

Aanvalsplan Top-40 knelpunten

*Analyse knelpunten en inventarisatie werkbare oplossingen inzake
Rapport Weg Belemmeringen (Commissie Noordzij)*

Aanvalsplan Top-40 knelpunten

Analyse knelpunten en inventarisatie werkbare oplossingen inzake
Rapport Weg Belemmeringen (Commissie Noordzij)

Versie 5.00

Nieuwegein, 16 juni 2009

drs.ing. P.M.H.H.Bex
drs. P.A.M. van der Poll MSc
drs. A.C.P. Piet

SIRA Consulting is inhoudelijk verantwoordelijk voor deze rapportage. De in deze rapportage opgenomen teksten en onderzoekresultaten mogen uitsluitend worden gebruikt als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van SIRA Consulting. SIRA Consulting aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

Inhoudsopgave

1	Samenvatting van de resultaten	3
2	Inleiding	5
3	Werkwijze en stand van Zaken	6
3.1	Werkwijze	6
3.2	Stand van zaken	6
4	Resultaten	8
4.1	Algemene bevindingen	8
4.2	Overzicht van typen oplossingsrichtingen	9
4.3	Samenvatting van acties per knelpunt	11
Bijlage		
I	Planning	
II	Rapportageformats (2 ^e reeks werksessies)	
III	Rapportageformats (uit 1 ^e reeks werksessies)	

1 Samenvatting van de resultaten

De Commissie Noordzij adviseert in haar adviesrapport Weg Belemmering om de Top-40 van actuele knelpunten in de transportsector op te lossen. Voor vijftien van deze knelpunten is eind 2008 een actieplan opgesteld. Dat actieplan is als onderdeel van de kabinetsreactie op 13 februari 2009 naar de Tweede Kamer gestuurd. In dit aanvalsplan zijn afspraken vastgelegd voor de overige 25 knelpunten.

Dit “Aanvalsplan Top-40 knelpunten” is het resultaat van een constructief proces met de verschillende belanghebbenden. Voor een nadere analyse van de 25 knelpunten en de voorgestelde oplossingsrichtingen zijn eerst interviews uitgevoerd met deskundigen. Daarna zijn de knelpunten en oplossingen in werksessies besproken door vertegenwoordigers van bijvoorbeeld de overheid en de transportsector. In de werksessies zijn ook (proces-) afspraken gemaakt over het oplossen van de knelpunten. Hierbij is gebruik gemaakt van de *pressure cooker* methode en zijn aan de afspraken concrete actiepunten gekoppeld. Deze actiepunten liggen zowel bij de overheid als het bedrijfsleven en zijn tijdsgebonden. Op die manier kan de voortgang bij het oplossen van de knelpunten worden gemonitord. De resulterende knelpuntbeschrijving en de gemaakte afspraken in dit aanvalsplan zijn tenslotte uitvoerig (bilateraal) afgestemd met de betrokken partijen.

Van de 25 knelpunten in dit aanvalsplan zijn twee knelpunten door het bedrijfsleven teruggetrokken, omdat deze niet meer actueel zijn. Het betreft de EU-trillingsrichtlijn en de dieselmotoremissies. Voor de aansprakelijkheid van de vervoerder is geconstateerd dat de oplossing primair ligt bij het bedrijfsleven. Voor de resterende 22 knelpunten zijn afspraken gemaakt, waardoor:

- A. *Het knelpunt geheel of gedeeltelijk kan worden opgelost.*
Een concreet voorbeeld hierbij is de fiscale behandeling van woon-werkverkeer, waarbij een wijziging in de omzetbelasting is doorgevoerd zodat meer wordt aangesloten op de behandeling van woon-werkverkeer in de loon- en inkomstenbelasting. Deze wijziging treedt met terugwerkende kracht in werking.
- B. *Nadere onderzoeken plaatsvinden voordat een knelpunt kan worden opgelost.*
Een concreet voorbeeld hiervan is (de reikwijdte van) de ARIE-regeling. De transportsector is uitgenodigd bij de voorbereiding van het SER-advies. In die evaluatie is ook expliciet aandacht voor vervoersgebonden inrichtingen.
- C. *Bedrijfsleven en overheid internationaal aan de slag gaan met het knelpunt.*
De organisatie van een internationale conferentie over handhavingsbeleid, onder andere met betrekking tot het vastzetten van lading, is hiervan een concreet voorbeeld. Door deze conferentie wordt inzicht gegeven in de wijze waarop Neder-

land de handhaving heeft ingericht. Het uiteindelijke doel is om de handhaving binnen de EU meer te uniformeren en daarbij de redelijkheid van de Nederlandse handhaving als uitgangspunt te hanteren.

Om een beeld te geven van het type oplossingsrichting per knelpunt is een overzicht van alle 25 knelpunten en de afgesproken oplossingen opgesteld. Per knelpunt kunnen meerdere oplossingen worden afgesproken, bijvoorbeeld doordat een knelpunt uit deelknelpunten bestaat of oplossingen voor de korte en de lange termijn zijn afgesproken (hierdoor tellen de onderstaande percentages niet op tot 100).

Uit het overzicht kan worden afgeleid dat ongeveer 20% van de knelpunten wordt weggenomen of niet meer als knelpunt wordt ervaren. Bij ongeveer 60% van de knelpunten is nader onderzoek nodig om tot een oplossing te komen. Bij de helft van de knelpunten kan een oplossing worden gerealiseerd door veranderingen in de uitvoering. Voor maximaal 20% van de knelpunten is besluitvorming of aanpassing van nationale regelgeving nodig. Bij ongeveer 30% van de knelpunten is actie op internationaal vlak nodig om een (deel van de) oplossing te kunnen realiseren.

De afspraken per knelpunt zijn concreet uitgewerkt in dit aanvalsplan en de bijlagen. Als bijlage is ook een planning van de afgesproken acties opgenomen. Op basis van deze planning wordt gedurende het komende jaar de voortgang gemonitord en over de voortgang gerapporteerd.

2 Inleiding

In het kader van vermindering van regeldruk voor bedrijven is, in opdracht van het kabinet, een fundamentele verkenning voor de sector transport gestart. Deze verkenning is uitgevoerd onder voorzitterschap van ir. K. Noordzij. De Commissie Noordzij heeft in een rondgang langs ondernemers in de transportwereld een lijst van knelpunten opgeleverd. Op basis van een nadere analyse stelt de Commissie aan het kabinet drie soorten acties voor:

- A. Ga meteen aan de slag en los binnen één jaar samen met ondernemers 15 knelpunten op en stel voor de overige knelpunten een aanvalsplan op.
- B. Doe meer met praktijkexperimenten en test de effecten van nieuw beleid eerst uit.
- C. Ga uit van vertrouwen bij het maken van nieuwe regels en let meer op Europa.

Om invulling te geven aan de eerste actie heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) in samenwerking met de Regiegroep Regeldruk van het ministerie van Financiën het project “*Analyse knelpunten en inventarisatie werkbare oplossingen inzake Rapport Weg Belemmeringen (Commissie Noordzij)*” gestart. Het project is gericht op het afstemmen en concreet – in de vorm van een uitgewerkt actieplan – invullen van de oplossingsrichtingen. Het resultaat van het project is:

- ▣ *Een actieplan voor de Top 15 knelpunten.*
Hierin wordt gerapporteerd over de wijze waarop de Top 15 knelpunten binnen een jaar (geheel of gedeeltelijk) worden opgelost. Ook wordt een concrete jaarplanning voor de oplossingsrichtingen opgenomen, waarbij tevens de belangrijkste risico's zijn samengevat.
- ▣ *Een aanvalsplan voor de overige (25) knelpunten.*
Hierin wordt gerapporteerd over de wijze waarop de overige (25) knelpunten (geheel of gedeeltelijk) kunnen worden opgelost. In het aanvalsplan zijn de risico's toegelicht, die uitvoering kunnen vertragen of verhinderen.

Deze rapportage bestaat uit een toelichting op het project en het aanvalsplan voor de overige (25) knelpunten. Voor de Top-15 knelpunten is op 13 februari 2009 een actieplan als onderdeel van de Kabinetsreactie richting naar de Tweede Kamer gestuurd.

3 Werkwijze en stand van Zaken

3.1 Werkwijze

Het project wordt gefaseerd uitgevoerd. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de Top-15 knelpunten en de overige 25 knelpunten, om zo snel mogelijk met de Top-15 knelpunten aan de slag te kunnen gaan. De werkwijze in het hele project is als volgt:

1. Verduidelijken knelpunten en oplossingsrichtingen

De knelpunten en de bijbehorende oplossingsrichtingen zijn in overleg met deskundigen aangescherpt en op onderdelen verduidelijkt. Hiervoor zijn interviews uitgevoerd met deskundigen vanuit de overheid en het bedrijfsleven.

De knelpunten en de nader geconcretiseerde oplossingsrichtingen zijn vervolgens samengevat in een rapportageformat. Hierin is tevens op hoofdlijnen aangegeven wat de kosten en baten van de voorgestelde oplossingsrichtingen zijn of voor welke doelgroep het knelpunt problemen oplevert.

2. Opstellen actieplannen in werksessies

Om van oplossingsrichting te komen tot concrete acties voor de uitvoering zijn werksessies georganiseerd. In de werksessies – uitgevoerd onder leiding van de heer M.C van der Harst – is de zogenaamde “*pressure cooker*” methode gebruikt om tot een concreet resultaat te komen. Het resultaat is een concept actieplan per knelpunt, waarin is aangegeven wie welke activiteit gaat uitvoeren om de oplossing te realiseren. Aan de sessies hebben deskundigen van ministeries, uitvoeringsorganisaties en het bedrijfsleven deelgenomen.

3. Afstemmen actieplannen

De concept actieplannen worden (inter-) departementaal afgestemd, zodanig dat hiermee commitment wordt gegeven aan de activiteitenplanning. Na deze (ambtelijke) afstemming wordt een definitief actieplan opgesteld waarin alle knelpunten, die zijn besproken tijdens de werksessies, zijn opgenomen.

3.2 Stand van zaken

De bovengenoemde drie stappen zijn voor de Top-15 knelpunten doorlopen in de periode van oktober 2008 tot februari 2009. Als resultaat is op 13 februari 2009 de Ka-

binetsreactie richting de Tweede Kamer gestuurd. Uit praktische overwegingen zijn ook vier van de overige knelpunten meegenomen in de eerste tranche.

Voor de overige knelpunten is in december 2008 gestart met de interviews met deskundigen. In januari en februari zijn de werksessies georganiseerd en zijn concept actieplannen per knelpunt opgesteld. Deze zijn ter goedkeuring aan de deelnemers van de werksessies toegestuurd. De ontvangen reacties zijn verwerkt in een overkoepelende concept rapportage. Deze concept rapportage is voor een tweede reactieronde verspreid. Ook de daarbij ontvangen reacties zijn verwerkt in versie 1.00 van het Aanvalsplan.

Versie 1.00 is binnen het Overlegorgaan Goederenvervoer verspreid voor reactie, met een reactietermijn tot 31 maart 2009. De ontvangen reacties zijn verwerkt in versie 2.00 van het Aanvalsplan. Daarbij is ook de samenvatting van de resultaten toegevoegd. In versie 3.00 is de samenvatting iets uitgebreid en zijn kleine wijzigingen in de structuur doorgevoerd om de leesbaarheid verder te verbeteren.

