de impact op de administratieve lasten van vrachtwagenheffing te bepalen zijn in de tweede fase gesprekken gevoerd met veertien transportbedrijven die in afstemming met de brancheorganisaties zijn benaderd en tezamen een representatieve afspiegeling vormen van de branche: van eigen rijders met één vrachtwagen tot internationale transportondernemers met een wagenpark en vestigingen door heel Europa. Ook zijn gesprekken gevoerd met verladers, opdrachtgevers voor de transportsector. Tot slot zijn gesprekken gevoerd met de VERN, TLN en evofenedex. Bij de opzet van de tweede fase van het onderzoek zijn sectorpartijen daarmee zo goed mogelijk betrokken.

4 Administratieve lasten transportondernemers

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de impact van vrachtwagenheffing op de administratieve lasten van transportondernemers met vrachtwagens. In de huidige situatie verrichten ondernemers in deze context administratieve handelingen voor twee vormen van belasting:

1. motorrijtuigbelasting (verder aangeduid als mrb).
2. belasting zware motorrijtuigen of het Eurovignet (verder aangeduid als bzm).

Met de introductie van vrachtwagenheffing verandert de situatie voor transportondernemers. Hierbij zijn drie effecten voorzien:

1. Voor vrachtwagens met een toegestane maximummassa tussen de 3.500 en 12.000 kg komt de mrb te vervallen. Dit resulteert in een afname in de administratieve lasten voor deze groep voertuigen.
2. Voor alle transportondernemers komt de bzm met de bijbehorende verplichtingen te vervallen. Dit resulteert in een afname in de administratieve lasten.
3. Alle transportondernemers moeten de vrachtwagenheffing voldoen. Dit resulteert in een toename in de administratieve lasten.

De administratieve lasten voor transportondernemers zijn aan de hand van bovenstaande drie effecten in de navolgende paragrafen beschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen eenmalige en structurele administratieve lasten binnen de processen.

4.2 Gedeeltelijk vervallen van mrb zorgt voor afname administratieve lasten

Voor vrachtwagens met een toegestane maximummassa tussen de 3.500 en 12.000 kg komt de mrb te vervallen. Dit betekent dat transportondernemers met vrachtwagens in deze laadgewichtsklasse voor deze categorie geen mrb meer hoeven te betalen voor deze voertuigen. Hierdoor zullen deze transportondernemers een directe afname van de met mrb gepaarde administratieve lasten ervaren.⁴

Het wegvallen van de mrb zorgt in totaal voor een structurele administratieve lastenvermindering van minimaal €218.940 en maximaal €1.452.903 per jaar. De eenmalige administratieve lasten nemen met ongeveer €39.360 af.

Het betalen van de mrb is onder te verdelen in vier processen. In onderstaande tabel is de impact op de administratieve lasten op deze processen verder toegelicht. In de tabel zijn de kosten steeds in euro's geraamd. De onderliggende tijdsbestedingen per proces zijn in de nadere procesbeschrijvingen meegenomen.

⁴ Hierbij gaat het om de administratieve lasten voortvloeiend uit de (hoofd)activiteiten die nodig zijn om de mrb te voldoen en niet om de financiële kosten van de belasting zelf.

Proces	Structurele kosten per bedrijf	Eenmalige kosten per bedrijf	Aantal	Totale structurele AL	Totale eenmalige AL
MRB aangeven en betalen	Min: €6,15 Max: €47,83	Niet van toepassing	Aantal vrachtwagens tussen 3.500 – 12.000 kg. Aantal: 25.000.	Min: €153.750 Max: €1.195.833	Niet van toepassing
MRB aangeven en betalen via gwh-regeling	Min: €41 Max: €123	Min: €437,33 Max: €437,33	Aantal bedrijven die gebruik maken van gwh. Aantal: 450.	Min: €3.690 Max: €11.070	Min: €39.360 Max: €39.360
Teruggaaf aanvragen*	Niet van toepassing	Min: €20,50 Max: €82	Aantal aanvragen teruggaaf per jaar. Aantal: 800.	Min: €16.400 Max: €65.600	Niet van toepassing
Vrijstelling aanvragen*	Niet van toepassing	Min: €20,50 Max: €82	Aantal vrijstellingsaanvragen per jaar. Aantal: 2.200.	Min: €45.100 Max: €180.400	Niet van toepassing

*Lasten zijn eenmalig voor een individueel bedrijf, maar structureel als sector.

Achtergrondinformatie motorrijtuigenbelasting

Als een motorrijtuig op naam van een natuurlijk persoon of rechtspersoon staat is diegene mrb aan de Belastingdienst verschuldigd. Dit geldt ook voor vrachtwagens. Mrb dient altijd betaald te worden, ook wanneer het voertuig alleen op eigen terrein rijdt. Wanneer een voertuig alleen op eigen terrein rijdt, kan een kentekenhouder ervoor kiezen om het voertuig te laten schorsen. Dan hoeft de mrb niet meer betaald te worden.

De hoogte van de mrb voor vrachtwagens hangt af van de koppelinrichting, de toegestane maximummassa, de soort vering van de vrachtwagen, de hoeveelheid assen, eventuele vrijstelling en de Euronorm. Wanneer een motorrijtuig, zoals een personenauto, bestelauto, vrachtwagen, autobus of motor op naam gezet wordt, ontvangt degene die aangifte doet korte tijd later een rekening met een acceptgiro toegestuurd. Daarop staat het aan de Belastingdienst verschuldigde bedrag. Het maakt daarbij niet uit of de kentekenhouder met het motorrijtuig gebruikmaakt van de weg of dat het motorrijtuig stilstaat op privéterrein.

Betalingen kunnen voldaan worden met een maandelijkse afschrijving via een automatische incasso, via een driemaandelijkse acceptgiro en via de regeling voor Grootwagencarporters. Grootwagencarporters kunnen gebruik maken van de Grootwagencarporterregeling (GWH-regeling) om periodiek voor alle kentekens tegelijk te betalen via het online berichtencentrum van de overheid (Digipoort).

Vrijstellingen

Een vrijstelling op mrb kan worden verleend voor de volgende voertuigen:⁵

⁵ Artikel 72 Wet op de motorrijtuigenbelasting.

- een personenauto, bestelauto of motor die ten minste 40 jaar geleden voor het eerst in gebruik is genomen en op het moment van de aanvraag niet bedrijfsmatig wordt gebruikt;
- motorrijtuigen van defensie, politie, brandweer, ambulancedienst en lijkauto's;
- een dierenambulance;
- een vuilniswagen, kolkenzuiger, straatveegwagen;
- motorrijtuigen voor de aanleg en het onderhoud van wegen;
- motorrijtuigen die zijn geregistreerd in het buitenland en in Nederland feitelijk ter beschikking staan van natuurlijke personen die hun hoofdverblijf buiten Nederland hebben;
- motorrijtuigen die zijn geregistreerd in het buitenland en door een aldaar gevestigde werkgever ter beschikking zijn gesteld aan een als werknemer bij hem in dienst zijnde in Nederland wonende persoon;
- motorrijtuigen die zijn geregistreerd in het buitenland en worden gebruikt door in Nederland wonende personen die elders dan in Nederland hoofd zijn van een eenmansbedrijf, of lid zijn van een maatschap, of -bestuurder, vennoot of aandeelhouder zijn van een onderneming, opgericht in de vorm van een vennootschap.
- motorrijtuigen die zijn geregistreerd in het buitenland en in Nederland ten hoogste twee weken feitelijk ter beschikking staan van een houder die in Nederland zijn hoofdverblijf heeft of is gevestigd, en;
- Taxi's en auto's met rolstoelinstallatie.

