

Notitie eerste verkenning administratieve lasten vrachtwagenheffing

Versie 1.0

Datum	25 juni 2019
Status	Definitief

Colofon

	Bestuurskern Dir. Wegen en Verkeersveiligheid
	Den Haag
Contactpersoon	B. Clabbers <i>Expertisehouders beleid</i>
Versie	1.0
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—6**

- 2.1 Aanleiding en doelstelling—6
- 2.2 Beschrijving vrachtwagenheffingsstelsel op hoofdlijnen—6
- 2.3 Reikwijdte—6
- 2.4 Leeswijzer—7

3 **Opzet onderzoek—8**

- 3.1 Inleiding—8
- 3.2 Fase 1: deskresearch—8
- 3.3 Fase 2: veldonderzoek—8

4 **Administratieve lasten transportondernemers—9**

- 4.1 Inleiding—9
- 4.2 Wijzigingen in mrb zorgen voor afname administratieve lasten—9
- 4.3 Wijzigingen in de bzm zorgen voor afname administratieve lasten—13
- 4.4 De invoering van vwh zorgt voor toename administratieve lasten—17

5 **Administratieve lasten dienstverleners—22**

- 5.1 Inleiding—22
- 5.2 Toename eenmalige en structurele administratieve lasten na invoering van vrachtwagenheffing—22
- 5.3 Structurele administratieve lasten—25

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 motorvoertuigen / Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Ook koestert 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. Dit document is het resultaat van de eerste fase, waarin deskresearch aan de hand van openbaar beschikbare kengetallen is uitgevoerd en de processen uit de huidige en toekomstige situatie zijn uitgetekend. De resultaten van fase 1 dienen als onderbouwing bij de Memorie van Toelichting, ter toetsing in de internetconsultatie. In de eerste fase is daarmee al een zo groot mogelijk deel van het onderzoek gedaan, zodat de tweede fase na de internetconsultatie snel van start kan gaan. In de tweede fase worden de resultaten verder aangescherpt op basis van inhoudelijke inzichten die bij organisaties vanuit de vervoerssector en bij dienstaanbieders worden opgehaald middels aanvullend deskresearch, interviews en validatie. Bij de opzet van de tweede fase van het onderzoek worden sectorpartijen daarmee zo goed mogelijk betrokken.

Resultaten onderzoeksfase 1

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

1. Wijzigingen in motorrijtuigenbelasting (mrb) zorgen voor een afname administratieve lasten voor transportondernemers

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-belasting meer hoeven te betalen. Het vervallen van de mrb resulteert in een afname van de administratieve lasten voor transportondernemers met vrachtwagens in deze laadgewichtsklasse. Per vrachtwagen gaat het dan om een afname van de eenmalige kosten (administratieve lasten) van minimaal EUR 30,75 en maximaal EUR 35,40, afhankelijk van de gekozen betaalvorm. Daarnaast is sprake van een afname van de structurele jaarlijkse kosten van minimaal EUR 14,76 en maximaal EUR 100,59 per vrachtwagen, afhankelijk van de gekozen betaalvorm.

2. Wijzigingen in de belasting zware motorvoertuigen (bzm) zorgen voor een afname in de administratieve lasten voor transportondernemers

De bzm komt voor alle vrachtwagens die nu in dit kader belastingplichtig zijn te vervallen. De bzm geldt nu voor alle vrachtwagens vanaf 12.000 kg. Deze groep behoeft na invoering van de vwh geen bzm meer te betalen en als gevolg daarvan de volgende administratieve handelingen niet meer uit te voeren: bzm aangeven en (voor een kleiner gedeelte van deze groep) bzm terugvragen en vrijstelling bzm aanvragen. Per vrachtwagen gaat het dan om een afname van de eenmalige kosten van EUR 30,75 voor de aanvraag van de bzm. Daarnaast is er sprake van een afname van de structurele jaarlijkse kosten van EUR 14,75 per vrachtwagen voor de betaling en administratieve afhandeling.

3. De invoering van vwh zorgt voor een toename in de administratieve lasten voor transportondernemers

Vwh wordt ingevoerd voor vrachtwagens vanaf 3.500 kg. Dit brengt daarmee een verhoging van de administratieve lasten met zich mee. Dat betekent dat voor deze vrachtwagens de navolgende administratieve lasten gaan gelden: kennis nemen en voorbereiden gebruik vwh, verkrijgen boordapparatuur, boordapparatuur installeren en vwh voldoen, boordapparatuur controleren voor rit en (voor een kleiner gedeelte van deze groep) vrijstelling aanvragen. Per ondernemer gaat het dan om een toename van de eenmalige kosten van minimaal EUR 51,26 en maximaal EUR 61,51 en per vrachtwagen van eenmalige kosten tussen de EUR 17,08 en EUR 41,00. Daarnaast is sprake van een toename van structurele jaarlijkse kosten van EUR 65,60 per vrachtwagen om aan de betalingsverplichting te voldoen en deze administratief te verwerken.

4. Toename eenmalige en structurele administratieve lasten na invoering van vrachtwagenheffing voor dienstverleners

In de huidige situatie is nog geen sprake van vrachtwagenheffing in Nederland en zijn als gevolg daarvan dus nog geen administratieve lasten voor de dienstverleners (deze zijn immers ook 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. Deze dienstverleners zijn onder te verdelen in private dienstverleners en een hoofddienstverlener. Voor beide dienstverleners geldt dat zij te maken krijgen met eenmalige en structurele administratieve lasten als gevolg van de vrachtwagenheffing. Omdat op dit moment nog weinig tot geen kengetallen beschikbaar zijn, is het in deze fase nog niet mogelijk om de administratieve lasten voor dienstverleners te kwantificeren.

Tot slot is het goed te vermelden dat (een deel van) de inkomsten vanuit vwh via de 'terugsluis' ten goede komen aan de transportsector. Op dit moment wordt de terugsluis nog nader uitgewerkt. De uitwerking van maatregelen binnen de terugsluis brengt voor ondernemers mogelijk nog aanvullende administratieve lasten met zich mee.

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 motorvoertuigen / Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer.² Ook koestert 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 voor ondernemers als gevolg van de invoering van vrachtwagenheffing uitgevoerd. Dit onderzoek kent twee onderzoeksfasen (zie hoofdstuk 2). Deze notitie is het resultaat van de eerste onderzoeksfase en biedt een verkenning van de impact van de invoering van vwh op de administratieve lasten van bedrijven en dienstverleners in het toekomstige stelsel.

2.2 Beschrijving vrachtwagenheffingsstelsel op hoofdlijnen

Op hoofdlijnen bestaat het voorziene vrachtwagenheffingsstelsel 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 aanbieder 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 transportondernemers en 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.

² Beleidskader Vrachtwagenheffing, p. 2.

³ Beleidskader Vrachtwagenheffing, p. 3.

- 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, nalevings- of opportuniteitskosten 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 EUR 41. Dit tarief is gebaseerd op het uurtarief uit het Handboek Meting Regeldrukkosten 2018 en gecorrigeerd naar het prijspeil van 2019.
- Tijdens de uitvoering van dit onderzoek is het (nog) niet mogelijk gebleken om binnen de beperkte tijd te komen tot een betrouwbaar beeld rondom vooral de aantallen bedrijven en vrachtwagens die het hier betreft. Vanwege het ontbreken van deze kengetallen is het in dit onderzoek niet mogelijk gebleken om de gevonden indicatie van de administratieve lasten reeds te extrapoleren.
- Het onderzoek focust zich binnen het bredere begrip 'regeldruk' expliciet op administratieve lasten (nalevingskosten vallen hier niet onder).
- Deze notitie richt zich primair op het kwalitatief in kaart brengen van wijzigingen in handelingen die ondernemers moeten verrichten als gevolg van de implementatie van de vrachtwagenheffing, wel zijn waar mogelijk lasten reeds gekwantificeerd op basis van kengetallen van vergelijkbare processen en activiteiten vanuit eerdere onderzoeken.
- Administratieve lasten die gepaard gaan met het mogelijk doorbelasten van kosten (administratieve lasten) voortvloeiend vanuit de vrachtwagenheffing is niet in kaart gebracht.
- 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.