Voor drie knelpunten bleek geen bespreking tijdens een werksessie noodzakelijk. Het knelpunt "04 Vervoer van paardenmest" is opgelost door reeds genomen maatregelen. Voor de knelpunten "22 Hoge (weekend-) kosten inspecties" en "23 EU-inspectie-eisen veterinaire controles" is aangegeven dat ze via andere structuren worden opgepakt. Er zijn geen uitgebreide, afgestemde rapportageformats voor deze knelpunten opgenomen in Bijlage II. Wel worden de 3 knelpunten behandeld in deze rapportage en zijn afspraken om de voortgang te bewaken opgenomen in de planning (Bijlage I).

Uiteindelijk zijn er vijf werksessie georganiseerd.

Werksessie	Thema	Datum
Sessie 1	Voertuig gerelateerd	16-01-2009
Sessie 2	Algemeen	19-01-2009
Sessie 3	Fiscaal	22-01-2009
Sessie 4	Ketensecurity en afvalcontainers	12-02-2009
Sessie 5	Sociale zekerheid en gevaarlijke stoffen	29-01-2009

Figuur 1. Overzicht van georganiseerde werksessies voor de overige knelpunten

4 Resultaten

4.1 Algemene bevindingen

Voor de knelpunten, zoals aangegeven in de rapportage van de Commissie Noordzij, zijn in samenwerking met deskundigen van ministeries, uitvoeringsorganisaties en het bedrijfsleven concrete oplossingen uitgewerkt. In sommige gevallen gaat het daarbij om reeds lopende initiatieven of worden bestaande initiatieven aangepast. Deze oplossingen zijn tijdens werksessies vervolgens vertaald naar een concreet actieplan waarin is aangegeven wie verantwoordelijk is voor de uitvoering en wanneer dit is gerealiseerd.

Bij de knelpunten en de oplossingsrichtingen valt op dat er onderscheid gemaakt kan worden naar vijf typen van oplossingsrichtingen.

A: Besluitvorming of aanpassing regelgeving Europees of internationaal.

De oplossingsrichtingen in deze categorie kennen een lange doorlooptijd (> 1 jaar). Dit wordt onder andere bepaald door (1) enkele vastgestelde momenten voor officieel overleg, (2) verschillende niveaus van besluitvorming (3) internationale verschillen en (4) implementatietermijnen. De uitkomsten van onderhandelings- en besluitvormingsprocessen zijn onvoorspelbaar en aanpassing van EU-regelgeving leidt in praktijk vaak tot strengere en minder flexibele regelgeving. Bij harmonisatie of aanpassing van de handhaving bestaat het risico dat de strengste methode de norm wordt.

Acties in actieplan:

- ▣ Gezamenlijke lobbyagenda's.
- ▣ Oplossingen direct inbrengen in (bestuurlijk) EU overleg of de High Level Group.

B: Besluitvorming of aanpassing regelgeving binnen Nederland.

De oplossingsrichtingen in deze categorie kunnen nationaal worden opgelost waardoor de doorlooptijd korter kan zijn (> 6 maanden). Dit wordt vooral bepaald door aanpassing van wet- en/of regelgeving. De besluitvorming kan onzeker zijn vanwege politieke standpunten die in de loop van het proces de voorstellen beïnvloeden.

Acties in actieplan:

- ▣ Aanpassen nationale regelgeving (zoals het voorstel voor de mededingingswet).
- ▣ Verduidelijken toezicht en handhaving.

C: Uitvoeringstraject.

De oplossingsrichtingen in deze categorie kunnen in de uitvoering worden doorgevoerd en kunnen een korte doorlooptijd (< 6 maanden) hebben. Besluitvorming is bij voldoende draagvlak vaak ook meteen resultaat. Er is geen aanpassing van regelgeving nodig of de oplossing kan door lagere regelgeving worden geïmplementeerd.

Acties in aanvalsplan:

- ▣ Afspraken maken over handhaving of verduidelijken handhavingsbeleid.
- ▣ Organiseren van (internationale) voorlichting en afstemming.

D: Nader onderzoek / experiment.

De oplossingsrichting is niet duidelijk en dus is nader onderzoek of een experiment nodig. Ook deze categorie van oplossingen kent een relatief korte doorlooptijd (< 6 maanden). In deze categorie vallen ook (gezamenlijke) evaluaties.

E: Knelpunt is weggenomen.

Het knelpunt is (gedeeltelijk) opgelost door reeds genomen maatregelen of is door andere omstandigheden niet meer van toepassing.

4.2 Overzicht van typen oplossingsrichtingen

In de onderstaande tabel is per knelpunt aangegeven in welke categorieën concrete acties zijn geformuleerd tijdens de werksessies. Deze tabel is gebaseerd op de acties zoals uitgewerkt in de rapportageformats per knelpunt (zie Bijlage II) en aangepast op basis van de actualisatie zoals beschreven in de volgende paragraaf.

In het overzicht zijn ook vier knelpunten opgenomen die uit praktische overwegingen zijn besproken tijdens de 1^e reeks van werksessies. De bijbehorende rapportageformats zijn voor de volledigheid opgenomen in Bijlage III. Het betreft de knelpunten:

- ▣ 03 Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen
- ▣ 08 EU-lidstaten: Verschil (weekend-) rijverboden
- ▣ 34 Aslastendruk: Drukverplaatsing lading
- ▣ 35 EU-lidstaten: Verschil vastzetten van lading

In het overzicht zijn ook de drie knelpunten opgenomen die niet in werksessies zijn besproken en waarvan de knelpuntbeschrijvingen en de oplossingen derhalve niet zijn afgestemd. Om het verschil aan te geven zijn deze knelpunten in grijze letters afgedrukt. Het betreft:

- ❑ 04 Vervoer van paardenmest *
- ❑ 22 Hoge (weekend-) kosten inspecties *
- ❑ 23 EU-inspectie-eisen veterinaire controles *

Knelpunten Commissie Noordzij		Type oplossingsrichting				
		A	B	C	D	E
03	Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen	✓		✓	✓	
04	Vervoer van paardenmest *					✓
05	Beperking marktwerking bij afvalinzameling		✓	✓		
08	EU-lidstaten: Verschil (weekend) rijverboden	✓		✓	✓	
09	Formulier EU-101: dekking sociale zekerheid	✓		✓	✓	
10	Limosa-melding voor buitenlandse werknemers in België	✓			✓	
11	Reikwijdte ARIE-regeling inzake arbeidsrisico's				✓	
12	Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners			✓	✓	
17	Naheffing belasting op LPG bij heftrucks		✓	✓	✓	
18	EU-procedures BTW afdracht en teruggave	✓		✓	✓	✓
19	Verschillende omgang woon-werkverkeer in belastingen			✓	✓	
20	Oponthoud bij inklaren van containers			✓	✓	
21	EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns					
22	Hoge (weekend-) kosten inspecties *		✓		✓	
23	EU-inspectie-eisen veterinaire controles *	✓	✓	✓	✓	
24	Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage	✓				✓
25	EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten	✓		✓	✓	
32	Mogelijkheid verplichte APK ook in andere lidstaten				✓	
33	EU-lidstaten: verschillen in uitrustings-eisen voertuigen	✓			✓	
34	Aslastendruk: drukverplaatsing lading			✓		
35	EU-lidstaten: Verschil vastzetten van lading		✓	✓		
36	EU-trillingsrichtlijn (vervallen)					✓
37	Roetfilters dieselmotoremissies (vervallen)					✓
38	Aansprakelijkheid vervoerder in Nederland			✓		
40	Vervoermanagementeisen gemeenten				✓	

✓ Afgesproken acties ✓ Afgesproken acties die afhankelijk zijn van onderzoek/overleg ✓ Niet afgestemd tijdens werksessies

Figuur 2. Categorieën acties voor de overige knelpunten van de Commissie Noordzij.

4.3 Samenvatting van acties per knelpunt

In de werksessies zijn afspraken gemaakt over de (gedeeltelijke) oplossing en de acties die daarvoor worden ondernomen. In deze paragraaf worden de afspraken per knelpunt kort samengevat. Hierbij wordt de nummering van het rapport Weg Belemmeringen gevolgd. Een uitgebreide beschrijving per knelpunt vindt u in Bijlage II. Die rapportageformats zijn (ambtelijk) afgestemd.

Drie knelpunten zijn niet in werksessies besproken, waardoor geen afgestemd rapportageformat kan worden opgesteld. Voor die knelpunten is in deze samenvatting kort toegelicht welke ontwikkelingen gaande zijn. In Bijlage I staat een planning van alle acties voor de Top-25 knelpunten. In deze bijlagen wordt de nummering van het rapport Weg Belemmeringen gevolgd. Op die manier kan voor de monitoring van het totale pakket aan afspraken een totaal overzicht worden opgesteld.

Een aantal van de acties in de actieplannen zijn kort na de werksessies opgepakt. Bij de reactie op de concept rapportages is voor enkele punten al een terugkoppeling gegeven. Deze terugkoppelingen zijn, bij wijze van actualisatie, opgenomen in de onderstaande samenvatting van acties per knelpunt. Het doel is niet om een volledig en actueel beeld te geven.

04. Vervoeren van paardenmest

Dit knelpunt is niet besproken tijdens een werksessie omdat het door genomen maatregelen als opgelost wordt beschouwd.

Bij het vervoer van dierlijke meststoffen is de vervoerder verantwoordelijk voor het volledige proces van laden, wegen, bemonsteren tot en met het lossen. In eerste instantie leidde deze regelgeving ertoe dat er geen verzamelritten meer waren toegestaan. Inmiddels zijn er uitzonderingen overeengekomen in overleg tussen de transporteurs van paardenmest en het Ministerie van LNV. Door deze uitzonderingen is het knelpunt (deels) opgelost.

05. Beperking marktwerking bij afvalinzameling (in binnensteden)

Bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor deugdelijke inzameling van bedrijfsafval en hebben keuzevrijheid wat betreft de afvalinzamelaar. In sommige gemeenten worden beperkingen gesteld aan het aanbieden van afval aan de openbare weg en zijn ook de alternatieven beperkt. Hierdoor zou de keuzevrijheid van bedrijven kunnen worden belemmerd. Ook kan spanning ontstaan tussen activiteiten van gemeentelijke afvalbedrijven of Overheid NV's en private afvalinzamelaars. Er is geen wettelijke titel om dergelijke praktijken aan te pakken, noch kan de NMa sanctionerende maatregelen nemen.

In het voorstel voor de mededingingswet dat de Ministerraad voor behandeling naar de Tweede Kamer heeft gestuurd zijn een aantal spelregels opgenomen om een gelijk speelveld tussen publieke en private partijen te creëren. Daarmee zou dit knelpunt volgens het bedrijfsleven grotendeels zijn opgelost. De behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is echter meerdere keren uitgesteld. Het bedrijfsleven zal de Kamerfracties in hun voorbereiding op het Algemeen Overleg dat staat gepland op 18 maart 2009 attenderen op deze kwestie. Daarnaast heeft de VNG zich bereid verklaard om in voorkomende gevallen, waar mogelijk sprake is van ongepast gedrag aan de zijde van een gemeente, in overleg te treden met betrokken partijen en te bezien of een oplossing mogelijk is.

09. Formulier EU-101: dekking sociale zekerheid

Als werknemers tijdelijk arbeid verrichten in een andere lidstaat dan kunnen zij onder de sociale verzekeringsregeling van het eigen land blijven vallen. Om bij controle aan te kunnen tonen dat sociale premies al zijn ingehouden kan gebruik gemaakt worden van formulier EU-101. Dat formulier is slechts een jaar geldig.