Verder wordt vrijstelling van een gedeelte van de belasting verleend voor vrachtwagens die worden gebezigd in het gecombineerde rail-wegvervoer van goederen tussen lidstaten van de Europese Unie. De vrijstelling wordt verleend voor het gedeelte van de over een tijdvak verschuldigde belasting dat overeenkomt met het aantal dagen van het tijdvak waarop de vrachtwagen en de aanhangwagen per trein zijn vervoerd. Daarnaast kunnen kentekenhouders zelf een vrijstelling aanvragen wanneer zij gewoonlijk slechts over een geringe afstand gebruik maken van de weg. Hiertoe dient een schriftelijk verzoek ingediend te worden.

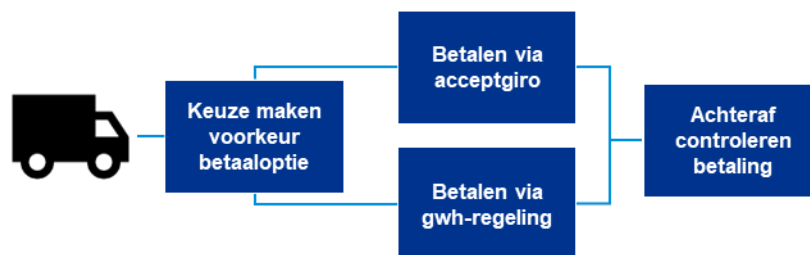
Activiteiten ondernemers in het kader van de mrb

Vrachtwagenhouders hebben te maken met drie hoofdactiviteiten in het kader van de mrb: aangeven en betalen, teruggaaf aanvragen en vrijstelling aanvragen. Zie de legenda in het kader voor een nadere duiding van de gebruikte icoontjes.

1. Mrb aangeven en betalen (eenmalig en structureel)

Wanneer een ondernemer een vrachtwagen koopt, dient deze eerst éénmalig op naam van een natuurlijk- of rechtspersoon (online) te worden gezet. De tenaamstelling van een vrachtwagen is onderdeel van het proces rondom de aankoop van een vrachtwagen, en is daarom geen onderdeel van dit onderzoek. Na de tenaamstelling ontvangt de kentekenhouder een rekening met een acceptgiro toegestuurd. Hierna kan de keuze voor een betaaloptie gemaakt worden. De mrb kan op drie manieren voldaan worden. Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen. Zie voor een gedetailleerd overzicht van het proces ook de bijlage.





Figuur 2: proces mrp aangeven

De mrp kan op twee manieren betaald worden:

- a) **Via een acceptgiro (structureel):** dit is de standaardmethode. Hiervoor ontvangt een ondernemer een de acceptgiro die hij online (of per post) betaalt. Als een ondernemer ervoor kiest mrp per acceptgiro te betalen, dan betaalt hij per kwartaal. Achteraf kan op de betaalrekening gecontroleerd worden of de betaling is voldaan. Dit duurt jaarlijks tussen de 9 en 70 minuten per vrachtwagen, waarbij de onderkant van de bandbreedte (9 minuten) geldt voor bedrijven die een hoge mate van automatisering in de bedrijfsvoering hebben doorgevoerd en de bovenkant van de bandbreedte (70 minuten) geldt voor eigen rijders met één vrachtwagen die de administratie er zelf bij doen naast hun werkzaamheden als vrachtwagenchauffeur. Dat resulteert in structurele administratieve lasten per vrachtwagen van minimaal €6,15 en maximaal €47,83 per jaar. Zodoende betekent dit dat het wegvallen van de mrp in een totale afname van de structurele administratieve lasten voor de hele sector van minimaal €153.750 en maximaal €1.195.833 resulteert.
- b) **Middels een betaling via de grootwagencarrousselregeling (eenmalig en structureel):** de grootwagencarrousselregeling (gwh-regeling) stelt ondernemingen met veel vrachtwagens in staat om op efficiënte wijze aan de mrp te voldoen. Om gebruik te maken van de gwh-regeling dient een ondernemer eenmalig digitaal een account aan te maken op de online-omgeving van het systeem Digipoort. Na ontvangst van de inloggegevens voert de ondernemer eenmalig de voor de mrp relevante informatie over zijn wagenpark in. De mrp kan vervolgens periodiek worden voldaan door een overzicht vanuit Digipoort te downloaden en te betalen. Achteraf kan op de betaalrekening gecontroleerd worden of de betaling is voldaan. Met het aanmaken van een account en het inladen van de gegevens over het wagenpark zijn ondernemers gemiddeld 8 uur bezig. Dit resulteert in eenmalige administratieve lasten van €328 per bedrijf. Jaarlijks zijn de ondernemingen die gebruik maken van de gwh-regeling tussen de 60 en 180 minuten bezig om de gegevens in het systeem te laden. Per bedrijf resulteert dat in structurele administratieve lasten van minimaal €41 en maximaal €123. Op dit moment maken ongeveer 450 bedrijven gebruik van deze regeling, die gezamenlijk bij benadering ongeveer 21% van de vrachtwagens beheren waarvoor de mrp zal vervallen. Daarmee rekening houdend, zal het wegvallen van de administratieve werkzaamheden onder de gwh-regeling voor voertuigen tussen de 3.500 en 12.000 kg resulteren in een afname van de structurele administratieve lasten van minimaal €3.690 en maximaal €11.070. Daarnaast zullen de hiermee gemaakte eenmalige administratieve lasten bij benadering afnemen met €39.360.

2. Mrp terugvragen (eenmalig voor een bedrijf, structureel voor sector)

Wanneer een ondernemer teveel mrp heeft betaald, kan dit teruggevraagd worden. Een teruggaaf kan worden gehonoreerd wanneer van een motorrijtuig met een buitenlands kenteken de kentekenhouders in Nederland niet meer feitelijk ter beschikking staat of verkocht is, het kenteken geschorst is, een motorrijtuig met

een buitenlands kenteken inmiddels een Nederlands kenteken heeft, een motorrijtuig zonder kenteken inmiddels een Nederlands kenteken heeft of wanneer een motorrijtuig met een Nederlands kenteken gestolen is of total loss is verklaard. Hiertoe dient een ondernemer een schriftelijk verzoek in te dienen via de post. Het teveel betaalde bedrag wordt dan teruggestort.

Bedrijven gaven aan tussen de 30 en 120 minuten bezig te zijn met het aanvragen van een teruggaaf, waarbij de onderkant van de bandbreedte (30 minuten) geldt voor bedrijven die dit op regelmatige basis voor hun wagenpark doen en de bovenkant van de bandbreedte (120 minuten) geldt voor eigen rijders met één vrachtwagen die aangaven dat de benodigde formulieren erg lastig te vinden te waren. Per bedrijf resulteert dit in een eenmalige administratieve last van minimaal €20,50 en maximaal €82. Teruggaven op mrb worden bij benadering 800 keer per jaar aangevraagd (over alle gewichtsklassen heen). Zodoende geldt dat het wegvallen van de mrb voor vrachtwagens resulteert in een jaarlijkse administratieve lastenvermindering minimaal €16.400 en maximaal €65.600, aangezien dit over vrachtwagens van alle gewichtsklassen gaat is dit een (lichte) overschatting.

Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen. Zie voor een gedetailleerd overzicht van het proces ook de bijlage.



Figuur 3: proces mrb terugvragen

3. Vrijstelling mrb aanvragen (eenmalig voor een bedrijf, structureel voor sector)

Wanneer een ondernemer aan de vrijstellingsvoorwaarden voldoet kan hij een vrijstelling van de mrb krijgen. Het aanvragen van een vrijstelling is mogelijk voor vrachtwagens die ouder zijn dan 40 jaar en niet bedrijfsmatig gebruikt worden, vrachtwagens met een buitenlands kenteken en vrachtwagens die gebruikt worden voor de aanleg en het onderhoud van wegen. Hiertoe dient een ondernemer een schriftelijk verzoek in te dienen via de post. Het teveel betaalde bedrag wordt dan teruggestort.