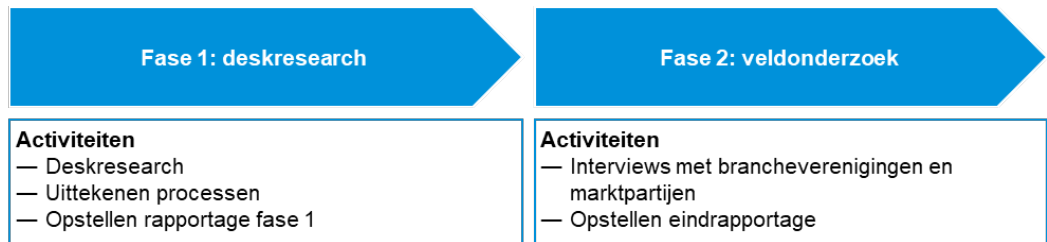
2.4 Leeswijzer

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 dienstaanbieders.

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

Dit document is het resultaat van de eerste fase, waarin deskresearch aan de hand van openbaar beschikbare kengetallen is uitgevoerd en de processen uit de huidige en toekomstige situatie zijn uitgetekend. De resultaten van fase 1 dienen als onderbouwing bij de Memorie van Toelichting, ter toetsing in de internetconsultatie. In de eerste fase is daarmee zoveel mogelijk voorwerk gedaan, zodat de tweede fase na de internetconsultatie snel van start kan gaan.

3.3 Fase 2: veldonderzoek

In de tweede fase wordt een gedegen onderzoek uitgevoerd op basis van inhoudelijke inzichten die bij marktpartijen worden opgehaald middels aanvullend deskresearch, interviews en validatie. Bij de opzet van de tweede fase van het onderzoek worden sectorpartijen daarmee zo goed mogelijk betrokken. De gehanteerde aanpak zal gebaseerd worden op deskresearch uit onderzoeksfase 1. De tweede fase zal hierop voortbouwen door de inzichten uit de eerste fase uit te diepen aan de hand van een gedegen caseselectie, diepte-interviews en validatie. Tijdens het veldonderzoek wordt de gangbare indeling van de sector gebruikt. Deze indeling maakt onderscheid tussen de volgende soorten marktpartijen:

- Eigen vervoerders: te onderscheiden in kleine mkb-ondernemers en groothandels.
- Verladere: te onderscheiden in nationaal georiënteerde bedrijven en internationaal bedrijven.
- Eigen rijder met meer dan 100.000 kilometer per jaar.
- Internationale vervoerders.
- Binnenlandse vervoerders.

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 moeten ondernemers administratieve handelingen verrichten voor twee vormen van belasting:

1. motorrijtuigbelasting (mrb)
2. belasting zware motorrijtuigen (bzm, Eurovignet)

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 vrachtwagens met een toegestane maximummassa groter dan 12.000 kg wordt de mrb verlaagd tot het EU minimum.
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 Wijzigingen in mrb zorgen 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 behoeven te betalen. Voor de overige vrachtwagens is sprake van een verlaging van de mrb tot het EU minimum. Hoewel de mrb zelf geen formele administratieve lasten zijn, zullen deze transportondernemers als gevolg hiervan een directe afname van de met mrb gepaarde administratieve lasten ervaren.⁴ Per vrachtwagen gaat het dan om een afname van de eenmalige kosten van minimaal EUR 30,75 en maximaal EUR 35,40. Daarnaast is er sprake van een afname van de structurele jaarlijkse kosten van minimaal EUR 14,76 en maximaal EUR 100,59 per vrachtwagen. De berekeningen en aannames die hieraan ten grondslag liggen zijn hieronder verder toegelicht.

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.

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.

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 maandelijks afschrijving via een automatische incasso, via een driemaandelijks acceptgiro en via de regeling voor Grootwagencaparkhouders. Grootwagencaparkhouders kunnen gebruik maken van de Grootwagencaparkhouderregeling (GWH-regeling) om periodiek voor alle kentekens tegelijk te betalen via het online berichtencentrum van de overheid (Digipoot).

Vrijstellingen

Er kan een vrijstelling op de mrb gegeven worden, welke moet worden aangevraagd. Een vrijstelling op mrb wordt verleend aan de volgende voertuigen:⁵

- 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.

⁵ Artikel 72 Wet op de motorrijtuigenbelasting.

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 mrb aangeven

De mrb kan op drie manieren betaald worden:

- Via een acceptgiro (structureel):** dit is de standaardmethode, en hier behoeft een ondernemer geen stappen voor te nemen anders dan de acceptgiro te ontvangen, te lezen en ingevuld op te sturen. Het invullen van een acceptgiro en per post versturen ervan kost in totaal ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).⁶ Als een ondernemer ervoor kiest mrb per acceptgiro te betalen, dan betaalt hij per kwartaal. Achteraf kan nog op de betaalrekening gecontroleerd worden of de betaling is voldaan. Het controleren van gegevens kost ongeveer 1,8 minuten (EUR 1,23).⁷ De totale jaarlijkse kosten per vrachtwagen zijn daarmee EUR 100,59.
- Met een automatische incasso (eenmalig en structureel):** hiervoor dient een ondernemer een machtigingsformulier aan te vragen via de Belastingtelefoon. Het telefonisch aanvragen van een formulier kost ongeveer 15 minuten (EUR 10,25).⁸ Vervolgens wordt het formulier opgestuurd naar de ondernemer, die het kan invullen en opsturen. Een formulier invullen en opsturen kost ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).⁹ Na registratie dient de ondernemer kennis te nemen van de bevestiging van de registratie. Het kennismaken van gegevens kost ongeveer 1,8 minuten (EUR 1,23) Hierna wordt het verschuldigde bedrag automatisch afgeschreven van de opgegeven rekening. Als een ondernemer ervoor kiest per automatische incasso te betalen, dan wordt dit maandelijks afgeschreven. Achteraf kan nog op de betaalrekening

⁶ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

⁷ Panteia Onderzoek: Reductie administratieve lasten door ICT.

⁸ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

⁹ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

gecontroleerd worden of de betaling is voldaan. Het controleren van gegevens kost ongeveer 1,8 minuten (EUR 1,23).¹⁰ Daarmee zijn de totale eenmalige kosten EUR 35,40 en de totale jaarlijkse kosten per vrachtwagen EUR 14,76.

- c) **Middels een betaling via de GWH-regeling (eenmalig en structureel):** hiertoe dient de ondernemer een aanvraag in te dienen waarin verklaard wordt dat diegene gebruik wil maken van de GWH-regeling. Dit kan middels een brief naar de Belastingdienst. Het invullen van een brief en per post versturen ervan kost in totaal ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).¹¹ Ook moet een ondernemer een account aanmaken op Digipoort voor zover diegene dat nog niet heeft. Het digitaal aanmaken van een account kost ongeveer 10 minuten (EUR 6,83).¹² Na ontvangst van de inloggegevens en het invoeren van de voor de mrb relevante informatie wordt de mrb maandelijks afgeschreven voor het hele vrachtwagenpark. Achteraf kan nog op de betaalrekening gecontroleerd worden of de betaling is voldaan. Het controleren van gegevens kost ongeveer 1,8 minuten (EUR 1,23).¹³ Daarmee komen de totale eenmalige kosten op EUR 31,98 en de totale jaarlijkse kosten per vrachtwagenpark op EUR 14,76.

Hiermee komen de totale eenmalige kosten voor het proces mrb aangeven en betalen op minimaal EUR 30,75 en maximaal EUR 35,40 per vrachtwagen. De structurele jaarlijkse kosten bedragen minimaal EUR 14,76 en maximaal EUR 100,59.