Door gebruik te maken van het Europese systeem voor elektronische gegevensuitwisseling, dat voortvloeit uit verordening 883/2004, zou ervoor gezorgd moeten worden dat de betreffende overheidsinstanties zelf kunnen controleren of sociale zekerheidspremie's reeds elders zijn afgedragen. Hierdoor vervalt op termijn de noodzaak voor bedrijven om dit aan te tonen. Als overbruggingsoplossing geeft het bedrijfsleven de voorkeur om te kijken naar mogelijkheden om formulier EU-101 te behouden en de geldigheidsduur daarvan te verlengen tot daadwerkelijke realisatie van de gegevensuitwisseling. Op die manier ondervindt het bedrijfsleven geen hinder van vertragingen bij overheidsinstanties in de verschillende lidstaten.

Actualisatie

Met inwerkingtreding van verordening 883/2004 vervalt de rechtsbasis voor formulier EU-101. De Europese Commissie gaat er van uit dat het Europese systeem voor elektronische gegevensuitwisseling tussen de nationale uitvoeringsorganisaties in 2010 operationeel is. Alle lidstaten hebben ingestemd met de terugvaloptie waarbij afdrukken in een gestandaardiseerde lay-out worden verstuurd ingeval een nationale uitvoeringsorganisatie nog niet is aangesloten op het Europese systeem.

Enmalige gegevensvraag, waarbij de overheid gebruik maakt van reeds beschikbare gegevens, is met de invoering van het Europese systeem nog niet voorzien.

10. Limosa-melding voor buitenlandse werknemers in België

België heeft in 2007 de Limosa-melding ingevoerd om inzicht te krijgen in (werkzaamheden van) buitenlandse werknemers in België. Vermoedelijk is dit een imple-

mentatie van de detacheringrichtlijn. waardoor ook chauffeurs bij Limosa aangemeld dienen te worden. Dit belemmert het vrije verkeer van diensten.

Afgesproken wordt om nader onderzoek te doen naar de belemmeringen en zo een casus met aantoonbare schade op te bouwen. Via ambtelijk overleg wordt daarna eventueel getracht om België te overreden om de Limosa-melding af te schaffen. Een infractieprocedure is genoemd als laatste redmiddel.

11. Reikwijdte ARIE-regeling inzake arbeidsrisico's

De Aanvullende Risico Inventarisatie en Evaluatie (ARIE) verplicht bedrijven, waar bepaalde hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig (mogen) zijn, om onderzoek te doen en maatregelen te treffen om arbeidsrisico's te voorkomen. Hiertoe dienen standaard scenario's te zijn opgenomen in een plan.

Eind 2008 is een adviesaanvraag ingediend bij de SER. Aanleiding hiervoor was een evaluatie van de ARIE, waarbij onder andere bleek dat vervoersgebonden inrichtingen de voorschriften niet goed vinden aansluiten bij de bedrijfsprocessen en de daadwerkelijke risico's in de inrichting. De transportsector wordt expliciet betrokken bij de voorbereiding van het SER-advies, dat voor juni 2009 verwacht.

12. Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners

Het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) stelt eisen aan het externe veiligheidsbeleid van bedrijven die op grote schaal werken met gevaarlijke stoffen. Bij de regelgeving geldt een uitzondering voor inrichtingen waar slechts voor korte tijd (te) veel stoffen zijn opgeslagen en waar geen stoffen worden verwerkt, bewerkt of (over) verpakt worden.

Met name voor vervoersgebonden inrichtingen waar op- en overslagactiviteiten plaatsvinden en de gevaarlijke stoffen in de transportverpakking blijven, blijkt de regelgeving onduidelijk. Aanbevolen wordt om een circulaire te sturen aan het (lokaal) bevoegd gezag om de interpretatieruimte in de BRZO te beperken. Tevens wordt een gezamenlijk overleg voorgesteld om de BRZO (in relatie tot andere veiligheidsregelgeving) te bespreken en te evalueren.

Actualisatie

VROM heeft aangegeven niet achter de aanbeveling voor een circulaire te staan omdat zij geen signalen heeft ontvangen waaruit onduidelijkheden over de interpretatieruimte blijken. VROM is wel bereid de problematiek verder te bespreken (via regulier overleg).

17. Naheffing belasting op LPG bij heftrucks

Voor mobiele werktuigen is over de brandstof energiebelasting verschuldigd in plaats van de brandstofaccijns die is verwerkt in de brandstofprijs bij reguliere tankstations. Bedrijven moeten aangifte doen voor de energiebelasting. Bovendien moeten bedrijven proberen de betaalde accijns terug te vorderen, om niet dubbel belasting te betalen. Deze accijns kan echter alleen door het tankstation worden teruggevorderd. Bovendien is bij het tanken niet altijd bekend dat energiebelasting is verschuldigd, dan wel hoe aangifte moet worden gedaan. Bedrijven lopen daardoor het risico op naheffingen en boetes.

Om naheffingen en boetes te voorkomen zouden de belastingtarieven gelijk moeten worden getrokken of zou maar een type belasting op LPG moeten worden geheven. De mogelijkheden daartoe worden onderzocht door het ministerie van Financiën. In afwachting van die onderzoeken wordt afgesproken om andere oplossingen, zoals het vereenvoudigen van de aangifte, nog niet verder te bestuderen.

18. EU-procedures BTW afdracht en teruggave

In de EU gelden verschillende BTW-richtlijnen. Deze zijn op een aantal punten inhoudelijk complex en administratief belastend voor bedrijven. Daarnaast zijn er wat betreft de BTW-heffing verschillen tussen personenvervoer en goederentransport. Ook zijn er verschillen tussen lidstaten, bijvoorbeeld door 'kan' bepalingen bij de BTW-afdracht, zoals inzake de 'verleggingsregeling' en de 'plaats van dienst'. Ook voor de BTW-teruggaaf hanteren de lidstaten verschillende procedures en verschillen de doorlooptijden. Daarnaast stellen lidstaten verschillende eisen aan facturen en verschillen ze in attitude ten opzichte van elektronisch factureren. Tenslotte wordt de frequentie, waarmee bedrijven aangifte moeten doen (listing), verdrievoudigd. Deze verplichting is per 1 januari 2010 ook van toepassing op bedrijven die transportdiensten verlenen en waarbij de BTW-heffing is verlegd. In de toekomst gaat deze verplichting ook gelden voor andere diensten.

Aanpassen van EU-regelgeving vereist unanimiteit in de besluitvorming is daardoor weinig kansrijk als een snelle oplossingsrichting. De kwestie van de BTW-afdracht bij personenvervoer wordt opgenomen op de lijst met voorstellen voor de High Level Group, onder leiding van Stoiber. Datzelfde geldt voor de EU-regelgeving omtrent "listing". Een verwacht voorstel inzake elektronische facturen wordt door overheid en bedrijfsleven gezamenlijk opgepakt. Met de inwerkingtreding van het BTW-pakket op 1 januari 2010 wordt het knelpunt omtrent het terugvragen van in het buitenland betaalde BTW grotendeels opgelost.

Actualisatie

Op 28 januari 2009 heeft de Europese Commissie een richtlijnvoorstel met betrekking tot facturering (waaronder het elektronische factureren) ingediend bij de Raad.

19. Verschil in omgang woon-/werkverkeer in belastingen

Woon-werk kilometers van werknemers worden voor de loon- en inkomstenbelasting als zakelijk beschouwd terwijl dit voor de omzetbelasting privé kilometers zijn. Dit veroorzaakt extra (administratieve) lasten voor bedrijven, met name in situaties waarbij voor de loon- en inkomstenbelasting geen rittenregistratie meer hoeft te worden bijgehouden.

Aanpassen van de Europese BTW-regelgeving wordt niet haalbaar geacht. Om die reden wordt nader onderzocht of er in de uitvoering verbeteringen mogelijk zijn, door (1) te kijken naar aansluiting bij de vereenvoudiging van de rittenregistratie en (2) in zake het Besluit Uitsluiting Afrek omzetbelasting (BUA) de wensen van het bedrijfsleven te inventariseren en de mogelijkheden te onderzoeken.

Actualisatie

Op 9 februari 2009 is een beleidsbesluit uitgebracht waarin is vastgelegd dat voor de berekening van de BTW-correctie voor privé-gebruik wordt aangesloten bij de forfaitaire regeling in de inkomsten- en loonbelasting.

20. Oponthoud bij inklaren van containers

Het bedrijfsleven ervaart problemen bij het inklaren van containers. Douanecontrole zorgt voor extra onzekerheid in het logistieke proces en de controle op geselecteerde containers zorgt voor oponthoud en leidt tot kosten voor het bedrijfsleven. Met name voor containers die fysiek gecontroleerd dienen te worden, moet het bedrijfsleven kosten maken die hoog kunnen oplopen. Dat wordt mede veroorzaakt door de strenge regels voor het verplichte ontgassen op grond van ARBO-regelgeving.

De Douane gaat meer aandacht geven aan de communicatie over het controleproces en de positie van de Douane daarin. Dat gebeurt deels door artikelen in de bladen van de ondernemersverenigingen. Daarnaast wordt afgesproken dat nader onderzoek is gewenst naar: (1) de beperkende werking van ARBO-regelgeving en (2) de kosten van fysieke controles. Het initiatief voor dit onderzoek ligt bij het bedrijfsleven. Tenslotte wordt door het bedrijfsleven gekeken naar de mogelijkheden om Service Level Agreements af te sluiten waarin doorlooptijden van diverse schakels in het controleproces worden vastgelegd.

Actualisatie

Eind februari 2009 heeft de minister van VROM als coördinerend minister uitvoering gegeven aan de motie Poppe/Boelhouwer over gegaste containers. De belanghebbenden zijn in overleg over het terugdringen en beheersen van risico's in de keten. Onderdeel hierbij is bijvoorbeeld het opstellen van protocollen die zijn gericht op afspraken met leveranciers in het land van herkomst en op werkwijzen die naleving van Arbo- en Warenwet borgen.

21. EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns

Dieselaccijns is onderdeel van de dieselprijs en daarmee een belangrijke factor in de kostprijs van transport. EU-lidstaten hanteren andere accijnstarieven en verschillen in het bestedingsdoel van ontvangsten. Datzelfde geldt voor andere indirecte belastingen en heffingen.

Het bedrijfsleven wil graag een fundamentele en principiële discussie op gang brengen over het bestedingsdoel van belastingen op transport en mobiliteit, de totale belastingdruk op transport en tenslotte de versplintering van heffingen en inningmethoden. Invoering van één Europees accijnstarief wordt op korte termijn niet haalbaar geacht. Bovendien verschillen de partijen van mening over de wenselijkheid hiervan.

22. Hoge (weekend-) kosten inspecties

Dit knelpunt is niet besproken tijdens een werksessie vanwege de lopende evaluatie van de tariefstructuur.

Nederland werkt met een omslagstelsel om de kosten van inspecties door te berekenen. Gevolg is dat toeslagen op de loonkosten direct wordt doorberekend. Hierdoor worden voor de inspecties in de avond en in het weekend hogere kosten doorberekend. De gehanteerde systematiek is gebaseerd op het MDW-rapport Maat Houden en wordt rijksbreed toegepast.