Respondenten gaven aan tussen de 30 en 120 minuten per vrachtwagen bezig te zijn met het aanvragen van een vrijstelling, dit proces is vergelijkbaar met het eenmalig terugvragen van de mrb. Per bedrijf resulteert dit in een eenmalige administratieve last van minimaal €20,50 en maximaal €82.

Vrijstellingen worden bij benadering 2200 keer per jaar aangevraagd, dit is voor alle vrachtwagens die mrb betalen. Zodoende geldt dat het wegvallen van de mrb een vermindering van de jaarlijkse administratieve lasten voor de gehele sector van minimaal €45.100 en maximaal €180.400 oplevert, aangezien dit over vrachtwagens van alle gewichtsklassen gaat is dit een (lichte) overschatting.

Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen. Zie voor een gedetailleerd overzicht van het proces ook de bijlage.



Figuur 4: proces vrijstelling mrb aanvragen

4.3 Het vervallen van de bzm zorgt voor afname administratieve lasten

De bzm komt te vervallen voor alle vrachtwagens die nu in dit kader belastingplichtig zijn. De bzm geldt nu voor alle vrachtwagens vanaf 12.000 kg. Dit betekent dat transportondernemers met vrachtwagens in deze laadgewichtsklasse geen bzm meer hoeven te betalen. Omdat transportondernemers de aan bzm gekoppelde administratieve handelingen niet meer hoeven uit te voeren zullen zij een administratieve lastenvermindering ervaren.

Het wegvallen van de bzm zorgt in totaal voor een structurele administratieve lastenvermindering van minimaal €1.121.179 en maximaal €12.796.100 voor de hele sector. De eenmalige administratieve lasten nemen met minimaal €95.667 en maximaal €574.000 af voor de hele sector.

Het betalen van de bzm valt onder te verdelen in vier processen. In onderstaande tabel is de impact op de administratieve lasten van transportondernemers op deze processen verder toegelicht. In de tabel zijn de kosten steeds in euro's geraamd. De onderliggende tijdsbestedingen per proces zijn in de nadere procesbeschrijvingen meegenomen.

Proces	Structurele kosten per bedrijf	Eenmalige kosten per bedrijf	Aantal	Totale structurele AL	Totale eenmalige AL
BZM aangeven en betalen via acceptgiro	Min: €38,27 Max: €442,80	Min: €3,42 Max: €20,50	Aantal bedrijven. Totaal: 28000.	Min: €1.071.467 Max: €12.398.400	Min: €95.667 Max: € 574.000
BZM aangeven en betalen via aangiftepunt	Min: €8,54 Max: €30,75	Niet van toepassing	Alleen voor buitenlandse bedrijven en back-up.	Min: € - Max: € -	Min: € - Max: € -
Teruggaaf aanvragen*	Niet van toepassing	Min: €5,13 Max: €41	Aantal vrachtwagens waarvoor jaarlijks gemiddeld teruggaaf wordt aangevraagd. Totaal: 9400.	Min: €48.175 Max: € 385.400	Niet van toepassing
Vrijstelling aanvragen*	Niet van toepassing	Min: €5,13 Max: €41	Aantal vrachtwagens waarvoor jaarlijks vrijstelling wordt aangevraagd. Totaal: 300.	Min: €1.538 Max: €12.300	Niet van toepassing

*Lasten zijn eenmalig voor een individueel bedrijf, maar structureel als sector.

Achtergrondinformatie belasting zware motorrijtuigen

Naast de mrb moet een ondernemer met één of meerdere vrachtwagens die bestemd zijn voor goederenvervoer, de autosnelweg gebruiken en meer dan 12.000 kg wegen ook de bzm betalen. Als de gebruiker bzm heeft betaald, mag de gebruiker tevens gebruikmaken van de snelwegen in Luxemburg, Denemarken en Zweden. Bzm wordt voldaan per tijdvak. Het is aan de ondernemer om een keuze te maken over het meest passende tijdvak. Het tarief hangt af van het aantal assen van het voertuig, de lengte van het gekozen tijdvak en de Euronorm van het voertuig.

Aanmelden en betalen

Ondernemers dienen zelf aangifte bzm te doen wanneer zij op de snelweg gaan rijden. Dit kan zowel online als bij een fysiek aangiftepunt. De bzm wordt per tijdvak betaald. Dit kan een dag, een week, een maand of een jaar zijn. Een combinatie van deze tijdvakken is ook mogelijk. Een tijdvak kan op elke dag ingaan. Betalingen kunnen via een maandelijkse afschrijving middels een automatische incasso en via een acceptgiro voldaan worden.

Vrijstellingen

Er kan een vrijstelling op de bzm gegeven worden, welke naar alle verwachting moet worden aangevraagd. Een vrijstelling op bzm wordt verleend aan de volgende voertuigen:⁶

- motorrijtuigen van het Ministerie van Defensie met een militair kenteken;
- motorrijtuigen van de politie, brandweer of een bedrijf met een eigen bedrijfsbrandweer. Het motorrijtuig moet daarbij uiterlijk herkenbaar zijn als een politie- of brandweerauto en mag alleen worden gebruikt voor het werk van de politie of brandweer door medewerkers van de politie of brandweer;
- motorrijtuigen die behoren tot de bedrijfsvoorraad van een handelaar of herstelbedrijf als bedoeld in artikel 2, onderdeel i van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. De handelaar of het herstelbedrijf moet erkend zijn. De motorrijtuigen moeten een handelaarskenteken hebben en mogen niet gebruikt worden voor goederenvervoer voor het bedrijf;
- motorrijtuigen die alleen worden gebruikt voor de aanleg en het onderhoud van wegen en die daar ook voor zijn ingericht. Motorrijtuigen voor het vervoer van bouwmaterialen hebben geen vrijstelling;
- motorrijtuigen van kermis- of circusexploitanten die zij alleen gebruiken voor het vervoer van kermis- of circusbenodigdheden.

Daarnaast kunnen kentekenhouders zelf een vrijstelling aanvragen wanneer zij slechts een kleine afstand over de snelweg afleggen. Hiertoe dient een schriftelijk verzoek ingediend te worden.

Activiteiten ondernemers in het kader van de bzm

Vrachtwagenhouders hebben te maken met drie hoofdactiviteiten in het kader van de bzm: aangeven en betalen, teruggaaf aanvragen en vrijstelling aanvragen. Zie de legenda in het kader voor een nadere duiding van de gebruikte icoontjes.

1. Bzm aangeven en betalen (eenmalig en structureel)

Kentekenhouders kunnen (1) via internet of (2) via een aangiftepunt langs de weg aangifte bzm doen.



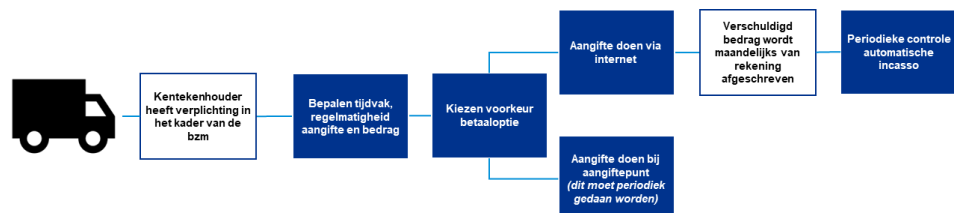
⁶ Artikel 15 Wet belasting zware motorrijtuigen.