2. Mrb terugvragen (eenmalig)

Wanneer een ondernemer teveel mrb heeft betaald, kan dit teruggevraagd worden. Tijdens dit onderzoek waren geen gegevens bekend over de omvang van de groep kentekenhouders die (jaarlijks) mrb terugvraagt. Hierdoor is het niet mogelijk om de impact voor de gehele groep te kwantificeren. Wel is navolgend het proces voor de teruggaaf van mrb geschetst met daarin de administratieve lasten per handeling.

Een teruggaaf kan worden gehonoreerd wanneer van een motorrijtuig met een buitenlands kenteken de kentekenhouder 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, 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 digitaal opzoeken van een aanvraagformulier voor teruggave kost ongeveer 10 minuten (EUR 6,83). Het invullen van een formulier en per post versturen ervan kost in totaal ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).¹⁴ Het teveel betaalde bedrag wordt dan teruggestort. De totale eenmalige kosten voor het proces mrb terugvragen komen daarmee op EUR 30,75 per vrachtwagen.

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

¹⁰ Panteia Onderzoek: Reductie administratieve lasten door ICT.

¹¹ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

¹² Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

¹³ Panteia Onderzoek: Reductie administratieve lasten door ICT.

¹⁴ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.



Figuur 3: proces mrb terugvragen

3. Vrijstelling mrb aanvragen (eenmalig)

Wanneer een ondernemer aan de vrijstellingsvoorwaarden voldoet kan hij een vrijstelling van de mrb krijgen. Tijdens dit onderzoek waren geen gegevens bekend over de omvang van de groep kentekenhouders die (jaarlijks) vrijstelling mrb aanvraagt. Hierdoor is het niet mogelijk om de impact voor de gehele groep te kwantificeren. Wel is navolgend het proces voor het aanvragen van een vrijstelling mrb geschetst met daarin de administratieve lasten per handeling.

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 digitaal opzoeken van een aanvraagformulier voor vrijstelling kost ongeveer 10 minuten (EUR 6,83). Het invullen van een brief en per post versturen ervan kost in totaal ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).¹⁵ Het teveel betaalde bedrag wordt dan teruggestort. 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

De totale eenmalige kosten voor het proces vrijstelling mrb aanvragen komen daarmee op EUR 30,75 per vrachtwagen.

4.3 Wijzigingen in de bzm zorgen 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. Hoewel dit geen formele administratieve lasten zijn, zullen deze transportondernemers als gevolg van het vervallen van de bzm een directe lastenverlichting ervaren omdat ze de aan bzm gekoppelde administratieve handelingen niet meer hoeven uit te voeren. Per vrachtwagen gaat het dan om een afname van de eenmalige kosten van EUR 30,75. Daarnaast is sprake van een afname van de structurele jaarlijkse kosten van EUR 14,76 per vrachtwagen. De berekeningen en aannames die hieraan ten grondslag liggen zijn hieronder verder toegelicht.

¹⁵ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

Achtergrondinformatie belasting zware motorvoertuigen

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:¹⁶

- 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.



¹⁶ Artikel 15 Wet belasting zware motorrijtuigen.

1. Bzm aangeven en betalen (eenmalig en structureel)

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

- 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 opgezocht, gedownload en ingevuld worden. Het digitaal aanvragen van een formulier kost ongeveer 10 minuten (EUR 6,83).¹⁷ Het formulier kan vervolgens worden afgedrukt en met de post meegestuurd naar de Belastingdienst. Het invullen van een formulier en per post versturen ervan kost in totaal ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).¹⁸ Als een ondernemer ervoor kiest via internet aangifte te doen voor de bzm, dan wordt dit maandelijks afschreven. Achteraf kan nog op de betaalrekening gecontroleerd worden of de betaling is voldaan. Het controleren van gegevens kost ongeveer 1,8 minuten (EUR 1,23).¹⁹ Daarmee zijn de totale eenmalige kosten EUR 30,75 en de totale jaarlijkse kosten per vrachtwagen EUR 14,76.
- 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. Het is op dit moment echter nog onduidelijk hoeveel tijd (en kosten) dit met zich meebrengt. 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

2. Bzm terugvragen (eenmalig)

Ook kan een ondernemer bzm terugvragen als er teveel betaald is.²⁰ Gedurende het onderzoek was niet bekend hoe groot de groep is die (jaarlijks) bzm terugvraagt. Daarom wordt deze groep niet meegenomen met de totale kwantificering van de administratieve lasten. Wel is navolgend het proces voor het aanvragen van een terugvragen bzm geschetst met daarin de administratieve lasten per handeling.

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

¹⁷ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

¹⁸ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

¹⁹ Panteia Onderzoek: Reductie administratieve lasten door ICT.

²⁰ Artikel 14 en 14a Wet belasting zware motorrijtuigen.

aangevraagd met een aanvraagformulier. Dit formulier kunnen ondernemers online opzoeken en invullen en met de post naar de Belastingdienst sturen. Het digitaal aanvragen van een formulier kost ongeveer 10 minuten (EUR 6,83).²¹ Het invullen van een formulier en per post versturen ervan kost in totaal ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).²² De totale eenmalige kosten voor het proces bzm terugvragen komen daarmee op EUR 30,75 per vrachtwagen.

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



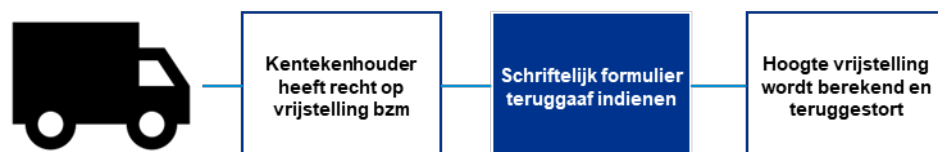
Figuur 6: proces bzm terugvragen

3. Vrijstelling bzm aanvragen (eenmalig)

Ook kunnen ondernemers vrijstelling aanvragen voor vrachtwagens. Gedurende het onderzoek was niet bekend hoe groot de groep is die (jaarlijks) een vrijstelling voor bzm aanvraagt. Daarom wordt deze groep niet meegenomen met de totale kwantificering van de administratieve lasten. Wel is navolgend het proces voor het aanvragen van een vrijstelling bzm geschetst met daarin de administratieve lasten per handeling.

In twee gevallen kunnen ondernemers vrijstelling voor bzm aanvragen. Ten eerste heeft een vrachtwagen vrijstelling als deze onder een van de eerder beschreven vrijstellingscategorieën valt. Ook kunnen ondernemers vrijstelling aanvragen voor vrachtwagens die maar zeer gelimiteerd gebruik maken van de snelweg. Wanneer een kentekenhouders recht heeft op vrijstelling van de bzm 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. Het digitaal aanvragen van een formulier kost ongeveer 10 minuten (EUR 6,83).²³ Het invullen van een formulier en per post versturen ervan kost in totaal ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).²⁴ De totale eenmalige kosten voor het proces vrijstelling bzm aanvragen komen daarmee op EUR 29,25 per vrachtwagen.

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

²¹ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

²² Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

²³ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

²⁴ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

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. Per ondernemer gaat het om een toename van de eenmalige kosten van minimaal EUR 51,26 en maximaal EUR 61,51 en per vrachtwagen van een eenmalige kostenpost tussen de EUR 17,08 en EUR 41,00. Daarnaast is er sprake van een toename van de structurele jaarlijkse kosten van EUR 65,60 per vrachtwagen. De berekeningen en aannames die hieraan ten grondslag liggen zijn hieronder verder toegelicht.

Achtergrondinformatie vrachtwagenheffing

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 hoe zij de belasting willen voldoen. Zij kunnen hiervoor het aantal kilometers en de daaruit voortvloeiende belasting via een private dienst aanbieder betalen, of via een hoofddienst aanbieder. De vrachtwagenheffing wordt namens de belastingplichtige onderneming periodiek voldaan door de dienst aanbieder.