Op dit moment wordt de tariefregeling geëvalueerd. In maart 2009 vindt een consultatieronde plaats, waarbij ook het bedrijfsleven is betrokken. Vervolgens wordt de tariefregeling naar de Tweede Kamer gestuurd voor verdere behandeling. De nieuwe tarieven zouden per 1 juli 2009 van kracht moeten worden.

23. EU-inspectie-eisen veterinaire controles

Dit knelpunt is niet besproken tijdens een werksessie omdat de deelknelpunten via diverse andere kanalen al door de betrokken partijen worden besproken en, in enkele situaties, de beschikbare speelruimte binnen de Europese regelgeving al volledig wordt benut.

Door eisen in EU-regelgeving, controles door verschillende inspectiediensten, de krappe marges in de luchtvaart en de aard van het veterinaire transport treden een aantal (product-) specifieke problemen op. In de huidige tariefstructuur wordt bovendien met verschillende rekeneenheden gewerkt voor import en doorvoer gewerkt.

De samenwerking tussen inspectiediensten op Schiphol is onderdeel van het project Eenduidig Toezicht en Front-office Schiphol. Ook krijgt verbetering van de samenwerking de aandacht tijdens het traject Re-design Cargo, waarbij verschillende betrokken partijen ernaar streven om, op korte termijn, procesverbeteringen te realiseren.

ren. Ook tijdens reguliere overleggen worden werkafspraken gemaakt om onvolkomenheden in het proces te verhelpen. Bovendien wordt verwacht dat de Europese Commissie toestemming geeft om verschillende informatiesystemen te koppelen.

Voor de EU-regelgeving, waaruit de keuringsverplichting voortvloeit, is een voorstel voor een meer risicogebaseerde aanpak in consultatie. De Nederlandse overheid en het bedrijfsleven bespreken dit voorstel gezamenlijk en proberen tot een gezamenlijk standpunt te komen.

In de evaluatie van de tariefstructuur wordt de kostenberekeningsystematiek tegen het licht gehouden. Hierbij wordt ook gekeken naar het verschil in gebruikte reken-eenheden.

24. Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage

Door beperking van cabotage kan transportcapaciteit niet optimaal worden benut. In Nederland zitten overheid en bedrijfsleven op dezelfde lijn. Beide partijen streven naar volledige liberalisering van het cabotagevervoer, bij voorkeur geregeld door (aanpassing van) EU-regelgeving, maar eventueel via bilaterale afspraken. Dankzij een politiek akkoord in juni 2008 zijn de regels geharmoniseerd en is een deel van het knelpunt opgelost. Nederland blijft streven naar volledige liberalisatie en blijft de discussie (op Europees niveau) voeren.

25. EU-Ketensecurity voor diverse modaliteiten

Door de toegenomen aandacht voor terrorisme zijn verschillende security-programma's ontwikkeld, naast al bestaande veiligheids- en betrouwbaarheidsprogramma's. Bedrijven worden geconfronteerd met een stapeling van regelgeving en aparte certificeringprocedures.

Het beoogde effect van al die regelgeving ter bestrijding van terrorisme wordt in deleving van het bedrijfsleven niet gerealiseerd. Ook wordt betwijfeld of de kosten om aan de regelgeving te voldoen opwegen tegen de (maatschappelijke) opbrengsten. Om die reden wordt een gezamenlijke evaluatie afgesproken. Ook wordt deze kwestie op Europees niveau aanhangig gemaakt door een gezamenlijke lobbyagenda en via de High Level Group. Deze route wordt ook gevolgd voor wederzijdse erkenning van securityprogramma's (en uniformering van de eisen) tussen de EU-lidstaten onderling en tussen de EU en de VS.

Onderzocht wordt of de Wet beveiliging burgerluchtvaart (uitgevoerd door de KMAR) beter aangesloten kan worden op de CDW/AEO (uitgevoerd door de Douane). Ook wordt aanbevolen om een integrale, multi-modale toolkit te ontwikkelen, waarbij een modulaire aanpak mogelijk wordt gemaakt. Daarbij wordt rekening gehouden met eisen die gesteld zijn bij eerdere certificeringtrajecten.

32. Mogelijkheid verplichte APK-keuring in andere EU-lidstaten

Om te voldoen aan de verplichte APK moeten voertuigen gekeurd worden in de lidstaat waarin ze staan geregistreerd. Ook voertuigen die voor langere tijd in andere lidstaten worden ingezet moeten aan deze verplichting voldoen en derhalve teruggereden worden naar de lidstaat van registratie.

Nederland is momenteel bezig met twee pilots, waarbij kan worden voldaan aan de APK-verplichting door keuringen in andere lidstaten. Aanbevolen wordt om deze pilots voor zowel APK-1 als APK-2 te laten gelden. Daartoe zou V&W de RDW moeten verzoeken nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden. Op dit moment wordt onderzocht welke juridische stappen gezet dienen te worden om een APK te mogen uitvoeren op ander grondgebied.

33. EU-lidstaat verschillen in uitrustings-eisen voertuigen

Lidstaten stellen verschillende eisen aan de uitrusting van voertuigen. Daarbij gaat het zowel om de uitrusting die aan boord dient te zijn als de eisen waaraan die uitrusting of het voertuig dient te voldoen. Denk hierbij aan snelheidsstickers, winterbanden, veiligheidsvesten, en dergelijke. Die eisen kunnen tegenstrijdig zijn waardoor naleving van de wet onmogelijk is.

Om dit knelpunt op te lossen wordt voorgesteld te inventariseren welke eisen gesteld worden en deze inventarisatie in mei 2009 toe te sturen aan V&W. Vervolgens wordt in onderling overleg bepaald welke vervolgstappen worden genomen. Tevens wordt onderzocht wat de Conventie van Wenen voorschrijft inzake de wederzijdse erkenning van (uitrustings-) eisen aan voertuigen. Eventueel wordt deze kwestie op Europees niveau aangekaart.

36. EU-trillingsrichtlijn (Vervallen)

Door (inwerkingtreding) van richtlijn 2002/44/EG zijn werkgevers verplicht te beoordelen aan welke trillingen werknemers worden blootgesteld. Daarbij dient vooral te worden gelet op overschrijding van de grenswaarde.

Die situatie komt in de transportsector slechts in uitzonderlijke gevallen voor. Om die reden concludeert het bedrijfsleven dat dit knelpunt voor dit project kan komen te vervallen.

37. Roetfilters dieselmotoremissies (Vervallen)

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

Door de vervangingsplicht en de normale bedrijfseconomische vervangingscyclus wordt verwacht dat het merendeel van de investeringen om aan de regelgeving te kunnen voldoen inmiddels is gedaan. De kosten van naleving zijn hierdoor onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering geworden. Het lijkt niet zinvol om dit terug te draaien. Ook zijn er geen actuele en concrete probleemgevallen bekend. Om die reden kan het knelpunt voor dit project, volgens het bedrijfsleven, komen te vervallen.

38. Aansprakelijkheid vervoerder in Nederland

Dit knelpunt gaat over de aansprakelijkheidsverdeling tussen vervoerders en verladers. Deze verdeling is ook geregeld in de Algemene Vervoerscondities (AVC). Via de Stichting Vervoeradres (sVa) probeert het bedrijfsleven op dit moment tot een gezamenlijk voorstel te komen. In februari 2009 wordt hierover een uitspraak van het Algemeen Bestuur van TLN verwacht. De overheid wordt gevraagd de bijbehorende aanpassing van de regelgeving te faciliteren.

Aangezien (1) het bedrijfsleven eerst tot overeenstemming dient te komen en daarvoor al overleg voert via Stichting Vervoeradres en (2) aanpassing van de limiet geen regeldruk gevolgen heeft, wordt voorgesteld om in het kader van de kabinetsreactie op Rapport Weg Belemmeringen geen specifieke acties af te spreken, maar wel de voortgang te monitoren. De kwestie blijft wel onderwerp van discussie tussen vertegenwoordigers van het bedrijfsleven.

Actualisatie

Op 4 februari 2009 heeft het Algemeen Bestuur van TLN het voorstel tot aanpassing van de aansprakelijkheidslimiet afgewezen.

40. Vervoermanagementeisen gemeenten

Inzake vervoermanagement voor personen- en goederenvervoer heeft de Rijksoverheid besloten vooralsnog geen verplichting aan het bedrijfsleven op te leggen via het Activiteitenbesluit. Door de zorgplicht in de Wet milieubeheer kunnen lagere overheden deze verplichting, in gevallen waarin dat noodzakelijk wordt geacht, wel opleggen aan bedrijven.

Ten tijde van de werksessie waren geen concrete voorbeelden bekend van bedrijven die problemen ondervinden met vervoermanagement voor goederenvervoer of de opstelling van gemeenten. Dat komt doordat slechts enkele gemeenten actief zijn en de huidige pilots voor goederenvervoer op een zorgvuldige manier zijn opgezet.

Afgesproken wordt om de pilots voor goederenvervoer over een jaar te evalueren. Daarbij is expliciet aandacht gevraagd voor de zorgpunten van het bedrijfsleven, zoals het bijstellen van drempelwaarden, het verplichte karakter, de inmenging van de overheid met de bedrijfsvoering, de verhouding tot andere initiatieven op het gebied

van transportbesparing en het maatschappelijke rendement. Ook de relatie met jurisprudentie over 'nabijheid' en 'invloedssfeer' kunnen dan aan de orde komen. Volgens het bedrijfsleven kan beter worden gekozen voor positieve prikkels en beleidsinstrumenten met een vrijwillig karakter, zoals een subsidieregeling, dan voor instrumenten met een verplicht karakter.

Actualisatie

Voor vervoermanagement voor personenvervoer is de inwerkingtreding van een Ministeriele Regeling met verplichte maatregelen opgeschort in afwachting van de resultaten van de maatregelen die zijn voorgesteld vanuit de Taskforce Mobiliteitsmanagement, onder leiding van Lodewijk De Waal. Ook heeft de Rijksoverheid het Bevoegd Gezag gevraagd om terughoudend op te treden zolang de Taskforce Mobiliteitsmanagement actief is.

Op 16 februari 2009 is een motie van Kamerleden Cramer en Roefs aangenomen. In deze motie wordt gepleit voor een verplichtend karakter van vervoermanagement voor personen, indien de aanpak via convenanten van Taskforce Mobiliteitsmanagement, geen succes blijkt.