- a) **Via internet (eenmalig en structureel):** via internet moet een ondernemer eerst een aanvraag doen om een internetaangifte-overeenkomst te sluiten. Hiertoe kan een aanvraagformulier worden opgezocht, gedownload en ingevuld worden. Het formulier kan vervolgens worden afgedrukt en met de post worden meegestuurd naar de Belastingdienst. Het opzetten van een internetaangifte-overeenkomst kost eenmalig tussen de 5 en 30 minuten per bedrijf, waarbij de onderkant van de bandbreedte (5 minuten) geldt voor bedrijven die ervaring hebben met het opzetten van de internet-aangifte en de bovenkant (30 minuten) geldt voor eigen rijders met één vrachtwagen die moeite hebben de juiste formulieren te vinden en in te vullen. Het wegvallen van de bzm resulteert zodoende in een vermindering van de eenmalige administratieve lasten van minimaal €3,42 en maximaal €20,50 per bedrijf. Voor de gehele transportsector resulteert dit in een vermindering van de eenmalige administratieve lasten van minimaal €95.667 en maximaal €574.000.

Als een ondernemer ervoor kiest via internet aangifte te doen voor de bzm, dan wordt de bzm maandelijks afschreven. Achteraf kan nog op de betaalrekening gecontroleerd worden of de betaling is voldaan. Dit duurt jaarlijks tussen de 56 en 648 minuten, waarbij de onderkant van de bandbreedte (56 minuten) geldt voor bedrijven die in één keer de bzm voor hun wagenpark voldoen voor het hele jaar en de bovenkant (648 minuten) geldt voor eigen rijders met één vrachtwagen die wekelijks de bzm voldoen op basis van hoeveel zij in Nederland (verwachten te) rijden en dat vervolgens ook controleren. Dit resulteert in een structurele administratieve lastenvermindering van minimaal €38,27 en maximaal €442,80. Dit betekent dat de totale structurele administratieve lastenvermindering als gevolg van het wegvallen van de bzm minimaal €1.071.467 en maximaal €12.398.400 per jaar bedraagt voor de gehele sector.

- b) **Bij aangiftepunt langs de weg (structureel):** Bij een aangiftepunt langs de weg kan een ondernemer langsrijden, een eurovignet voor het gewenste tijdvak kopen en deze betalen. Dit zal dan periodiek moeten gebeuren. Achteraf kan nog op de betaalrekening gecontroleerd worden of de betaling is voldaan. Bedrijven gaven aan tussen de 12,5 en 45 minuten bezig te zijn met het aanvragen van een eurovignet via een fysiek aangiftepunt. Voor de extrapolatie naar de gevolgen voor de transportsector zijn alleen de cijfers gehanteerd voor het aangeven en betalen van de BZM via internet. Dit is de meest geëigende weg voor Nederlandse transportondernemers om BZM te betalen. Het aangeven en betalen van BZM via een aangiftepunt langs de weg is in deze context met name bedoeld voor buitenlandse transportondernemers en als reservemogelijkheid.

Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen. Zie voor een gedetailleerd overzicht van het proces ook de bijlage.



Figuur 5: proces bzm aangeven en betalen

2. Bzm terugvragen (eenmalig voor een bedrijf, structureel voor sector)

Ook kan een ondernemer bzm terugvragen als er teveel betaald is.⁷ Het terugvragen van bzm kan op grond van 'geen gebruik snelweg' en op grond van 'gecombineerd vervoer'. Wanneer er belasting zware motorrijtuigen (bzm) is betaald, maar de vrachtwagen niet meer op de autosnelweg wordt gebruikt, kunnen kentekenhouders de betaalde bzm terugkrijgen. Kentekenhouders dienen daartoe schriftelijk om een teruggaaf te vragen middels het formulier teruggaaf bzm. Bij gecombineerd vervoer worden de goederen deels over de weg en deels over het spoor, binnenwateren of de zee vervoerd. Dat kan vanuit of naar een EU-land. Het vervoer over de weg vindt bijvoorbeeld plaats met de vrachtwagen, aanhangwagen, oplegger met of zonder trekker, wissellaadbak of container van 20 voet en meer. Het andere deel van het traject gaat met de trein of per schip. Bij gebruik van gecombineerd vervoer kunnen kentekenhouders bzm terugkrijgen wanneer aan de randvoorwaarden is voldaan. De teruggaaf kan op beide gronden worden aangevraagd met een aanvraagformulier. Dit formulier kunnen ondernemers online opzoeken en invullen en met de post naar de Belastingdienst sturen.

Bedrijven gaven aan tussen de 7,5 en 60 minuten bezig te zijn met het aanvragen van een teruggaaf, waarbij de onderkant van de bandbreedte (7,5 minuut) geldt voor bedrijven die in de online-portal aangeven wanneer de bzm moet stoppen (en vervolgens het te veel betaalde teruggestort krijgen) en de bovenkant van de bandbreedte (60 minuten) geldt voor bedrijven die een teruggaveformulier hiervoor opzoeken, uitprinten, invullen en per post versturen. Per bedrijf resulteert dit in een eenmalige administratieve last van minimaal €5,13 en maximaal €41. Teruggaven worden bij benadering 9400 keer per jaar aangevraagd. Voor de sector geldt zodoende een jaarlijkse administratieve lastenvermindering van minimaal €48.175 en maximaal €385.400 als gevolg van het wegvallen van de bzm.

Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen. Zie voor een gedetailleerd overzicht van het proces ook de bijlage.



Figuur 6: proces bzm terugvragen

3. Vrijstelling bzm aanvragen (eenmalig voor een bedrijf, structureel voor sector)

In twee gevallen kunnen ondernemers vrijstelling voor bzm aanvragen. In het eerste geval heeft een vrachtwagen vrijstelling als deze onder een van de eerder beschreven vrijstellingscategorieën valt. In het tweede geval kunnen ondernemers een vrijstelling aanvragen voor vrachtwagens die maar zeer gelimiteerd gebruik maken van de snelweg. Wanneer een kentekenhouder hier recht op heeft kan dit aangevraagd worden. De vrijstelling kan op beide gronden worden aangevraagd met een aanvraagformulier. Dit formulier kunnen ondernemers online invullen en met de post naar de Belastingdienst sturen.

Bedrijven gaven aan tussen de 7,5 en 60 minuten bezig te zijn met het aanvragen van een vrijstelling, de handelingen zijn vergelijkbaar met het eenmalig terugvragen van bzm. Per bedrijf resulteert dit in een eenmalige administratieve last van minimaal €5,13 en maximaal €41. Vrijstellingen worden gemiddeld bij benadering

⁷ Artikel 14 en 14a Wet belasting zware motorrijtuigen.

300 keer per jaar aangevraagd. Voor de sector geldt zodoende een jaarlijkse administratieve lastenvermindering van minimaal €1.538 en maximaal €12.300 als gevolg van het wegvallen van de bzm.

Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen. Zie voor een gedetailleerd overzicht van het proces ook de bijlage.



Figuur 7: proces vrijstelling bzm aanvragen

4.4 De invoering van vwh zorgt voor toename administratieve lasten

De vrachtwagenheffing wordt ingevoerd voor alle vrachtwagens vanaf 3.500 kg. Dit brengt een verhoging van de administratieve lasten met zich mee.

Het inwerkingtreden van de vwh zorgt in totaal voor een toename van de eenmalige administratieve lasten van minimaal €2.101.691 en maximaal €14.022.000 voor de sector en een toename van de structurele lasten van minimaal €2.296.000 en maximaal €13.776.000.

Het betalen van de vwh valt onder te verdelen in meerdere processen. In onderstaande tabel is de impact op de administratieve lasten van transportondernemers op deze processen verder toegelicht. In de tabel zijn de jaarlijkse kosten steeds in euro's geraamd. De onderliggende tijdsbestedingen per proces zijn in de nadere procesbeschrijvingen meegenomen.