Vrijstellingen

Er kan een vrijstelling op de vrachtwagenheffing gegeven worden, welke naar alle verwachting moet worden aangevraagd en daarom administratieve lasten met zich meebrengen. Hiervoor kan een kentekenhouder onder andere voor de volgende categorieën vrachtwagens vrijstelling aanvragen:²⁵

- die worden gebruikt voor defensie, politie, brandweer en op hun naam staan;
- die worden gebruikt voor het vervoer van zieken en gewonden en die als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;
- die niet-gekentekend zijn voor zover die vrachtwagens zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor de aanleg en het onderhoud van wegen.

Daarnaast kan op verzoek van de kentekenhouder vrijstelling verleend worden voor vrachtwagens:²⁶

- vrachtwagens die ten minste 40 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen voor zover die niet bedrijfsmatig worden gebruikt;
- vrachtwagens met een betonpomp zonder mixer.

Ook kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld aan de bij het verzoek te overleggen gegevens.

²⁵ Artikel 4 lid 1 Conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing.

²⁶ Artikel 4 lid 2 Conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing.

Activiteiten ondernemer in het kader van de vwh

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

1. Kennis nemen en voorbereiden gebruik vwh (eenmalig)

Voordat een ondernemer de vrachtwagenheffing kan voldoen, moet diegene eerst kennisnemen van het stelsel. Het kennisnemen van het stelsel kost een ondernemer in totaal naar verwachting minimaal 5 tot maximaal 20 minuten (minimaal EUR 3,42 – maximaal 13,67). Hierbij dient aandacht besteedt te worden aan de reikwijdte, de toepassing en de precieze implicaties voor de betreffende onderneming. Dienstaanbieders leveren 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 dienstaanbieders staan garant voor de afdracht van de geïnde tolgelden aan de tolheffer. Het kennis nemen en voorbereiden op vwh kan op twee manieren. Men kan een contract aangaan met (1.) de hoofddienstaanbieder of met (2.) een private dienstaanbieder.²⁷

- 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. Het invullen van een formulier en per post versturen ervan kost in totaal ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).²⁸ Na controle van de documenten door de hoofddienstaanbieder dient diegene kennis te nemen van de ontvangen bevestiging en een dienstverleningsovereenkomst te ondertekenen. Het ondertekenen van de overeenkomst en per post versturen kost 35 minuten (EUR 23,92).²⁹ Daarmee zijn de totale eenmalige kosten voor het aangaan van een contract met de hoofddienstaanbieder EUR 47,84 per bedrijf. De verwachting is dat in de toekomst veel van deze handelingen mogelijk meer digitaal/online plaatsvinden, waarmee de te verwachten kosten lager uitvallen.
- b) **Contract aangaan met private toldienstaanbieder:** indien de keuze op een private dienstaanbieder is gevallen, bijvoorbeeld omdat de kentekenhouder ook in andere Europese landen rijdt, moet een ondernemer het aanvraagformulier en de relevante documenten invullen en opsturen. Het invullen van een formulier en per post versturen ervan kost in totaal ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).³⁰ Na controle van de documenten voor de dienstaanbieder kan een ondernemer geaccepteerd of geweigerd worden.³¹ Indien een ondernemer geaccepteerd wordt, dient diegene kennis te nemen van de ontvangen bevestiging en een dienstverleningsovereenkomst te ondertekenen. Het ondertekenen van de overeenkomst en per post versturen kost ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).³² Indien een ondernemer geweigerd wordt kan diegene alsnog een contract met de hoofddienstaanbieder aangaan. Daarmee komen de totale eenmalige kosten van het aangaan van een contract met een private toldienstaanbieder op EUR 47,84 per bedrijf. De verwachting is dat in de toekomst veel van deze



²⁷ Nota markt- en organisatie-model, p. 5.

²⁸ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

²⁹ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

³⁰ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

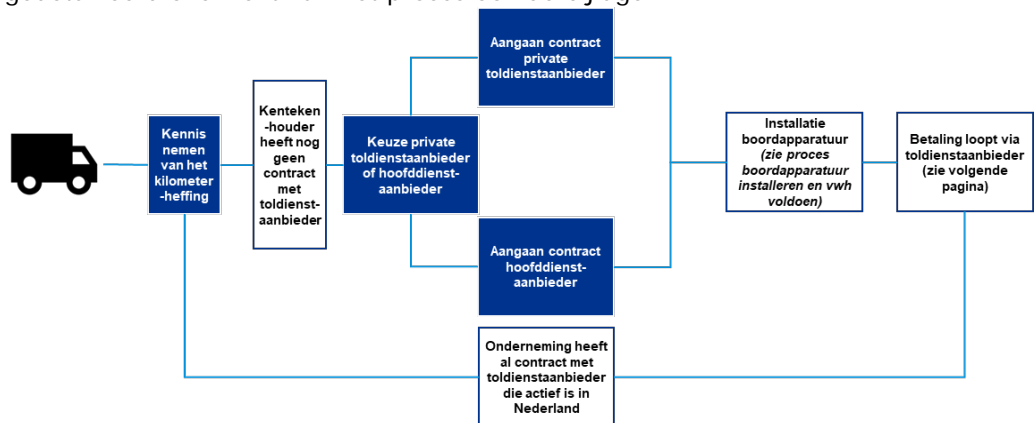
³¹ In de praktijk kan het zijn dat er individueel nog afspraken gemaakt c.q. onderhandeld wordt over de exacte voorwaarden en tarieven.

³² Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

handelingen mogelijk meer digitaal/online plaatsvinden, waarmee de te verwachten kosten lager uitvallen.

Hiermee komen de totale eenmalige kosten voor het proces kennis nemen en voorbereiden gebruik vvh op minimaal EUR 51,26 en maximaal EUR 61,51.

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



Figuur 8: verwacht proces kennis nemen en voorbereiden gebruik vvh

2. Verkrijgen boordapparatuur

Als het contract met de dienststaanbieder 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 drie verschillende manier in gebruik worden genomen. Zie ook onderstaand figuren voor schetsen van de processen op hoofdlijnen.³³

- 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. Het aanmaken van een online account en het bestellen van de boordapparatuur kost naar verwachting in totaal 10 minuten (EUR 6,83).³⁴ De boordapparatuur wordt per post opgestuurd.



Figuur 9: verwacht proces boordapparatuur online bestellen

³³ Gebaseerd op proces "Verkrijg een OBU" zoals uitgeschreven op de website van Satellic.

³⁴ Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

- 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 dienst aanbieder die gelieerd is aan het servicepunt. De boordapparatuur wordt dan direct geleverd en kan meegenomen worden. Het rijden naar een servicepunt en het fysiek ophalen van de boordapparatuur duurt in totaal ongeveer 45 minuten (EUR 30,75) per vrachtwagen.³⁵



Figuur 10: verwacht proces boordapparatuur in gebruik nemen bij een servicepunt

De totale eenmalige kosten voor het proces verkrijgen boordapparatuur zijn daarmee minimaal EUR 6,83 en maximaal EUR 30,75 per vrachtwagen.

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

Na het in gebruik nemen van boordapparatuur wordt deze geplaatst door de onderneming (gebruiker). Het plaatsen van de boordcomputer kost naar verwachting ongeveer 15 minuten (EUR 10,25).³⁶ Aannee hierbij is dat de boordapparatuur, net als in België, door de medewerkers zelf zijn te plaatsen. Voor het correct plaatsen en werken met boordcomputers dienen medewerkers ook geïnformeerd/getraind te worden; de duur en de kosten die hiermee gepaard gaan zijn momenteel nog niet bekend. Via de boordapparatuur worden de gereden kilometers door de toldienst aanbieder aan de onderneming gefactureerd. De automatische incasso dient periodiek gecontroleerd te worden. Het bijhouden en controleren van de factuurstroom kost ongeveer 8 minuten (EUR 5,47) per boordcomputer per maand.³⁷ Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen.³⁸



Figuur 11: verwacht proces boordapparatuur installeren en vwh voldoen

De totale administratieve lasten voor het proces verkrijgen boordapparatuur komen daarmee op EUR 10,25 per vrachtwagen en de totale jaarlijkse administratieve lasten per boordcomputer op EUR 65,60 per vrachtwagen.