Planning Noordzij knelpunten (vervolg)															
Knelpunt	Oplossing in Actieplan	2009													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
21	EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns	21.1.1.	Geen actie. Oproep voor fundamentele discussie en onderzoek naar totale belastingdruk (op vervoer).												
22	Hoge (weekend-) kosten inspecties	22	Knelpunt is niet besproken in een werksessie. Betreft terugkoppeling van de voortgang.												
23	EU-inspectie-eisen veterinaire controles	23	Knelpunt is niet besproken in een werksessie. Betreft terugkoppeling van de voortgang.												
24	Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage	24.1.1.	Blijven aandringen op liberalisering van het cabotagevervoer (ondanks gedeeltelijke oplossing door politiek akkoord van juni 2008)												
25	EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten	25.1.1.	Aanleveren overzicht(en) met securityprogramma's en daarin gestelde eisen.												
			Gezamenlijke evaluatie van de effectiviteit en doelmatigheid van de securityprogramma's.												
			Gezamenlijke lobby voor Europese discussie over kosten en baten van de securityprogramma's.												
			Aandacht vragen bij de High Level Group voor deze kwestie via plaatsing op lijst Stoiber.												
			Nader onderzoek naar mogelijkheden voor samenwerking door Koninklijke Marechaussee en Douane.												
			Ontwikkeling van een integrale, multi-modale toolkit security in combinatie met een modulaire aanpak.												
32	Mogelijkheid verplichte APK in andere lidstaten	32.1.1.	Nader onderzoek naar mogelijkheden om APK 1 op te nemen in de pilot.												
33	EU-lidstaten: verschillen in uitrustings-eisen voertuigen	33.1.1.	Opstellen inventarisatie probleemgevallen.												
			Bespreken inventarisatie en vervolgstappen.												
			Nader onderzoek naar Conventie van Wenen en eventueel kwestie bespreken op Europees niveau.												
34	Aslastendruk; drukverplaatsing lading	34.1.1	Uitvoeren van een bewustwordingscampagne over de gevolgen van overbelading en de mogelijkheden om te hoge aslastendruk te voorkomen.												
			34.1.2	Doorwerking Wet Wegvervoer Goederen via de medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever.											
35	EU-lidstaten; verschil vastzetten van lading	35.1.2	Herzien van het handhavingsbeleid in Nederland rond het vastzetten van lading.												
			35.1.3	Organiseren van een dag over vastzetten van lading voor brancheorganisaties uit andere lidstaten.											
36	EU-Trillingsrichtlijn (Vervallen)	36	Knelpunt is niet meer van toepassing op de transportsector.												
			36.1.1.	Eventueel opnemen op lijst dereguleringsvoorstellen voor HLG (Stoiber).											
37	Roetfilters dieselmotoremissies (Vervallen)	37	Knelpunt is niet meer van toepassing op de transportsector.												
			37.1.1.	Nader onderzoek veilige blootstellingslimiet door Gezondheidsraad.											
				Nader onderzoek uitvoeringsvraagstuk blootstellingslimiet door SER.											
			37.1.2.	Aanbeveling: verbeteren communicatie en concretiseren van de regelgeving naar maatregelen en middelen.											
			37.2.1.												
			37.3.1.	Bespreken individuele gevallen met Arbeidsinspectie.											
37.4.1.	Aanbeveling: kennis van Arbeidsinspectie beter benutten.														
38	Aansprakelijkheid van de vervoerder in Nederland	38.1.1.	Het bedrijfsleven komt via Stichting Vervoeradres (sVa) met een gezamenlijk voorstel voor aanpassing van de wet.												
			Aanpassing van de regelgeving (eventueel).												
40	Vervoersmanagement-eisen gemeenten	40.1.1. 40.1.2.	Evaluatie van de pilot(s) vervoersmanagement goederenvervoer.												
Afgesproken actie wordt uitgevoerd.															
Afgesproken actie waarvan onbekend is of / wanneer deze plaatsvindt.															

Bijlage II: Rapportageformats (2^e reeks werksessies)

Inhoudsopgave:

05. Beperking marktwerking bij afvalinzameling (in binnensteden)	2
09. Formulier EU-101: dekking sociale zekerheid	4
10. Limosa-melding voor buitenlandse werknemers in België	6
11. Reikwijdte ARIE-regeling inzake arbeidsrisico's	7
12. Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners	8
17. Naheffing belasting op LPG bij heftrucks	10
18. EU-procedures BTW afdracht en teruggave	12
19. Verschillende omgang woon-werkverkeer in belastingen	15
20. Oponthoud bij inklaren van containers	17
21. EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns	19
24. Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage	21
25. EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten	23
32. Mogelijkheid verplichte APK ook in andere lidstaten	26
33. EU-lidstaten: verschillen in uitrustingseisen voertuigen	28
36. EU-Trillingsrichtlijn (Vervallen)	29
37. Roetfilters dieselmotoremissies (Vervallen)	31
38. Aansprakelijkheid vervoerder in Nederland	34
40. Vervoermanagementeisen gemeenten	36

Veel gebruikte afkortingen

TLN	Transport en Logistiek Nederland
EVO	EVO Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
EU	Europese Unie

05. Beperking marktwerking bij afvalinzameling (in binnensteden)

Gemeenten hebben de zorgplicht voor (inzameling van) huishoudelijk afval. Die inzameling kunnen gemeenten zelf uitvoeren dan wel uitbesteden aan een overheids-NV of privaat bedrijf. Wat bedrijfsafval betreft is ieder bedrijf c.q. ontdoener van afval ervoor verantwoordelijk dat het afval op een deugdelijke wijze wordt ingezameld en verwerkt. Hierbij heeft het bedrijf keuzevrijheid voor wat betreft de afvalinzamelaar. Gemeentelijke inzamelaars zamelen soms zowel huishoudelijk als bedrijfsafval in.

05.1 Beperking van de keuzevrijheid en marktwerking:

Rapport Weg Belemmeringen stelt dat gemeenten de marktwerking beperken door de plaatsing van afvalcontainers op de openbare weg te verbieden en ontdoenende bedrijven daarmee impliciet te verplichten om ondergrondse (door gemeente geëxploiteerde) containers te gebruiken.

Dit knelpunt speelt vooral in binnenstedelijke gebieden, waar sommige gemeenten (uit ruimtelijke overwegingen) het aanbieden van afval aan de openbare weg beperken of verbieden. Gemeenten proberen, door eisen te stellen aan de tijden waarop afval mag worden aangeboden of de voertuigen waarmee wordt ingezameld, de inzameling te structureren. Veel van deze eisen zijn begrijpelijk (zoals inzameling buiten winkelopeningstijden), maar mogen niet leiden tot het de facto onmogelijk maken van het ontdoen van afval. Sommige gemeenten hebben voor de inzameling van huishoudelijk afval ondergrondse ruimten aangelegd. Daarbij is soms het gebruik van afvalcontainers van specifieke leveranciers verplicht, bij gebruik van die voorziening. In sommige gevallen krijgen particuliere inzamelaars geen toegang tot de ondergrondse inzamelplaatsen of is er onvoldoende ruimte. De infrastructuur zou tegen gelijke condities aan de partijen beschikbaar moeten worden gesteld.

Gemeenten kunnen de aanleg van de voorzieningen (deels) financieren vanuit de afvalstoffenheffing op inzameling van huishoudelijk afval. Die financiering is toegestaan maar mag niet leiden tot oneerlijke concurrentie via niet-marktconforme tarieven bij de inzameling van bedrijfsafval.

Doordat de gemeente eigenaar is van de grond en beslissingsbevoegd is inzake het gebruik, kan inzameling van bedrijfsafval ook via vergunningverlening worden beïnvloed, indien bedrijven voorzieningen willen treffen voor de inzameling van bedrijfsafval. De gemeente beïnvloedt de vrije keuze van ontdoenende bedrijven als deze de facto gedwongen worden gebruik te maken van gemeentelijke voorzieningen en structuren. Een ongelijk speelveld kan op termijn leiden tot een monopoliepositie van de gemeentelijke inzamelaar.

Op dit moment ontbreekt een wettelijke titel om gemeenten aan te pakken op het moment dat gemeentelijke afvalbedrijven of overheid NV's misbruik maken van hun positie. Ook de NMa heeft geen mogelijkheden om overheden te sanctioneren. Het voorstel voor wijziging van de mededingingswet is een eerste stap om een aantal spelregels te bepalen om een gelijk speelveld tussen publieke en private inzamelaars te creëren.

05.1.1. Oplossing: Vernieuwing van de mededingingswet.

Als oplossingsrichting wijst de Commissie Noordzij richting het voorstel voor aanpassing van de mededingingswet. De Ministerraad heeft reeds ingestemd met dit wetsvoorstel en naar de Tweede Kamer gestuurd, waar behandeling al meerdere malen is uitgesteld. Het bedrijfsleven vreest dat de Kamer het voorstel verwerpt of behandeling langdurig blijft uitstellen. Het bedrijfsleven wil de spelregels op sommige punten graag verder aanscherpen, maar spreekt de uitdrukkelijke wens uit om, als eerste stap in de goede richting, de voorgestelde wetwijziging in te voeren.

Vanwege het politieke karakter is in de werksessie nagedacht over stimulering van het politieke proces. EVO, TLN en de Vereniging Afvalbedrijven attenderen de Kamerfracties voor het AO van 18 maart 2009 op deze snel realiseerbare oplossing. VNG onderzoekt haar positie in deze discussie. De VNG heeft zich bereid verklaard om in voorkomende gevallen, waar mogelijk sprake is van ongepast gedrag aan de zijde van een gemeente, in overleg te treden met betrokken partijen en te bezien of een oplossing mogelijk is.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
5.1.1.	Attenderen Kamerfracties bij AO van 18 maart.	VA, TLN en EVO	Februari/maart
	Resultaat: Terugkoppeling aan V&W.	VA, TLN en EVO	Maart 2009
	Bespreken van concrete gevallen.	VA, TLN, EVO en VNG	Onbekend
	Resultaat: Geen resultaat afgesproken.		
Risico's		Maatregelen	
A.	Tweede Kamer stemt niet in met het wetsvoorstel.		

09. Formulier EU-101: dekking sociale zekerheid

Werknemers in de EU-lidstaten dienen sociaal verzekerd te zijn en de premies voor sociale verzekeringen moeten door de werkgever worden afgedragen. Wanneer werknemers tijdelijk arbeid verrichten in een andere lidstaat dan kunnen zij gewoon onder de sociale verzekeringsregeling van het eigen land blijven vallen. Bij controles moet dan aangetoond worden dat de sociale premies al zijn afgedragen om te voorkomen dat ook de lokaal geldende premies worden geïnd. Daartoe kan gebruik worden gemaakt van detacheringsverklaring E-101 (formulier EU-101), een gestandaardiseerd formulier dat in alle lidstaten wordt gebruikt. In Nederland kan de werkgever het formulier bij de Sociale Verzekeringsbank (SVB) aanvragen. De werkgever verstrekt een kopie aan haar werknemers.

De sociale zekerheid van een werknemer kan veranderen, bijvoorbeeld als deze van werkgever wisselt. De werkgever moet het formulier dan terugvorderen van de werknemer. Om de lasten laag te houden kunnen bedrijven formulieren in bulk aanvragen.

09.1. Bij controle aantonen dat sociale verzekeringspremies elders al zijn ingehouden:

Volgens Rapport Weg Belemmeringen wordt bij controle van werknemers bewijs gevraagd dat sociale premies al zijn ingehouden. Het formulier EU-101 kan daarvoor worden gebruikt, maar dit formulier is, in verband met de actualiteit van de gegevens, slechts een jaar geldig. Dit beide leidt tot administratieve lasten voor bedrijven.

09.1.1. Oplossing: Invoering Europese pas als bewijs van dekking sociale zekerheid.

Commissie Noordzij komt met de aanbeveling dat er een Europese pas dient te komen waarmee werknemers kunnen aantonen dat de sociale verzekeringspremies al zijn ingehouden.

Nadeel van de oplossingsrichting is volgens het bedrijfsleven dat werknemer en werkgevers dan nog steeds moeten zorg dragen voor de informatie-uitwisseling. Daarnaast wordt, door verordening 883/2004 en de toepassingsverordening, formulier EU-101 vervangen door elektronische informatie-uitwisseling tussen de sociale verzekeringsbanken van de verschillende lidstaten. Deze verordeningen treden vanaf 1 maart 2010 in werking, met een overgangstermijn van 2 jaar voor lidstaten om zich aan te sluiten op het Europese netwerk voor elektronische gegevensuitwisseling.