Proces	Structurele kosten per bedrijf	Eenmalige kosten per bedrijf	Aantal	Totale structurele AL	Totale eenmalige AL
Kennis nemen, voorbereiden gebruik vwh en keuze dienst-aanbieder en verkrijgen van boord-apparatuur	Niet van toepassing	Min: €30,75 Max: €143,50	Aantal bedrijven. Totaal: 28.000.	Niet van toepassing	Min: €851.191 Max: €4.018.000
Boord-apparatuur installeren	Niet van toepassing	Min: €10,25 Max: €82,00	Aantal vrachtwagens waarvoor vwh gaat gelden. Totaal: 122.000.	Niet van toepassing	Min: €1.250.500 Max: €10.004.000
Boord-apparatuur controleren voor rit	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Aantal vrachtwagens waarvoor vwh gaat gelden. Totaal: 122.000.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Factuurstroom controleren	Min: €6,83 Max: €41	Niet van toepassing	Aantal bedrijven. Totaal: 28.000.	Min: €2.296.000 Max: €13.776.000	Niet van toepassing

Beschrijving belasting

Wanneer een vrachtwagen(combinatie) op gezette wegen gebruikt gaat worden, dient na de invoering van de Wet vrachtwagenheffing ook de vwh betaald te worden. De vwh zal gelden voor voertuigen of een samenstel van voertuigen die een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg hebben die bedoeld of gebruikt worden voor goederenvervoer. De vrachtwagenheffing wordt berekend aan de hand van het aantal gereden kilometers. De tarieven per kilometer voor verschillende typen vrachtwagens worden berekend aan de hand van het maximale gewicht en de Euro-emissieklasse van de vrachtwagen.

Aanmelden en betalen

Ondernemers dienen zelf te beslissen of zij de vrachtwagenheffing willen voldoen via een private dienst aanbieder, of via een hoofddienst aanbieder. De betalingsplichtige betaalt de verschuldigde tolgelden aan de dienst aanbieder.

Ontheffingen

Er kan een ontheffing op de vrachtwagenheffing worden verleend. In sommige gevallen hoeft de transportondernemer geen ontheffing aan te vragen, maar is sprake van een vrijstelling. Dit geldt voor de volgende voertuigen:⁸

- motorrijtuigen met beperkte snelheid
- motorrijtuigen met een handelaarskenteken;

In andere gevallen zal de ontheffing door de transportondernemer moeten worden aangevraagd. Deze categorie vrijstellingen zal zodoende administratieve lasten met zich meebrengen. Dit geldt voor de volgende voertuigen:⁹

- die worden gebruikt als vuilniswagen, straatveger of rioolzuiger;
- vrachtwagens die ten minste 40 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen voor zover die niet bedrijfsmatig worden gebruikt.

Activiteiten ondernemer in het kader van de vwh

Als gevolg van de vrachtwagenheffing krijgen ondernemers mogelijk te maken met de volgende zes hoofdprocessen die administratieve lasten met zich meebrengen. Zie de legenda in het kader voor een nadere duiding van de gebruikte icoontjes.

1. Eenmalige activiteiten ter kennis neming en voorbereiding gebruik vwh

Transportondernemers dienen ter voorbereiding op het gebruik van vrachtwagenheffing enkele eenmalige activiteiten uit te voeren. Deze activiteiten zijn te scheiden in 1) kennis nemen en voorbereiden gebruik en 2) verkrijgen boordapparatuur.

1. Kennis nemen en voorbereiden gebruik vwh

Voordat een ondernemer de vrachtwagenheffing kan voldoen, moet diegene eerst kennisnemen van het stelsel. Hierbij dient aandacht besteedt te worden aan de reikwijdte, de toepassing en de precieze implicaties voor de betreffende onderneming. Dienst aanbieder leveringen de voorzieningen waarmee de weggebruikers kunnen voldoen aan de heffingsplicht en zorgen voor de inning van de heffing en de afdracht ervan aan de tolheffer. De dienst aanbieder staan garant voor de afdracht van de geïnde tolgelden aan de tolheffer. Het kennis nemen en



⁸ Artikel 3 lid 1 Conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing.

⁹ Artikel 3 lid 2 Conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing.

voorbereiden op vwh kan op twee manieren. Men kan een contract aangaan met (a.) de hoofddienstaanbieder of met (b.) een private dienaarbieder.¹⁰

- a) **Contract aangaan met hoofddienstaanbieder:** indien de keuze op de hoofddienstaanbieder is gevallen, bijvoorbeeld omdat een kentekenhouder alleen in Nederland en niet in het buitenland rijdt, moet een ondernemer het aanvraagformulier en de benodigde bedrijfsdocumentatie en kentekengegevens opsturen. Na controle van de documenten door de hoofddienstaanbieder dient diegene kennis te nemen van de ontvangen bevestiging en een dienstverleningsovereenkomst te ondertekenen.
- b) **Contract aangaan met private toldienstaanbieder:** indien de keuze op een private dienaarbieder is gevallen, bijvoorbeeld omdat de kentekenhouder ook in andere Europese landen rijdt, moet een ondernemer het aanvraagformulier en de relevante documenten invullen en opsturen. Na controle van de documenten voor de dienaarbieder kan een ondernemer geaccepteerd of geweigerd worden.¹¹ Indien een ondernemer geaccepteerd wordt, dient diegene kennis te nemen van de ontvangen bevestiging en een dienstverleningsovereenkomst te ondertekenen. Indien een ondernemer geweigerd wordt kan diegene alsnog een contract met een andere private toldienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder aangaan.

2. Verkrijgen boordapparatuur

Als het contract met de dienaarbieder getekend is, volgt het proces waarin de boordapparatuur in bruikleen wordt genomen. Indien een onderneming al een contract heeft met een toldienstaanbieder die actief is in Nederland, met boordapparatuur die werkzaam is in Nederland, hoeft diegene geen nieuwe boordapparatuur in bruikleen te nemen. Indien dit niet het geval is, kan nieuwe boordapparatuur op twee verschillende manier in gebruik worden genomen. Zie ook onderstaand figuren voor schetsen van de processen op hoofdlijnen.¹²

- a) **Online:** boordapparatuur kan via een online portaal besteld worden. Hiertoe dient eerste een account (voor zover de ondernemer deze nog niet heeft) gemaakt te worden met bedrijfs-, betaal- en leverinformatie. De boordapparatuur wordt per post opgestuurd.
- b) **Bij een servicepunt:** boordapparatuur kan ook fysiek verkregen worden, bij rond de grensovergangen gelegen servicepunten. Hiertoe dient een ondernemer zich eerst te registreren bij een dienaarbieder die gelieerd is aan het servicepunt. De boordapparatuur wordt dan direct geleverd en kan meegenomen worden.

Bedrijven gaven aan tussen de 45 en 210 minuten bezig te zijn met alle eenmalige acties als gevolg van vrachtwagenheffing, waarbij de onderkant van de bandbreedte (45 minuten) geldt voor bedrijven die al ervaring hebben met vrachtwagenheffing in het buitenland en hun huidige EETS-contract uitbreiden met de vrachtwagenheffing in Nederland. De bovenkant van de bandbreedte (210 minuten) geldt voor eigen rijders die nog geen of weinig ervaring hebben met vrachtwagenheffing in het buitenland en daarom meer tijd besteden aan het inlezen over het gebruik en de werkwijze, het verkennen van dienstverlenerslandschap en het afsluiten van contracten. Per bedrijf resulteert dit in een eenmalige administratieve last van minimaal €30,75 en maximaal €143,50. Voor de sector geldt zodoende een toename van de eenmalige administratieve lasten van minimaal €851.191 en maximaal €4.018.000 als gevolg van de invoering van vwh. Een kanttekening die hierbij gemaakt dient te worden is dat sommige bedrijven aangaven significant meer tijd

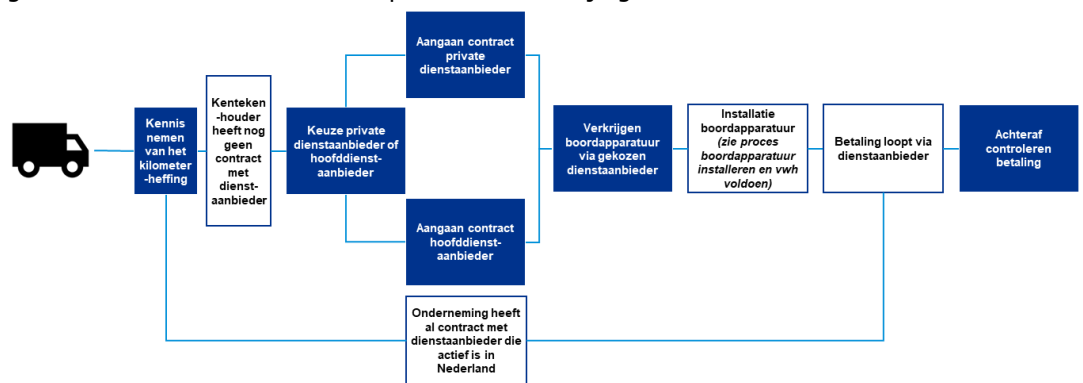
¹⁰ Nota markt- en organisatie-model, p. 5.