³⁵ Ricardo, Support study for the Impact Assessment for the Revision of EETS Legislation.

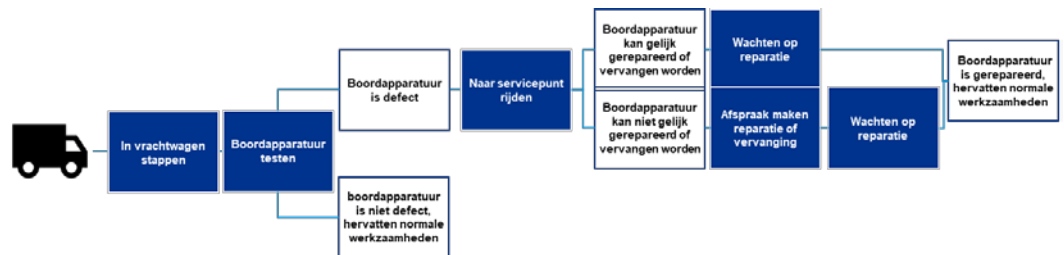
³⁶ Ricardo, Support study for the Impact Assessment for the Revision of EETS Legislation.

³⁷ Ricardo, Support study for the Impact Assessment for the Revision of EETS Legislation.

³⁸ Gebaseerd op ontwerpprocesplaat Road Tax Flow zoals opgesteld door KASEA in mei 2019.

4. 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.³⁹ De ambitie hierbij is dat de vrachtwagen niet stil hoeft te staan. Dit kan bij servicepunten die door het land zijn verspreid. Indien de boordapparatuur niet gelijk vervangen kan worden, moet de chauffeur wachten met rijden tot de boordapparatuur wel vervangen is. Nadat deze gerepareerd of vervangen is kan de rit worden hervat.⁴⁰ De omvang van de administratieve lasten zijn op dit moment niet bekend. Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen. Zie voor een gedetailleerd overzicht van het proces ook de bijlage.



Figuur 12: verwacht proces boordapparatuur controleren voor rit

5. Vrijstelling vrachtwagenheffing aanvragen (eenmalig)

Ook kunnen ondernemers een vrijstelling aanvragen voor vrachtwagens wanneer deze onder een van de eerder beschreven vrijstellingscategorieën valt. Deze vrijstelling geldt voor een beperkte groep vrachtwagens. Navolgend is het proces voor het aanvragen van een vrijstelling vwh geschetst met daarin de administratieve lasten per handeling. Het aanvragen van een vrijstelling voor vwh kan schriftelijk door een formulier in te vullen en op te sturen of online een verzoek hiertoe in te dienen.⁴¹ Het invullen van een formulier en per post (of online) versturen ervan kost in totaal ongeveer 35 minuten (EUR 23,92).⁴² 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 vrijstelling vwh aanvragen

De totale eenmalige kosten voor het proces vrijstelling vrachtwagenheffing aanvragen bedragen daarmee EUR 23,92.

³⁹ In België is dit een tijdsperiode van drie uur.

⁴⁰ Gebaseerd op ontwerpprocesplaat Road Tax Flow zoals opgesteld door KASEA in mei 2019.

⁴¹ Gebaseerd op huidig proces terugvragen bzm.

⁴² Standaardkostenmodel Administratieve Lasten Burgers.

5 Administratieve lasten dienstverleners

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de administratieve lasten voor dienstverleners in de toekomstige situatie, na invoering van vrachtwagenheffing. Omdat er op dit moment nog weinig tot geen kengetallen beschikbaar zijn, is ervoor gekozen de administratieve lasten voor dienstverleners nog niet te kwantificeren.

5.2 Toename eenmalige en structurele administratieve lasten na invoering van vrachtwagenheffing

In de huidige situatie is er nog geen sprake van vrachtwagenheffing in Nederland en zijn er als gevolg daarvan dus nog geen administratieve lasten voor de dienstverleners. De invoering van de vwh heeft als effect dat er de administratieve lasten eenmalige en structureel toenemen. Omdat er op dit moment nog weinig tot geen kengetallen beschikbaar zijn, is ervoor gekozen de administratieve lasten voor dienstverleners nog niet te kwantificeren. Hoewel dienstverleners te maken krijgen met deze administratieve lasten, ontvangen zij tegelijkertijd voor hun diensten vanzelfsprekend wel een nader te bepalen vergoeding.

Type dienstverleners

Na invoering van de vrachtwagenheffing zijn er twee verschillende type dienstverleners die vrachtwagenheffing kunnen gaan innen, conform de beschrijving van de vrachtwagenheffing en gevolgen voor transportondernemers in hoofdstuk 3.3. Ten eerste is er een groep European Electronic Toll Service-aanbieders (EETS-aanbieders). Deze private toldienstverleners 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 hoofddienstverlener. Deze hoofddienstverlener voldoet – evenals de commerciële dienstverleners - de heffing namens zijn klanten en voert aanvullende taken uit. De toldienstverlener die ook hoofddienstverlener is, is verplicht met elke houder van een vrachtwagen die daarom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten. De verwachting is dat registratie- en accreditatieprocedure op hoofdlijnen hetzelfde zullen zijn voor de hoofddienstverlener en de private dienstverleners. Echter zal de hoofddienstverlener via een nader te bepalen opdrachtvorm door de overheid gecontracteerd worden. Zodoende is dat proces buiten de beschouwing van dit onderzoek gelaten.

Activiteiten dienstverlener in het kader van de vwh

Als gevolg van de vrachtwagenheffing krijgen dienstverleners te maken met meerdere processen die administratieve lasten met zich meebrengen. Deze lasten bestaan uit eenmalige en structurele lasten en zijn onderstaand omschreven.

Eenmalige administratieve lasten

De eenmalige administratieve lasten hebben vooral te maken met het verkrijgen van toegang tot het tolstelsel. Indien een toldienstverlener zijn diensten in het nieuwe stelsel wenst aan te bieden zal diegene (1) de registratieprocedure en (2) de acceptatieprocedure met de daarbij behorende tests doorlopen. Daarna wordt (3) de bilaterale overeenkomst gesloten. Zie voor een gedetailleerd overzicht van deze processen ook de bijlage.



1. Verwachte procedure registratie als dienstaanbieder

Allereerst dient een dienstaanbieder geregistreerd te zijn als dienstaanbieder in de zin van richtlijn 2019/520/EU. Hierna dient de dienstaanbieder kennis te nemen van de procedure en de benodigde documenten op te stellen. Deze documenten worden gebundeld in de aanvraag tot registratie. De dienstaanbieder wordt al dan niet geregistreerd.⁴³ Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen.



Figuur 14: verwachte procedure registratie dienstaanbieders

2. Verwachte acceptatieprocedure

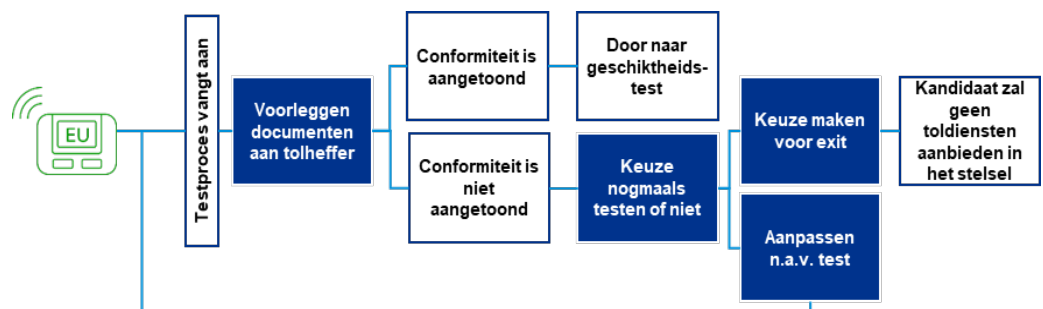
Indien de dienstaanbieder geregistreerd wordt, dient diegene de acceptatiedocumenten op te stellen en kennis te nemen van het verdere proces. Vervolgens worden (a) de conformiteitstest en (b) de geschiktheidstest afgenomen. Na het ontvangen van de voorlopige overeenkomst moet het technisch en commercieel concept worden gepresenteerd. Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen.