Om aansluiting tussen de systemen van alle lidstaten te bewerkstelligen dienen de systemen eerst op nationaal niveau goed te zijn opgebouwd. Nederland loopt hierbij voorop (RINIS). Momenteel zijn tussen België, Duitsland en Nederland afspraken gemaakt om gegevens over de sociale verzekering van werknemers uit te wisselen.

Als voorkeursoplossing zou vertrouwd moeten worden op de controles in de lidstaat van herkomst, waardoor niet meer aangetoond hoeft te worden dat de sociale verzekeringspremies zijn betaald. Hierdoor is formulier EU-101 hier ook niet meer voor nodig. Wederzijds vertrouwen is in essentie al opgenomen in de EU-regelgeving, maar wordt ingevuld door nationaal handhavingsbeleid. Het aanpassen en synchroniseren van nationaal handhavingsbeleid in de EU-lidstaten is een moeizame weg om te bewandelen. Aangezien verordening 883/2004 al in 2010 in werking treedt is die aanpassing ook niet meer noodzakelijk. Door digitalisering komt de informatie-uitwisseling tussen de overheden op gang en kan het toezicht anders worden ingericht. Door eenmalige gegevensuitvraag kan het knelpunt worden opgelost. Bij eenmalige gegevensuitvraag maakt de overheid gebruik van de informatie die zij zelf beschikbaar heeft, in plaats deze steeds opnieuw te vragen van bedrijven en burgers. Het principiële punt kan ook op de lijst voor de High Level Group worden opgenomen.

Het bedrijfsleven verwacht echter dat deze oplossing pas laat gerealiseerd zal zijn, mede met het oog op de huidige staat van de systemen in andere lidstaten. Daarnaast zijn er zorgen over de praktische uitvoering aangezien inspectiediensten op de controlelocaties toegang moeten hebben tot de systemen. Om die reden wordt voor de korte termijn als oplossing voorgesteld om de geldigheidsduur van formulier EU-101 te verlengen tot daadwerkelijke inwerking-treding van de systemen en geen tijdelijke, alternatieve print in te voeren. Op die manier (1) draait het bedrijfsleven niet op voorvertragingen in de betreffende lidstaten en (2) loopt men niet het risico dat de digitale prints leiden tot discussies met handhavende instanties. SVB onderzoekt of dit technisch haalbaar is en overlegt met SZW en het bedrijfsleven om dit verder vorm te geven. SVB houdt daarbij rekening met aandachtspunten, zoals de handhaving en (de invloed op) andere sectoren. Tevens gaan het bedrijfsleven en de SVB een gezamenlijke lobby voeren voor de geldigheidsduur van formulier EU-101 richting collega's in andere lidstaten. V&W ontvangt terugkoppeling in verband met het monitoren van de voortgang. Ook wordt de kwestie op de lijst voor de High Level Group gezet.

Actieplan		
Actie	Wie	Wanneer
09.1.1.	Eventueel via de High Level Group aandacht vragen voor erkenning van controles in de lidstaat van herkomst.	Regiegroep Regeldruk.
	Resultaat: Kwestie op lijst Stoiber.	Regiegroep Regeldruk.
	Vervangen formulier EU-101 door elektronische informatie-uitwisseling.	Sociale Verzekeringsbanken van de lidstaten.
	Resultaat: Geen resultaat afgesproken.	Uiterlijk 2012
	Nader onderzoek naar verlengen geldigheidstermijn van formulier EU-101.	SVB.
	Gezamenlijke lobby voor verlenging geldigheidsduur en behoud formulier EU-101.	SVB, TLN, EVO, e.a..
	Resultaat: Terugkoppeling aan V&W.	SVB, TLN, EVO, e.a..
	Resultaat: Kwestie op lijst Stoiber.	Regiegroep Regeldruk.
		1 ^e helft 2009
		2009
		Juni 2009
		1 ^e helft 2009
Risico's		Maatregelen
A.		
B.		

10. Limosa-melding voor buitenlandse werknemers in België

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

10.1 Buitenlandse chauffeurs die in België rijden moeten zich bij Limosa aanmelden:

De aanmelding bij Limosa wordt door Rapport Weg Belemmeringen als knelpunt gezien. Volgens het rapport kost de aanmelding 3 minuten per chauffeur zodat een bedrijf met 100 chauffeurs hier minstens 5 uren werk aan heeft. Bovendien is de verklaring maar een jaar geldig.

De juridische grondslag voor de Limosa-melding is niet duidelijk. Het lijkt erop dat het een implementatie is van de EU detacheringrichtlijn. Hierdoor vallen ook vrachtwagenchauffeurs bij cabotageritten of buschauffeurs die door België rijden naar hun eindbestemming, onder de verplichte Limosa-melding. Aangezien de verplichting alleen geldt voor buitenlandse chauffeurs wordt de Limosa-melding door het Nederlandse bedrijfsleven ervaren als een middel om cabotageritten in België te bemoeilijken. De detacheringrichtlijn levert in Frankrijk vergelijkbare situaties op. In Frankrijk dienen buitenlandse werknemers en werkgevers zich te melden (bij de arbeidsinspectie). Ook is de nationale CAO van toepassing. Hierdoor wordt cabotage ontmoedigd. De Limosa-melding lijkt een vorm van protectionisme en is mogelijk strijdig met het vrije verkeer van diensten.

10.1.1. Oplossing: Afschaffen van de Limosa-melding.

Als oplossing voor het knelpunt stelt Commissie Noordzij dat België deze meldingsplicht voor buitenlandse werknemers zo snel mogelijk moet afschaffen.

Het bedrijfsleven onderschrijft deze oplossingsrichting. Om hier invulling aan te geven wordt afgesproken dat het bedrijfsleven eerst nader onderzoek doet naar concrete situaties om te materialiseren wat de belemmering inhoudt en zo een casus met aantoonbare schade op te bouwen. Deze casus wordt eerst via ambtelijk overleg met België besproken. Dat kan via het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en/of de Regiegroep Regeldruk. Als laatste redmiddel wordt gekeken naar de mogelijkheden om een infractieprocedure tegen de Limosa-melding te starten. V&W ontvangt terugkoppeling over de voortgang.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
10.1.1.	Nader onderzoek om belemmeringen te materialiseren en een casus te vormen.	EVO, AWWN, e.a..	2009
	Resultaat: Terugkoppeling van de voortgang.	EVO, AWWN, e.a..	Juni 2009
	Ambtelijk bespreken van de casus.	SZW of Regiegroep Regeldruk.	Als een casus is gevormd.
	Resultaat: Terugkoppeling van de bespreking.	SZW of Regiegroep Regeldruk.	
	Opstarten en voeren van infractieprocedure indien ambtelijk overleg niet helpt.	n.n.b.	Indien noodzakelijk.
	Resultaat: Geen resultaat afgesproken.		
Risico's		Maatregelen	
A.	Aandacht vestigen op Limosa-melding kan leiden tot strengere handhaving.	Een dossier opbouwen vóór ambtelijk overleg.	
B.			

11. Reikwijdte ARIE-regeling inzake arbeidsrisico's

De Vergunning Wet milieubeheer is de indicatie of vervoersgebonden bedrijven vallen onder de Aanvullende Risico Inventarisatie en Evaluatie (ARIE). De ARIE gaat over arbeidsrisico's en is een aanvulling op de normale RIE, welke gericht is op het voorkomen van (veelvoorkomende) ongevallen. Bij de RIE vindt inspectie plaats via risicogebaseerde steekproeven, waarbij beroepen met een hoger ongevallenrisico vaker worden gecontroleerd. De ARIE gaat over het voorkomen van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen, die zelden voorkomen. Daarmee heeft de ARIE-regeling een veel sterker preventief karakter. De inspectie wordt uitgevoerd door de afdeling Major Hazard Control van de Arbeidsinspectie. Iedere ARIE-plichtige inrichting wordt geïnspecteerd.

De ARIE-regeling is de vervanging van de ArbeidsVeiligheidsRapportage (AVR). De verplichte, diepgaande risicoanalyses van de AVR zijn in de ARIE-regeling vervangen door standaard scenario's. Bij de aanwijzing wordt gewerkt met vier categorieën van stoffen: brandbaar, explosief en (extreem) toxisch. Tevens dienen bedrijven een plan met maatregelen om risico's te beperken op te stellen. Vanwege de specialistische kennis worden hiervoor vaak adviesbureaus ingeschakeld.

11.1. Uitvoeren van een Aanvullende Risico Inventarisatie en Evaluatie:

Rapport Weg Belemmeringen ziet als knelpunt dat bedrijven een Aanvullende Risico Inventarisatie en Evaluatie dienen uit te voeren. Vervolgens dient een plan te worden gemaakt om maatregelen te treffen en dit plan vervolgens ten uitvoer te brengen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de beoogde handelingen in het bedrijf.

Een probleem in de transportsector is dat vooraf niet bekend is hoe vaak en hoeveel gevaarlijke stoffen er in opslag zijn. Hierdoor moeten scenario's worden opgesteld die in praktijk nooit of incidenteel voorkomen. Daarnaast is door de complexiteit voor bedrijven onduidelijk wanneer zij onder de regeling vallen. Bij de evaluatie van de ARIE is gebleken dat vervoersgebonden inrichtingen de ARIE-voorschriften niet goed vinden aansluiten bij de bedrijfsprocessen en de daadwerkelijke risico's in de inrichting. Naar aanleiding van deze evaluatie heeft SZW een adviesaanvraag ingediend bij de SER, met specifieke aandacht voor vervoersgebonden inrichtingen.

Vanwege de ADR worden al strenge veiligheidsmaatregelen gesteld aan het materieel en transportverpakkingen. In de ARIE-regeling wordt hier volgens het bedrijfsleven geen rekening mee gehouden. Het knelpunt wringt het meest bij vervoersgebonden inrichtingen waar sprake is van "nederlegging tijdens transport". Het gaat hierbij specifiek om op- en overslag (crossdock) activiteiten waarbij de gevaarlijke stoffen in de transportverpakkingen blijven. Het gaat daarbij ook om stukgoederen. Vanwege ADR en andere veiligheidsregelgeving wordt de ARIE gezien als een extra set verplichtingen die zijn doel voorbij schiet. Bovendien betekent de ARIE extra inspecties.

11.1.1. Oplossing: Geen voorgestelde oplossing.

Commissie Noordzij stelt geen oplossing voor bij dit knelpunt. De aangekondigde adviesaanvraag bij de SER heeft daar een rol in gespeeld. Die aanvraag is eind 2008 ingediend en vraagt expliciet aandacht voor vervoersgebonden inrichtingen. De Commissie Arbeidsomstandigheden is gestart met het voorbereiden van het SER-advies en in de ingangsnote voor behandeling van de adviesaanvraag is gepleit voor betrokkenheid van de vervoerssector. Naar verwachting wordt in juni 2009 een advies uitgebracht. V&W krijgt de voortgang teruggekoppeld.

Actieplan			
Actie	Wie	Wanneer	
11.1.1.	Aanmelden vervoerssector bij (de voorbereiding van) het SER-advies.	EVO, TLN, VNO-NCW, e.a.	1 ^e helft 2009
	Resultaat: Terugkoppeling van de voortgang.	EVO, TLN, VNO-NCW, e.a.	Juni 2009
Risico's	Maatregelen		
A.	Vervoersgebonden inrichtingen krijgen onvoldoende aandacht in het SER-advies.	Specifieke aandacht in advies aanvraag en betrekken vervoerssector in voorbereiding SER-advies.	
B.			

12. Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners

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

12.1. Relevantie, uitvoerbaarheid en duidelijkheid van gestelde eisen:

Volgens Rapport Weg Belemmeringen kan de BRZO, die is ontworpen voor de procesindustrie, ook van toepassing zijn op logistieke dienstverleners wanneer de opgeslagen hoeveelheid gevaarlijke stoffen grenswaarden overschrijd. Inrichtingen worden dan verplicht om onderzoeken uit te voeren en maatregelen te implementeren. Voor vervoersgebonden inrichtingen zijn geen op maat gemaakte scenario's voorhanden. Tevens wordt het beleid van inrichtingen vanuit verschillende perspectieven geïnspecteerd, waarbij verschillende eisen voor (externe) veiligheid gelden of deze anders worden geïnterpreteerd. Daardoor is onduidelijk aan welke eisen een inrichting dient te voldoen.

Flexibiliteit - de groei van bedrijven en het snel veranderen van klantenbestand - is een belangrijk kenmerk van de logistieke sector. In praktijk vragen bedrijven bij de milieuvergunning extra capaciteit aan, om in te kunnen spelen op marktomstandigheden. Zij worden hierdoor BRZO-plichtig, terwijl de grenswaarden in praktijk misschien nooit worden overschreden.

Rond het transport van gevaarlijke stoffen geldt de ADR¹. Daarbij worden al strenge veiligheidsmaatregelen gesteld aan het materieel en transportverpakkingen. Daarnaast worden bijvoorbeeld ook vanuit de milieuregelgeving of brandveiligheid eisen gesteld aan de inrichting. Door de bestaande regelingen betwijfelt het bedrijfsleven of de BRZO tot extra veiligheid leidt. Daarnaast worden de inspecties door verschillende instanties uitgevoerd en geeft het bevoegd gezag ter plekke invulling aan de interpretatieruimte in de regelgeving.

In de BRZO geldt een uitzondering voor inrichtingen waar slechts voor korte tijd (24 à 48 uur) (te) veel stoffen zijn opgeslagen en waar geen stoffen worden verwerkt of (over-) verpakt worden. Het knelpunt wringt echter het meest bij vervoersgebonden inrichtingen waar sprake is van "nederlegging tijdens transport". Het gaat hierbij specifiek om op- en overslag (crossdock) activiteiten waarbij de gevaarlijke stoffen in de transportverpakking blijven.

12.1.1. Oplossing: Aanpassen van de regelgeving voor vervoersgebonden inrichtingen.

Commissie Noordzij stelt twee oplossingsrichtingen voor. De BRZO zou niet van toepassing moeten zijn op logistieke dienstverleners. Anders moet er duidelijke wetgeving voor vervoersgebonden inrichtingen komen.

Tijdens de werksessie wordt voor inrichtingen waar hoofdzakelijk gevaarlijke stoffen in transportverpakkingen tijdelijk worden opgeslagen de voorkeur gegeven aan de eerste oplossing. Vanwege de bestaande uitzondering in de wetgeving wordt aanbevolen om dit te regelen via een circulaire richting het (lokaal) bevoegd gezag. Met die circulaire kan ook de interpretatieruimte worden beperkt.

Voor een meer structurele oplossing wordt een bespreking voorgesteld waarin het bedrijfsleven en de diverse overheden van gedachte wisselen over de de BRZO in relatie tot andere veiligheidsregelgeving. Deze bespreking zou in de eerste helft van 2009 moeten plaatsvinden. Tenslotte wordt aanbevolen om in Nederland alert te zijn op maatregelen vanuit Brussel die in tegengestelde richting gaan. V&W ontvangt terugg koppeling van de activiteiten.

¹ ADR = Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route.

Actieplan		
Actie	Wie	Wanneer
12.1.1.	Circulaire richting bevoegd gezag om de regelgeving te verduidelijken.	TLN, EVO en VROM.
	Resultaat: Terugkoppeling van de voortgang.	VROM.
	Gezamenlijke bespreking van de BRZO en andere veiligheidsregelgeving.	VROM, BZK, SZW, EVO, TLN en VNO-NCW.
	Resultaat: Terugkoppeling van de evaluatie.	
		1 ^e helft 2009
		Juni 2009
		1 ^e helft 2009
		Juni 2009
Risico's	Maatregelen	
A.	VROM kon niet aanwezig zijn bij de werksessie, maar zou wel de circulaire moeten opstellen.	Geen.

17. Naheffing belasting op LPG bij heftrucks

Getankte brandstof wordt afgerekend, inclusief de belasting die voor de oorspronkelijke gebruiksbestemming, afgedragen dient te worden. Bij reguliere tankstations, bedoeld voor wegverkeer en voertuigen die zijn toegelaten tot de openbare weg, is de brandstofaccijns in de prijs aan de pomp inbegrepen. Alleen de belastingplichtige, hier de tankstationeigenaar, kan de afgedragen brandstofaccijns terugvorderen.

Bedrijven met mobiele werktuigen, zoals heftrucks, kunnen ook bij reguliere tankstations tanken of komen losse tanks vullen. Redenen hiervoor zijn het gemak, de mogelijkheden om (LPG) te tanken op de werklocatie, de kosten van het laten bezorgen van LPG op de werklocatie en de brandstofprijzen. Over brandstof voor intern transportmateriaal en mobiele werktuigen is energiebelasting verschuldigd en bedrijven dienen hiervoor aangifte te doen. Als er brandstof wordt getankt bij een regulier tankstation dan is al brandstofaccijns afgedragen. Om dubbele belastingheffing te corrigeren, zal het bedrijf ervoor moeten zorgen dat reeds betaalde accijns terug wordt ontvangen. Hiertoe moeten de belastingplichtige voor de brandstofaccijns, de tankstationeigenaar, en de belastingplichtige voor de energiebelasting, het bedrijf waar het mobiele werktuig wordt ingezet, zorgen voor de onderlinge afhandeling. Dit is in praktijk een moeizaam proces, waardoor dubbel belasting wordt betaald of in sommige gevallen geen aangifte voor energiebelasting wordt gedaan. Sommige bedrijven zijn in de veronderstelling dat reeds belasting over de brandstof is afgedragen en geen aangifte voor energiebelasting meer nodig is.

17.1. Naheffingen en boetes vanwege verkeerde belastingafdracht:

Rapport Weg Belemmeringen ziet de kans op naheffingen en boetes als ongewenst gevolg van de huidige regeling. Dat risico wordt volgens het rapport versterkt doordat niet duidelijk is (1) welke belasting verschuldigd is en (2) hoe aangifte kan worden gedaan indien voor mobiele werktuigen bij reguliere tankstations wordt getankt.

Erkend wordt dat het administratieve proces om de alleen de verschuldigde belasting te betalen niet eenvoudig is. Foutieve aangifte kan leiden tot boetes en naheffingen. Naast deze (administratieve) lasten kan er een verschil zijn tussen het tijdstip van belastingafdracht en ontvangst van teruggevorderde belasting. Daarbij komt dat het tarief van de energiebelasting momenteel hoger is dan die van de brandstofaccijns. Bij LPG is het verschil in tarieven tussen de brandstofaccijns en de energiebelasting groter dan bij andere brandstofsoorten.

Daarnaast vindt, met het oog op milieu en de gezondheid van werknemers (DME), een omslag plaats waarbij het aantal LPG heftrucks is toegenomen, waardoor de omvang van het knelpunt is toegenomen.

17.1.1. Oplossing: Aanpassing tarieven.

Commissie Noordzij stelt als oplossingsrichting voor om één tarief te hanteren.

In praktijk zijn daarvoor drie mogelijkheden; (1) de brandstofaccijns aanpassen, (2) de energiebelasting aanpassen en (3) beide belastingen aanpassen. Deze mogelijkheden veranderen de procedures niet, maar men loopt geen risico meer op boetes en naheffingen en er hoeft geen extra controle door de Belastingdienst meer plaats te vinden. Ieder van deze mogelijkheden heeft consequenties voor zowel bedrijven die met het bovenstaande knelpunten maken hebben als bedrijven en personen die de genoemde belastingen moeten betalen. Daarom is nader onderzoek nodig. Als alternatief voor één tarief is het hanteren van één soort belasting. Als ervoor wordt gekozen om op LPG alleen brandstofaccijns te heffen, dan vervalt een belangrijk deel van de (omslachtige) administratieve procedures. Deze wijziging heeft echter gevolgen voor alle LPG-gebruikers. Om die reden zouden ook gevolgen van dit alternatief onderzocht moeten worden. Het ministerie van Financiën en de Belastingdienst onderzoeken de mogelijkheden al en zien het Belastingplan 2010 als eerste mogelijkheid om een dergelijk wijziging door te voeren. V&W wordt geïnformeerd over de voortgang.

17.1.2. Oplossing: Vereenvoudiging van de procedures.

Een andere oplossing is, volgens Commissie Noordzij, om de aangifte (voor mobiele werktuigen) te vereenvoudigen.

Deze oplossing is in de praktijk niet eenvoudig te realiseren. De complexiteit zit in de combinatie van de twee regelingen, waarbij de praktische problemen vooral lijken toegespitst op de terugvordering van ten onrechte betaalde brandstofaccijns. Oplossing daarvan zou betekenen dat anderen dan de belastingplichtige rechtstreeks en eenvoudig betaalde belastingen moeten kunnen terugvorderen. De gevolgen van een dergelijke wijzigingen zouden nader onderzocht moeten worden. Bovendien wordt, gesteld dat de tarieven niet wijzigen, van bedrijven gevraagd om administratieve handelingen uit te voeren om de juiste, maar hogere belasting te betalen. Daarom is afgesproken in te zetten op het onderzoek van 17.1.1..

Actieplan			
Actie	Wie	Wanneer	
17.1.1.	Nader onderzoek naar gelijkschakeling van de belastingtarieven. Doorvoeren aanpassing in Belastingplan 2010. Resultaat: Terugkoppeling van de voortgang. Resultaat: Belastingplan 2010 (eventueel).	Financiën en Belastingdienst, met inbreng van bedrijfsleven. Financiën. Financiën en Belastingdienst. Financiën.	2009 Eventueel Juni 2009 Eventueel
17.1.2.	Nadere onderzoeken 17.1.1. afwachten. Resultaat: Geen actie afgesproken.		
Risico's		Maatregelen	
A.	Aanpassing van belastingtarieven is meestal politiek gevoelig en vereist politieke keuzes.	Betrekken van bedrijfsleven bij onderzoek naar de gelijkschakeling van belastingtarieven.	
B.			
C.			

18. EU-procedures BTW afdracht en teruggave

De EU regelgeving rond de Belasting op Toegevoegde Waarde (BTW) bestaat uit verschillende richtlijnen. Zo wordt bijvoorbeeld de BTW-teruggaaf geregeld in de achtste richtlijn (79/1072/EEG) en de BTW-afdracht in BTW-richtlijn 2006/112/EG.