¹¹ In de praktijk kan het zijn dat er individueel nog afspraken gemaakt c.q. onderhandeld wordt over de exacte voorwaarden en tarieven.

¹² Gebaseerd op proces "Verkrijg een OBU" zoals uitgeschreven op de website van Satellic.

kwijt te zijn aan de eenmalige activiteiten ter voorbereiding op de vrachtwagenheffing. Zo verwachtte één van de bedrijven rond de 43 manuren (ongeveer 2.600 minuten) te gaan besteden aan deze eenmalige acties. Deze relatief grote verwachte inzet is te verklaren doordat binnen deze relatief grote organisatie meerdere personen binnen de organisatie zich zullen gaan inlezen en vervolgens op diverse managementniveaus besluitvorming plaats moet vinden. Dit kan, zeker in grotere transportbedrijven, snel oplopen.

Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen. Zie voor een gedetailleerd overzicht van het proces ook de bijlage.¹³



Figuur 8: verwacht proces kennis nemen en voorbereiden gebruik vwh

2. Boordapparatuur installeren en vwh voldoen (eenmalig en structureel)

Na het in gebruik nemen van boordapparatuur wordt deze geplaatst door de onderneming (gebruiker). Via de boordapparatuur worden de gereden kilometers door de toldienstaanbieder aan de onderneming gefactureerd. De automatische incasso kan achteraf periodiek gecontroleerd worden. Het plaatsen van de boordcomputer is sterk afhankelijk van de soort OBU die geplaatst zal worden. De verwachting is dat het Nederlandse stelsel vooral gebruik zal maken van zogeheten 'plug-and-play' boordapparatuur. Het plaatsen van deze apparatuur is relatief eenvoudig.

Bedrijven verwachten de boordapparatuur te kunnen plaatsen in een tijdsbestek van minimaal 15 en maximaal 120 minuten per vrachtwagen, waarbij de onderkant van de bandbreedte (15 minuten) geldt voor plug-and-play-systemen (zoals het Belgische systeem) en de bovenkant van de bandbreedte (120 minuten) geldt voor fysieke inbouw (zoals het Duitse systeem). Deze schatting is gebaseerd op de aanname dat betalingsplichten de boordapparatuur op enige manier moeten aansluiten in de vrachtwagens. Het tijdsbestek dat hiermee gemoeid is hangt sterk samen met het type boordapparatuur. Huidige uitgangspunt is dat transportondernemers niet verplicht worden om de boordapparatuur door een professionele monteur fysiek te laten inbouwen.

Per vrachtwagen resulteert dit in een eenmalige administratieve last van minimaal €10,25 en maximaal €82. Dit resulteert in een eenmalige administratieve last van minimaal €1.250.500 en maximaal €10.004.000 voor de hele sector.

¹³ Gebaseerd op ontwerpprocesplaat Road Tax Flow zoals opgesteld door KASEA in mei 2019.

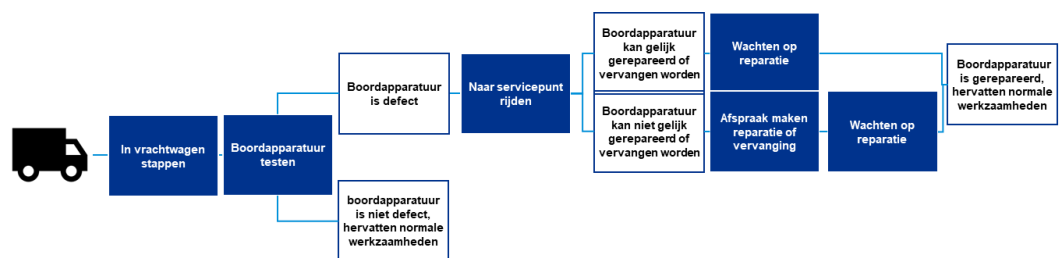


Figuur 11: verwacht proces boordapparatuur installeren en vwh voldoen

3. Boordapparatuur controleren voor rit (structureel)

Voor het aanvangen van de rit is het de bedoeling dat de chauffeur de boordapparatuur controleert, zodat de gereden kilometers geregistreerd kunnen worden. Indien de boordapparatuur kapot is dient de eigenaar een melding te maken bij de klantenservice van de dienst aanbieder, zodat diegene op een grijze lijst komt te staan. Er gaat dan een nog vast te stellen tijdsperiode in, waarin de boordapparatuur vervangen kan worden.¹⁴ De ambitie hierbij is dat de vrachtwagen niet stil hoeft te staan.

Tijdens de gesprekken met de sector is gebleken dat het controleren van de boordapparatuur voorafgaand aan een rit geen tijd kost omdat chauffeurs in één oogopslag kunnen zien of deze werkt. Zodoende zijn hier geen administratieve lasten mee gemoeid. Omdat het op het moment van schrijven nog niet duidelijk is wat het proces op hoofdlijnen zal zijn wanneer de boordapparatuur defect is, is het nog niet mogelijk om een tijdsbesteding en de daaruit voortvloeiende administratieve lasten te berekenen. Zie onderstaand figuur voor een schets van een mogelijk proces op hoofdlijnen. Zie voor een gedetailleerd overzicht van het proces ook de bijlage.



Figuur 12: verwacht proces boordapparatuur controleren voor rit

4. Ontheffing vrachtwagenheffing aanvragen (eenmalig voor een individueel bedrijf, structureel als sector)

Ook kunnen ondernemers een ontheffing aanvragen voor vrachtwagens wanneer deze onder een van de eerder beschreven categorieën valt. Het aanvragen van een ontheffing voor vwh kan schriftelijk door een formulier in te vullen en op te sturen of online een verzoek hiertoe in te dienen.¹⁵ De ontheffing geldt voor een beperkte groep vrachtwagens, welke naar verwachting zal aansluiten bij de lijst met vrijstelling zoals opgenomen in de wet op de motorrijtuigenbelasting. Ook zal het proces van het aanvragen van een ontheffing aansluiten bij het huidige proces van vrijstelling aanvragen van mrb. Daarom is voor het proces ontheffing vrachtwagenheffing aanvragen aangesloten bij de omvang en tijdsbesteding behorende bij het proces vrijstelling aanvragen van mrb.

Bedrijven gaven aan tussen de 7,5 en 60 minuten hiermee bezig te zijn, waarbij de onderkant van de bandbreedte (7,5 minuut) dan geldt voor bedrijven die in de

¹⁴ In België is dit een tijdsperiode van drie uur.

¹⁵ Gebaseerd op huidig proces terugvragen bzm.

online-portal aangeven wanneer een vrijstelling / ontheffing ingaat en de bovenkant van de bandbreedte (60 minuten) geldt voor bedrijven die een formulier hiervoor opzoeken, uitprinten, invullen en per post versturen. Dat resulteert in een administratieve lasten per onderneming van minimaal €5,13 en maximaal €41. Omdat het aantal ontheffingen op vrachtwagenheffing dat bij benadering jaarlijks zal worden aangevraagd nog niet bekend is, zijn de totale administratieve lasten voor de sector nog niet geëxtrapoleerd.

Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen. Zie voor een gedetailleerd overzicht van het proces de bijlage.



Figuur 13: verwacht proces ontheffing vwh aanvragen

5. Factuurstroom controleren (structureel)

Via de boordapparatuur worden de gereden kilometers door de toldienstaanbieder aan de onderneming gefactureerd. De automatische incasso dient periodiek gecontroleerd te worden. Uit informatie over bestaande processen waarin facturen worden gecontroleerd (niet specifiek voor vrachtwagenheffing) komt het beeld naar voren dat het bijhouden en controleren van de factuurstroom minimaal 120 minuten en maximaal 672 minuten per bedrijf per jaar kost. Per bedrijf resulteert dit in structurele administratieve lasten van minimaal €82 en maximaal €492. Opmerking daarbij is dat grotere bedrijven aangeven dit sneller te kunnen, bijvoorbeeld door middel van software of door de aanwezigheid van administratieve expertise. Kleinere bedrijven, veelal eigen rijders gaven aan langer bezig te zijn met het controleren van de factuurstroom. Dit is vooral te wijten aan beperktere financiële kennis en de afwezigheid van ondersteunende administratieve software.

Het controleren van de factuurstroom voor vrachtwagenheffing resulteert in structurele administratieve lasten van minimaal €2.296.000 en maximaal €13.776.000 miljoen voor de hele sector.

Overig

Als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing zullen transportondernemers mogelijk ook aanvullende lasten gaan ervaren die formeel niet te kwalificeren zijn als administratieve lasten en om die reden niet zijn meegenomen in dit onderzoek. Het gaat dan bijvoorbeeld om (hernieuwede) tariefonderhandelingen en allocatie van kilometers en heffingskosten tussen opdrachtnemer en opdrachtgever.

5 Administratieve lasten dienstaanbieders

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de administratieve lasten voor dienstaanbieders in de toekomstige situatie, na invoering van vrachtwagenheffing. Op het moment van schrijven staan nog niet veel ontwerpkeuzes vast en worden besluiten op het gebied van onder andere contracterings- en accreditatieprocedures nog gemaakt. Zodoende is het op dit moment niet te kwantificeren wat de administratieve lasten voor dienstaanbieders in het Nederlandse stelsel zijn. Echter zijn in de afgelopen jaren twee onderzoeken uitgebracht waaruit een indicatief beeld kan worden ontleend. Ten eerste heeft de consultingdivisie van het mobiliteitsbedrijf Ricardo in haar EETS-onderzoek in 2018 reeds aandacht besteed aan de kosten voor dienstaanbieders die zijn gemoeid met het toetreden tot Europese tolsystemen.¹⁶ Daarnaast heeft Ptolemus Consulting in 2018 een onderzoek uitgevoerd naar de markt van EETS-providers. Aan dit onderzoek kan een duidelijk beeld van de omvang van deze markt en de onderliggende dynamiek worden ontleend.¹⁷ Hieronder worden deze onderzoeken samengebracht om te komen tot een eerste beeld van impact van vrachtwagenheffing op de administratieve lasten van dienstaanbieders.

5.2 Naar verwachting treden acht of negen toldienstaanbieders toe tot het Nederlandse systeem

Op het moment van schrijven kent de Europese markt negen geregistreerde toldienstaanbieders. Acht daarvan hebben nu een actieve propositie. Het is nog onzeker of de negende toldienstaanbieder deze propositie in de markt gaat zetten. Zodoende is het op dit moment de verwachting dat acht of negen toldienstaanbieders zullen toetreden tot het Nederlandse vrachtwagenheffingsstelsel. Na invoering van de vrachtwagenheffing zijn er twee verschillende type dienstaanbieders die vrachtwagenheffing kunnen gaan innen. De eerste groep bestaat uit European Electronic Toll Service-aanbieders (EETS-aanbieders). Deze private toldienstaanbieders innen binnen het kader van een dienstverleningsovereenkomst de verschuldigde heffing bij de houder van de vrachtwagen waarmee de dienstverlener een overeenkomst is aangegaan. Daarnaast kent het stelsel een hoofddienstaanbieder. Deze hoofddienstaanbieder voldoet – evenals de commerciële dienstaanbieders - de heffing voor zijn klanten en voert aanvullende taken uit. De toldienstaanbieder die ook hoofddienstaanbieder is, is verplicht een dienstverleningsovereenkomst te sluiten met elke houder van een vrachtwagen die dat verzoekt.

5.3 Dienstaanbieders krijgen naar verwachting te maken met enkele administratieve lasten wanneer zij toetreden tot het Nederlandse stelsel

Met het toetreden tot het Nederlandse vrachtwagenheffingsstelsel krijgen dienstaanbieders te maken met administratieve lasten. Op basis van gesprekken met Europese toldienstaanbieders raamt Ricardo Consulting deze kosten op ongeveer €1.000.000 per dienstaanbieders. Hieronder zijn deze kosten per soort toegelicht aan de hand van de uitkomsten van het Ricardo onderzoek.

¹⁶ Support study for the Impact Assessment for the Revision of EETS Legislation, Final Report for European Commission – DG MOVE (2017).

¹⁷ Ptolemus Consulting Group, Understanding the EETS provisioning market (2018).

Kostenpost	Percentage	Bedrag
Beheer van de relatie met de tolheffer	10%	EUR 100.000
Vereistenanalyse en testvoorbereiding	20%	EUR 200.000
Testen van OBU's	5%	EUR 50.000
Testen van compatibiliteit van interfaces	15%	EUR 150.000
End-to-end testen	25%	EUR 250.000
Certificeringskosten	25%	EUR 250.000

5.4 De totale markt van toldienstaanbieders krijgt te maken met toename van de eenmalige administratieve lasten

Uit bovenstaande volgt dat de totale markt voor toldienstaanbieders te maken krijgt met een eenmalige administratieve last bij inwerkingtreding van de vrachtwagenheffing. Naar verwachting zal deze sector een eenmalige administratieve last van tussen de €8.000.000 en €9.000.000 ervaren. Hier liggen drie aannames aan ten grondslag. Ten eerste wordt er hierbij van uitgegaan dat de kosten van toetreding per toldienstaanbieder niet zullen veranderen. Een tweede aanname hierbij is dat acht of negen Europese toldienstaanbieders ervoor zullen kiezen om toe te treden tot het Nederlandse vrachtwagenheffingsstelsel. Ten derde zijn hierbij alle administratieve lasten voor toetreders opgenomen, terwijl in de praktijk de dienststaanbieders mogelijk in de huidige situatie ook al administratieve lasten hebben die deels overlappen met genoemde administratieve lasten.