Figuur 15: verwachte acceptatieprocedure op hoofdlijnen

a) Verwachte procedure conformiteitstest

Na de presentatie van het technisch en commercieel concept begint de conformiteitstest waarin wordt getoetst of de systemen van de toldienstaanbieder compatibel zijn met het heffingsstelsel. Hiertoe levert de dienstaanbieder de relevante documenten. Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen.



Figuur 16: verwachte procedure conformiteitstest

⁴³ Gebaseerd op tolgebiedverklaringen Brussel en Vlaanderen. Geraadpleegd via de website van Viapass.

b) Verwachte procedure geschiktheidstest

Nadat een dienstaanbieder de conformiteitstest heeft doorlopen, wordt een geschiktheidstest uitgevoerd om te controleren of de boordapparatuur compatibel is met het heffingsstelsel. Hiertoe dient de dienstaanbieder een testplanning op te stellen, de tests zelf te organiseren en te begeleiden en zelf een testrapport op te stellen. Aan de hand van het testrapport kan de dienstaanbieder zelf een verklaring van geschiktheid opstellen. Indien deze goedgekeurd wordt door de dienstaanbieder kan de acceptatieprocedure worden afgerond. Indien de verklaring van geschiktheid wordt afgekeurd kan de dienstaanbieder zelf de keuze maken om de test nog eens te doen, of niet langer door te gaan in de acceptatieprocedure.⁴⁴ Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen.



Figuur 17: verwachte procedure geschiktheidstest

3. Verwachte procedure sluiten bilaterale overeenkomst

Indien een dienstaanbieder alle stappen heeft doorlopen, wordt diegene toegelaten tot het tolgebied. Hiertoe dienen eerst contractonderhandelingen te worden gevoerd. Na die tijd wordt de bilaterale overeenkomst getekend en ontvangt de dienstaanbieder een certificaat van geschiktheid. Hiermee is de dienstaanbieder toegelaten tot het tolgebied.⁴⁵ Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen.



Figuur 18: verwachte procedure sluiten bilaterale overeenkomst

⁴⁴ Gebaseerd op tolgebiedverklaringen Brussel en Vlaanderen. Geraadpleegd via de website van Viapass.

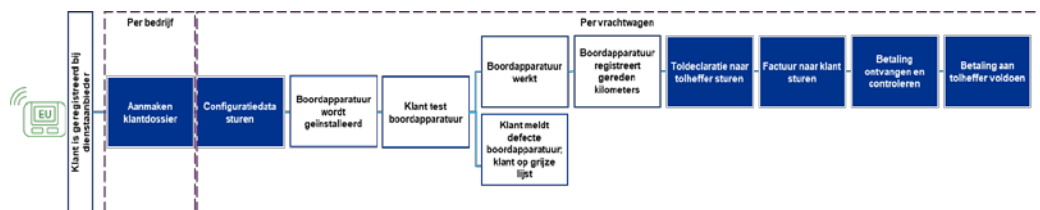
⁴⁵ Gebaseerd op tolgebiedverklaringen Brussel en Vlaanderen. Geraadpleegd via de website van Viapass.

5.3 Structurele administratieve lasten

Naast de eenmalige administratieve lasten die nodig zijn om toegang te krijgen tot het tolstelsel, krijgen dienstverleners – net als de transportondernemers – ook te maken met structurele administratieve lasten. Gedurende de exploitatiefase dienen dienstverleners de gereden kilometers te registreren, deze te factureren aan hun klant en de verschuldigde tolgelden aan de tolheffer te voldoen. Dit proces kent op hoofdlijnen meerdere stappen. Wanneer een ondernemer geregistreerd wordt als klant door een dienstverlener, wordt een klantdossier aangemaakt. Hierin staan bijvoorbeeld de vrachtwagens en boordapparatuur geregistreerd. Na de installatie van de boordapparatuur wordt de configuratiedata door de boordapparatuur naar de dienstverlener gestuurd, waardoor deze operationeel wordt. Nadat de klant de boordapparatuur heeft getest, kan deze (1) werken of (2) defect zijn. Ook kan de DSRC-verbinding in combinatie met de handhavingsportalen langs de weg (3) een wanbetaling constateren.

1. Verwacht proces wanneer boordapparatuur werkt

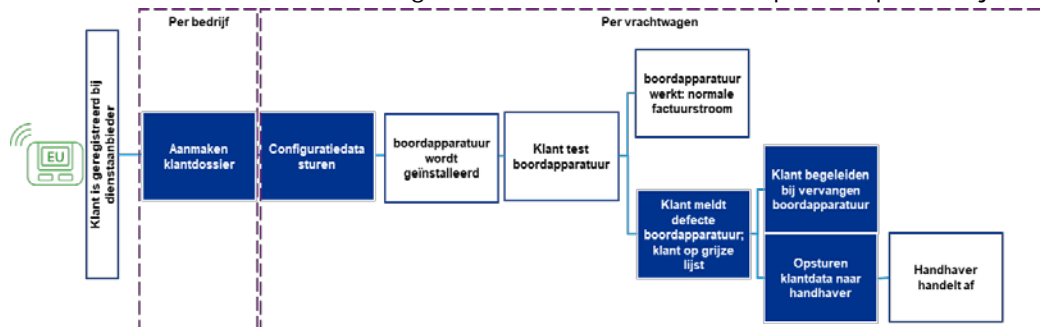
Indien de boordapparatuur werkt wordt de klant op de witte lijst gezet en zullen de kilometers geregistreerd worden. De dienstverlener dient hierna een toldeclaratie naar de tolheffer te sturen, de gereden kilometers aan de klant te factureren en de betaling te ontvangen. Vervolgens wordt het afgesproken tarief aan de tolheffer betaald.⁴⁶ Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen.



Figuur 19: verwachte structurele administratie wanneer boordapparatuur werkt

2. Verwacht proces wanneer boordapparatuur defect is

Indien de boordapparatuur defect is dient de klant dat te melden aan de klantenservice van de dienstverlener. De dienstverlener dient vervolgens de klant te assisteren bij het verkrijgen van nieuwe boordapparatuur. De klant komt dan op de grijze lijst te staan en heeft een nader te bepalen periode om de boordapparatuur te vervangen. Wanneer dat gelukt is, begint de boordapparatuur met het registreren van kilometers en hervat het proces omtrent de facturatie van kilometers.⁴⁷ Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen.



Figuur 20: verwachte structurele administratie wanneer boordapparatuur defect is

⁴⁶ Gebaseerd op ontwerpprocesplaat Road Tax Flow zoals opgesteld door KASEA in mei 2019.

⁴⁷ Gebaseerd op ontwerpprocesplaat Road Tax Flow zoals opgesteld door KASEA in mei 2019.

3. Verwacht proces wanneer wanbetaling is geconstateerd

Indien de dienstaanbieder wanbetaling constateert, dient de handhaver op de hoogte gesteld te worden. De dienstaanbieder schorst dan de overeenkomst met de klant en geeft dat door aan de tolheffer. Deze handelt het handhavingproces verder af. Afhankelijk van de door de dienstaanbieder gestipuleerde bepalingen wordt de dienstverleningsovereenkomst al dan niet ontbonden.⁴⁸ Zie onderstaand figuur voor een schets van het proces op hoofdlijnen.



Figuur 21: verwachte structurele administratie wanneer wanbetaling geconstateerd is

⁴⁸ Gebaseerd op ontwerpprocesplaat Road Tax Flow zoals opgesteld door KASEA in mei 2019.

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 motorvoertuigen (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 verschuldigde heffing voldoet namens de houder van de vrachtwagen waarmee hij de overeenkomst is aangegaan.
- **Grootwagencarroussiersregeling (GWH-regeling):**
- **Hoofddienstaanbieder:** de toldienstaanbieder die verplicht is met elke houder van een vrachtwagen die daarom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten.
Grootwagencarroussiers kunnen gebruik maken van de Grootwagencarroussiersregeling (GWH-regeling) om periodiek voor alle kentekens tegelijk te betalen via het online berichtencentrum (Digipoort).
- **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)



3. Vrijstelling mrb aanvragen (eenmalig)



Processen voor transportondernemers in het kader van de bzm

1. Bzm aangeven en betalen (eenmalig en structureel)



2. Bzm terugvragen (eenmalig)

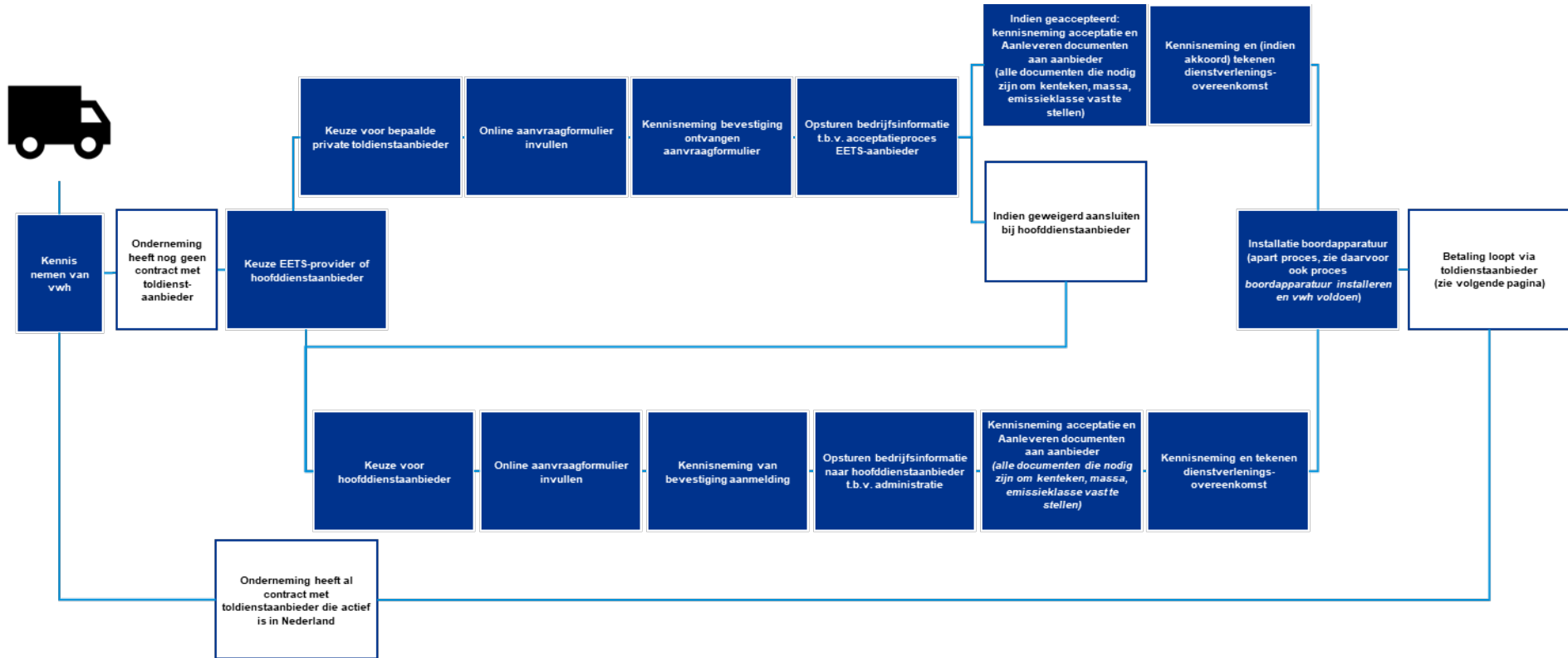


3. Vrijstelling bzm aanvragen (eenmalig)



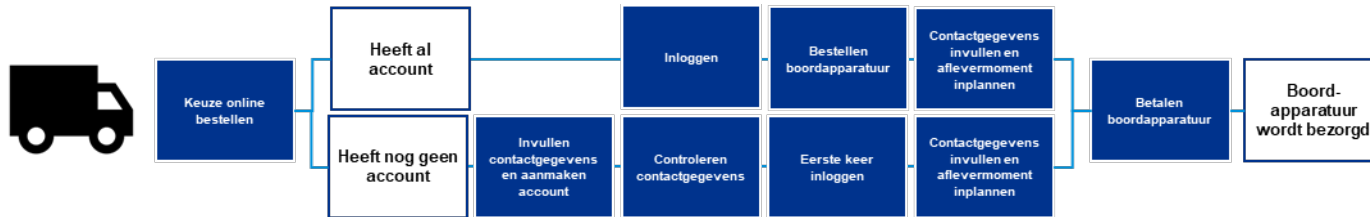
Processen voor transportondernemers in het kader van de vwh

1. Kennis nemen en voorbereiden gebruik vwh (eenmalig)

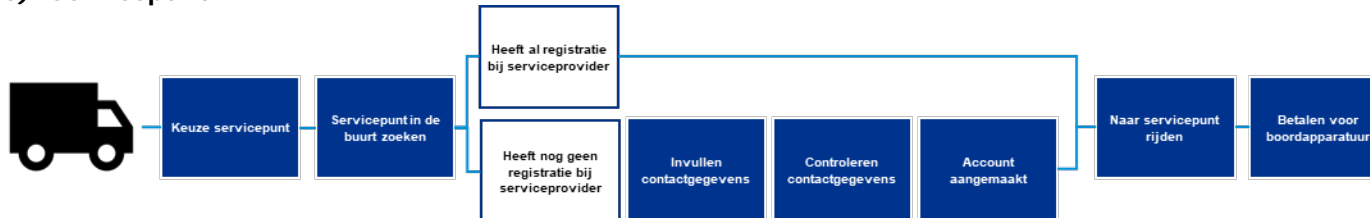


2. Boordapparatuur verkrijgen

a) Online



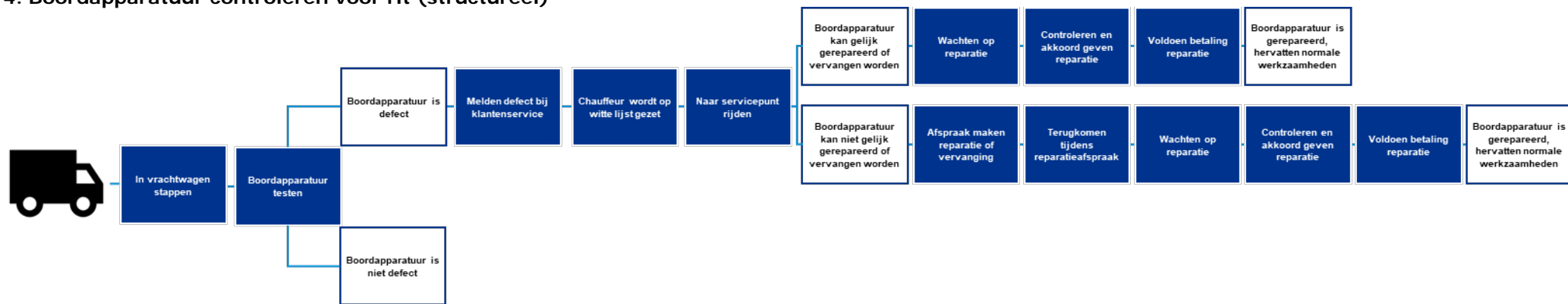
b) Servicepunt



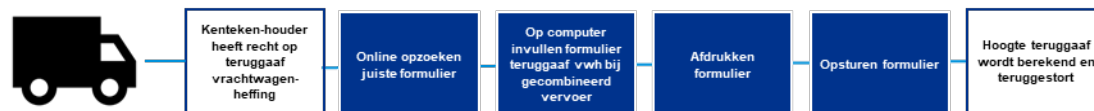
3. Boordapparatuur installeren en vwh voldoen (eenmalig en structureel)