Bijlagen

Bijlage A: Begripsbepaling

Binnen dit onderzoek worden de volgende definities gehanteerd:

- **Administratieve lasten:** administratieve lasten zijn de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit wet- en regelgeving van de overheid.
- **Bedrijfsleven:** bestaat uit alle sectoren van de economie, met uitzondering van de publieke delen van het openbaar bestuur, overheidsdiensten, de verplichte sociale verzekeringen en het onderwijs.
- **Belasting:** gedwongen bijdrage van burgers en/of bedrijven aan de overheid, waar geen rechtstreekse individuele contraprestatie tegenover staat, en die krachtens algemene regels wordt gevorderd.
- **Belasting zware motorrijtuigen (bzm) / Eurovignet:** een belasting voor vrachtwagens die gebruik maken van de snelweg met een toegestane maximummassa van 12.000 kilogram of meer.
- **BE-trekker:** voertuig of combinatie waarvan de maximum toelaatbare massa (leeggewicht + laadvermogen) opgeteld meer is dan 3500 kg in geval van een aanhanger waarvan de maximum toelaatbare massa meer is dan 750 kg.
- **Boordapparatuur:** aan boord van een voertuig geïnstalleerde of meegenomen hardware- en softwarecomponenten die worden gebruikt als onderdeel van de toldienst, teneinde gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en van op afstand te ontvangen of te verzenden, als een afzonderlijk toestel of geïntegreerd in het voertuig.
- **Dedicated Short Range Communications (DSRC):** draadloze communicatiekanalen speciaal ontworpen voor gebruik in de mobiliteit.
- **European Electronic Toll Service-aanbieder (EETS-aanbieder):** toldienstaanbieder die binnen het kader van een dienstverleningsovereenkomst de vrachtwagenheffing voldoet voor de houder van de vrachtwagen waarmee hij de overeenkomst is aangegaan.
- **Grootwagencarroussiersregeling (GWH-regeling):** regeling waarmee grote transportbedrijven met veel kenteken factuurspecificaties voor alle motorrijtuigen eenvoudig kunnen ophalen via Digipoort.
- **Hoofddienstaanbieder:** de toldienstaanbieder die verplicht is met elke houder van een vrachtwagen die daarom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten.
- **Informatieverplichting:** een informatieverplichting is een verplichting tot het informeren over handelingen en gedragingen ten aanzien van een maatschappelijk waardevol geachte norm
- **Motorrijtuigenbelasting (mrb):** belasting die wordt geheven op het bezit van een motorvoertuig jonger dan 40 jaar.
- **Wet- en regelgeving:** Algemeen verbindende voorschriften (wetten, AMvB's, ministeriële regelingen) en beleidsregels.

Bijlage B: Gedetailleerde procesplaten

In dit document zijn procesplaten opgenomen ter ondersteuning van de hoofdtekst. Deze procesplaten zijn in de tekst steeds op hoofdlijnen uitgewerkt en uitgeschreven. Deze bijlage bevat dezelfde procesplaten op een hoger detailniveau ter referentie. Zie de legenda in het kader voor de betekenis van de gebruikte icoontjes.



Processen voor transportondernemers in het kader van de mrb

1. Mrb aangeven en betalen (eenmalig en structureel)



2. Mrb terugvragen (eenmalig voor een bedrijf, structureel voor sector)



3. Vrijstelling mrb aanvragen (eenmalig voor een bedrijf, structureel voor sector)



Processen voor transportondernemers in het kader van de bzm

1. Bzm aangeven en betalen (eenmalig en structureel)



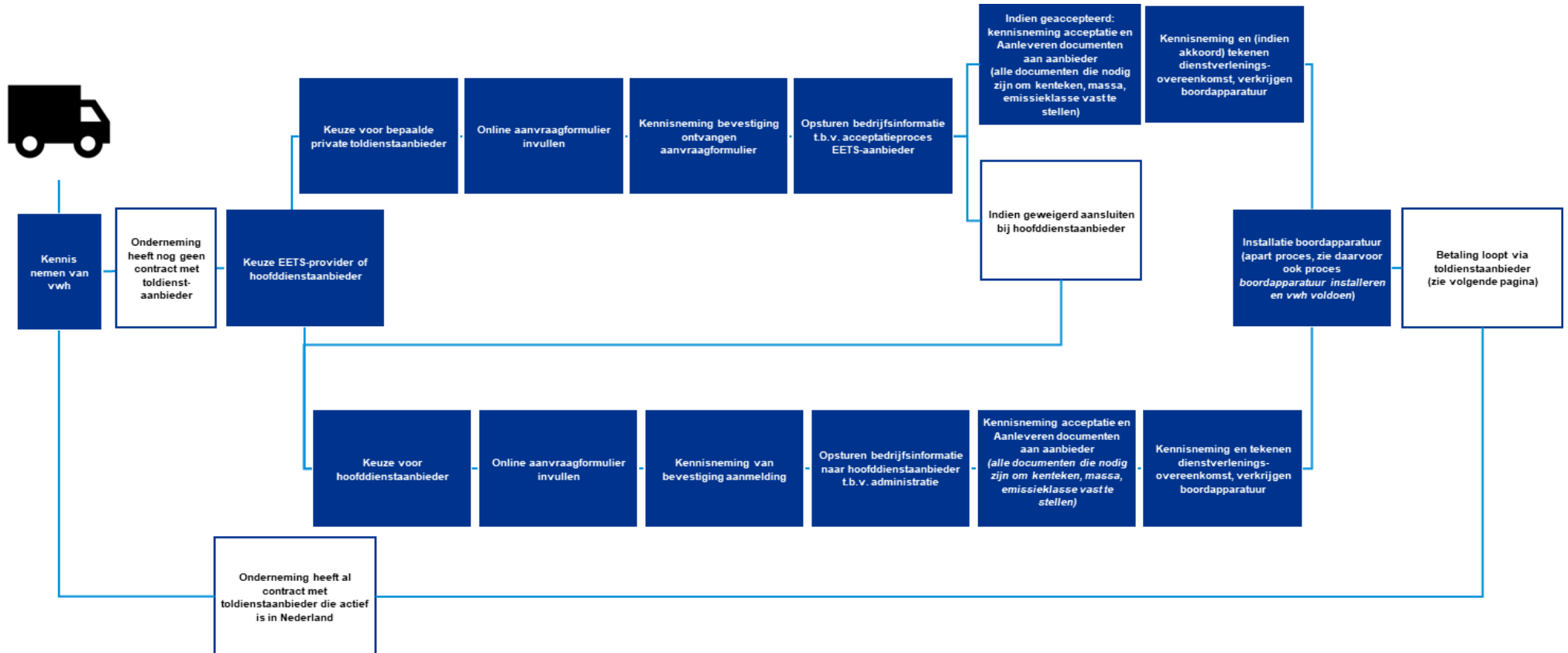
2. Bzm terugvragen (eenmalig voor een bedrijf, structureel voor sector)



3. Vrijstelling bzm aanvragen (eenmalig voor een bedrijf, structureel voor sector)



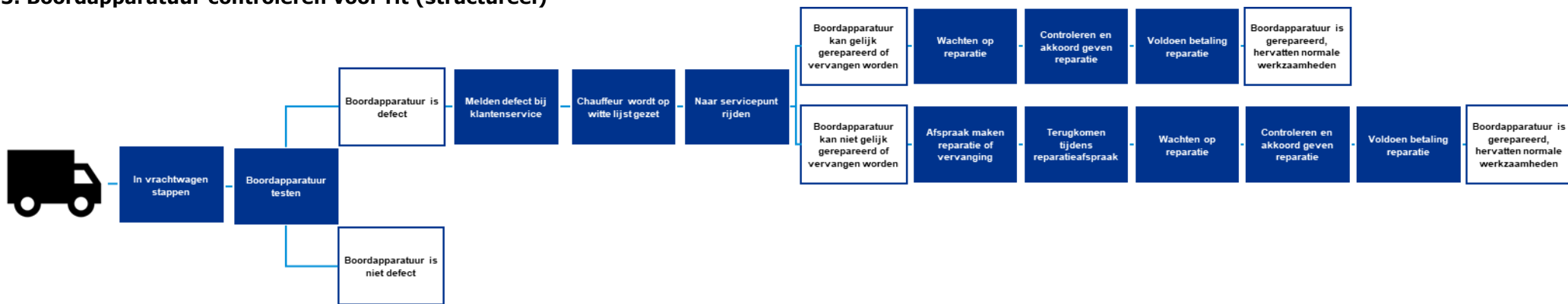
1. Eenmalige activiteiten ter kennis neming en voorbereiding gebruik vwh



2. Boordapparatuur installeren en vvh voldoen (eenmalig en structureel)



3. Boordapparatuur controleren voor rit (structureel)



4. Ontheffing vrachtwagenheffing aanvragen (eenmalig voor een bedrijf, structureel voor sector)