4. Boordapparatuur controleren voor rit (structureel)

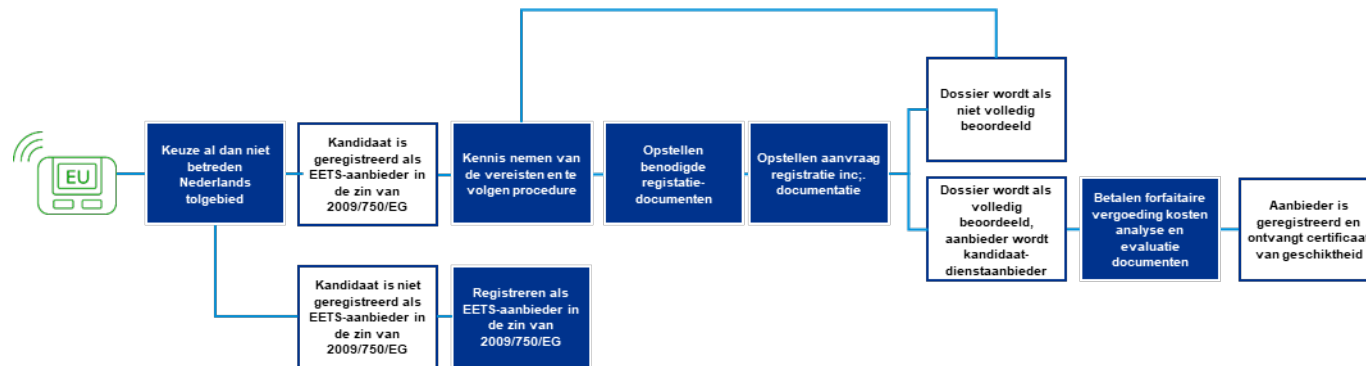


5. Vrijstelling vrachtwagenheffing aanvragen (eenmalig)



Enmalige processen voor dienstaanbieders

1. Verwachte procedure registratie als dienstaanbieder



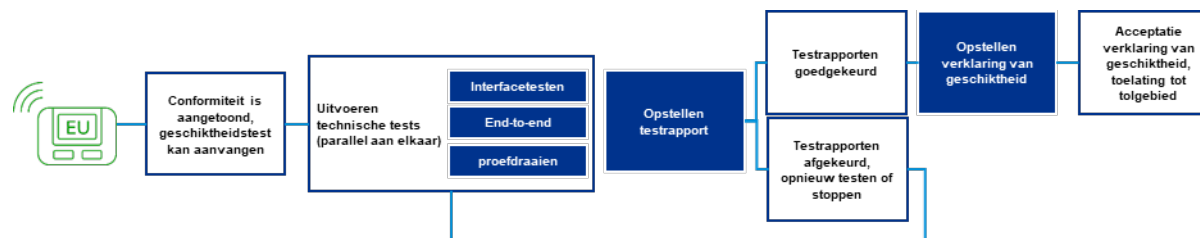
2. Verwachte acceptatieprocedure



a) Verwachte procedure conformiteitstest



b) Verwachte procedure geschiktheidstest

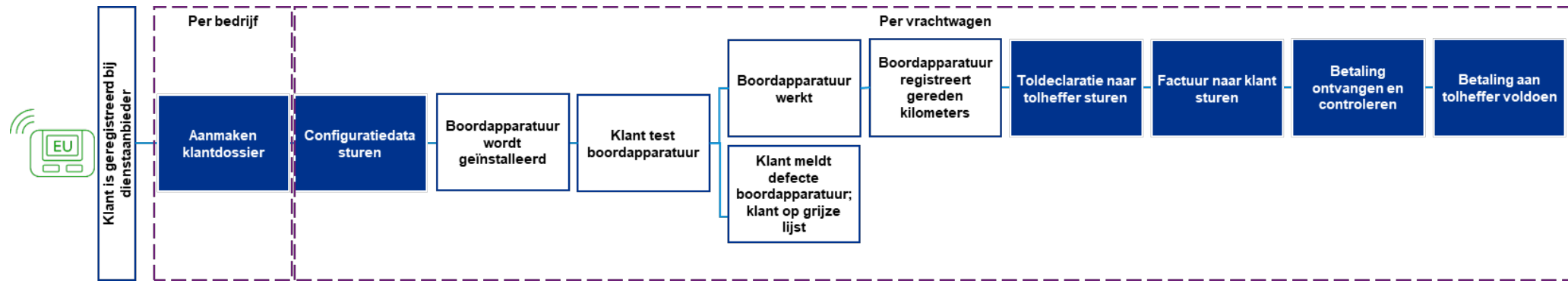


3. Verwachte procedure sluiten bilaterale overeenkomst

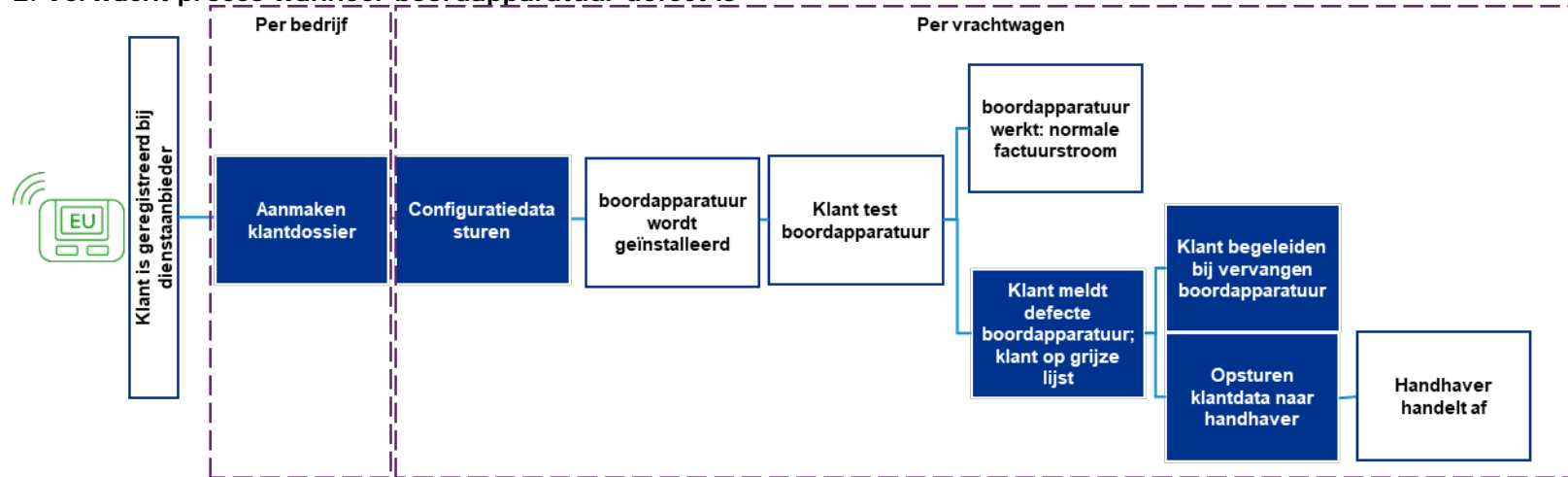


5.3.1 Structurele processen dienstaanbieders

1. Verwacht proces wanneer boordapparatuur werkt



2. Verwacht proces wanneer boordapparatuur defect is



3. Verwacht proces wanneer wanbetaling is geconstateerd