De regelgeving van de BTW-richtlijn 2006 is op een aantal onderdelen complex. Een voorbeeld van de complexiteit zijn de regels over ‘de plaats van dienst’ bij grensoverschrijdende diensten. Bij de BTW-afdracht voor goederen-transport geldt als hoofdregel dat BTW is verschuldigd in de lidstaat waar het transport begint. Bij personenvervoer worden lidstaten geacht BTW-afdracht op te leggen over dat deel van de omzet dat door het vervoer op hun grondgebied wordt gerealiseerd. België, Duitsland, Oostenrijk en Denemarken doen dit bijvoorbeeld. Voor het berekenen van de verschuldigde BTW-afdracht in een lidstaat dient de totale omzet, naar rato van het totaal aantal kilometers, te worden toebedeeld aan de kilometers binnen die lidstaat. Om de aangifte voor de BTW-afdracht te kunnen doen dienen bedrijven zich in de lidstaat te registreren, administratie te voeren en aangifte te doen in de taal van die lidstaat. Ook dienen de facturen te voldoen aan de eisen van de lidstaat en stellen de lidstaten verschillende eisen aan facturen. Voor controle (achteraf) moeten kopie-facturen (kunnen) worden aangeleverd.

De BTW-richtlijn 206/112/EG bevat een groot aantal ‘kan’-bepalingen. Doordat lidstaten deze verschillend hebben uitgewerkt in nationale regelgeving is de complexiteit van de regelgeving binnen de EU en de administratieve belasting ten gevolge ervan toegenomen.

Onder de achtste richtlijn hanteert iedere lidstaat haar eigen procedure voor BTW-teruggaaf aan in het buitenland gevestigde ondernemers. Op dit moment moet men dat terugvragen bij de lidstaat waar BTW-afdracht heeft plaatsgevonden. Zodoende dient per land een administratie te worden bijgehouden en moeten de formulieren van de betreffende lidstaat worden gebruikt. Bedrijven kampen ook met het verschil in looptijden. Voor de BTW-teruggaaf zijn in de lidstaten speciale belastingkantoren. Voor Nederland zit dat kantoor in Heerlen.

Door gebrek aan uniformiteit en de complexiteit zijn bedrijven veel tijd kwijt zijn aan het op een juiste manier toepassen van de regelgeving. Voor iedere lokale afwijking of aanpassing op Europees niveau moeten administratieve systemen worden aangepast wat leidt tot hoge(re) kosten voor ondernemers. Ook leiden voorstellen voor wijzigingen tot onrust. De Europese Commissie komt voortdurend met (lastenverzwarende) voorstellen en maatregelen, vooral in het kader van fraudebestrijding. Tijdens de werksessie worden twee nieuwe voorstellen met gevolgen voor de regeldruk aangestipt². Nederland moet hierover nog een standpunt bepalen.

18.1. Complexiteit en diversiteit bij de BTW-afdracht:

Rapport Weg Belemmeringen stelt dat ‘kan’ bepalingen, waaronder ‘naar eigen inzicht’ in te voeren verleggingsregelingen, leiden tot een complexe en diverse verzameling van procedures inzake de BTW-afdracht. Vanwege de verschillen tussen de lidstaten moeten ondernemers tot in detail uitzoeken hoe de BTW lokaal is geregeld.

Bij een verleggingsregeling worden BTW-handelingen verlegd naar de afnemer, zodat er minder fraudemogelijkheden zijn. Het Verenigd Koninkrijk heeft bijvoorbeeld voor specifieke producten bij binnenlandse transacties de BTW-handelingen verlegd naar de afnemer.

18.1.1. Oplossing: Beperken van de mogelijkheden om afwijkende regelingen in te voeren.

Als oplossingsrichting wordt door de Commissie Noordzij voorgesteld dat de mogelijkheden van lidstaten om afwijkende regelingen in te voeren moeten worden beperkt.

Deze oplossingsrichting wordt niet haalbaar geacht en de huidige regelgeving bevat al beperkingen. Aanpassing van BTW regelgeving vereist unanimitieit in de besluitvorming. Dat maakt besluitvorming traag en zorgt ervoor dat in de voorstellen vrijheden worden ingebouwd om de besluitvorming te realiseren. Om die reden zijn verschillende ‘kan’ bepalingen opgenomen in de BTW regelgeving.

Er zijn drie niveaus van ‘kan’ bepalingen te onderscheiden. In de lichtste variant ligt de beslissing om gebruik te maken van de ‘kan’ bepaling bij de lidstaat. Op het middelste niveau moet de lidstaat een verplichte consultatie van

² Het eerste voorstel is een aanscherping van de BTW-vrijstelling voor import gevolgd door een intracommunautaire transactie (ICT). Het tweede voorstel betreft de introductie van een risicoaansprakelijkheid voor intracommunautaire leveringen waarbij de afnemer geen BTW-aangifte doet (fraude) en de ICL-opgave (listing) te laat of onjuist is ingestuurd.

het BTW-comité (lidstaten plus EC) doorlopen voor de ‘kan’ bepaling mag worden gebruikt. Tenslotte is voor het gebruiken van sommige ‘kan’ bepalingen een machtiging van EC plus de EU-raad van ministers van Financiën nodig voor een lidstaat er gebruik van mag maken.

Voor invoering van een verleggingsregeling is een machtiging van de Europese Commissie plus de Europese Raad van ministers van Financiën nodig waardoor lidstaten deze ‘kan’ bepaling niet ‘naar eigen inzicht’ kunnen toepassen.

Voor de BTW-afdracht over personenvervoer is meerdere keren tevergeefs bij de Ecofin voorgesteld om de regeling van het goederenvervoer te volgen. Voorgesteld wordt om deze kwestie aan te dragen voor de High Level Group.

18.2. Verschillende eisen aan facturen:

In Rapport Weg Belemmeringen wordt als knelpunt gesignaleerd dat lidstaten verschillende eisen stellen aan facturen. Voor papieren facturen zijn wel een aantal basisregels vastgelegd in Europese regelgeving. Deze basisregels worden nationaal aangevuld.

Als onderdeel van de Lissabon strategie om Administratieve Lasten te verminderen probeert de EU elektronisch factureren te stimuleren. Dit proces verloopt moeizaam omdat lidstaten verschillen in attitude ten opzichte van elektronisch factureren. Nederland ziet papieren en elektronische facturen als gelijkwaardig, andere lidstaten willen zwaardere eisen stellen aan elektronische facturen (authenticatie).

18.2.1. Oplossing: Harmoniseer de eisen aan facturen.

Commissie Noordzij ziet harmonisering van de eisen aan facturen op Europees niveau als oplossingsrichting.

Op 28 januari 2009 wordt een richtlijnvoorstel door de Europese Commissie ingediend bij de Raad. Afgesproken wordt dat overheid en bedrijfsleven dit voorstel gezamenlijk op pakken om een Nederlands standpunt te bepalen. Vervolgens worden afspraken gemaakt over de vervolgstappen en bijvoorbeeld een gezamenlijke lobbyagenda.

18.3. Verdrievoudiging van de aangiftefrequentie:

Ten tijde van de inventarisatie door Commissie Noordzij was er sprake van voorgenomen regelgeving waarbij een deel van de bedrijven elke maand aangifte moet gaan doen voor de BTW-afdracht. Hetzelfde zou gaan gelden voor de opgaaf intracommunautaire leveringen (ook wel ‘listing’ genoemd). Bij listing moeten ondernemers nationaal gegevens aanleveren over de waarde van leveringen en bepaalde diensten. Deze wijziging is voorgesteld in het kader van fraudebestrijding.

Een aangepast voorstel is inmiddels aangenomen en wordt per 01-01-2010 van kracht. Het gaat hierbij over listing bij goederen (-levering) en transportdiensten waarbij de BTW-heffing wordt verlegd. Hierdoor is de doelgroep die met de wijziging te maken krijgt breder geworden. Tevens is het drempelbedrag tijdelijk verhoogd. Hierdoor is het aantal bedrijven dat te maken krijgt met de frequentieverhoging lager dan bij het initiële voorstel. Voor diensten blijft de frequentie voorlopig gehandhaafd op eens per kwartaal.

18.3.1. Oplossing: Beter informatie-uitwisseling en samenwerking door belastingdiensten.

Om fraude beter te kunnen bestrijden zou volgens Commissie Noordzij de informatie-uitwisseling en samenwerking tussen de belastingdiensten verbeterd moeten worden. Op die manier worden de bonafide ondernemers niet de dupe van een aantal frauderende partijen.

De belastingdiensten van de lidstaten stellen dat de (frequentere aanlevering van) informatie door het bedrijfsleven nodig is om tot de informatie-uitwisseling tussen lidstaten en het uitvoeren van controles te verbeteren, waardoor fraude eerder opgespoord kan worden. Voor het bedrijfsleven biedt deze (eenzijdige) verzwarende maatregelen geen voordelen. Ook is er slechts een korte invoeringstermijn, waardoor problemen kunnen ontstaan in de aanpassing van systemen. Voorgesteld wordt om dit punt op de lijst met dereguleringsvoorstellen voor de High Level Group (lijst Stoiber) te plaatsen tezamen met het voorstel uit het BTW-pakket om verlegde diensten te gaan ‘lijsten’. De Belastingdienst werkt aan een vereenvoudiging van de aangifte door digitale aangifteformulieren. Ook probeert de Belastingdienst via voorlichting de lastenverzwarende maatregelen zo beperkt mogelijk te houden.

18.4. BTW-teruggaaf bij afdracht in andere lidstaten:

Momenteel hanteert iedere lidstaat eigen procedures voor BTW-teruggaaf van in het buitenland betaalde BTW en moeten bedrijven BTW terugvragen bij de lidstaat waar BTW-afdracht heeft plaatsgevonden. Sinds eind 2007 is deze situatie verbeterd, maar het knelpunt blijft bestaan.

18.4.1. Oplossing: BTW-teruggaaf regelen in de lidstaat van herkomst.

Zoals in Rapport Weg Belemmeringen staat omschreven geldt voor de BTW-teruggaaf dat vanaf 1-1-2010 de ondernemer in eigen land het verzoek tot teruggaaf van de buitenlandse BTW kan indienen. Daartoe wordt in Nederland

een digitale portal ingericht. Waarschijnlijk moet alleen voor bezwaar- en beroepsprocedures rechtstreeks contact worden opgenomen met de betreffende lidstaat. Met deze wijziging van de 8^e richtlijn wordt een deel van het knelpunt opgelost. Verdere verbetering is mogelijk door in de BTW-aangifte voor in Nederland betaalde BTW tegelijkertijd en op dezelfde wijze aangifte te kunnen doen voor in het buitenland betaalde BTW.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
18.1.1.	BTW-afdracht personenvervoer op lijst Stoiber.	Regiegroep Regeldruk.	1 ^e helft 2009
	Resultaat: Kwestie op lijst Stoiber.	Regiegroep Regeldruk.	1 ^e helft 2009
18.2.1.	Bepalen van gezamenlijk standpunt inzake (elektronische) facturen en de vervolgstappen.	Financiën, TLN, EVO, KNV, e.a.	1 ^e helft 2009
	Resultaat: Terugkoppeling van de voortgang.	Financiën, TLN, EVO, KNV, e.a.	Juni 2009
18.3.1.	Ontwikkeling digitaal aangifteformulier. Voorlichting over de wijziging.	Belastingdienst. Belastingdienst.	2009 2009/2010
	Resultaat: Digitaal aangifteformulier. Resultaat: Voorlichtingscampagne.	Belastingdienst. Belastingdienst.	01-01-2010 2009/2010
18.3.1.	Listing van (verlegde) diensten en de frequentieverhoging opnemen op lijst Stoiber.	Regiegroep Regeldruk.	1 ^e helft 2009
	Resultaat: Kwestie op lijst Stoiber.	Regiegroep Regeldruk.	1 ^e helft 2009
18.4.1.	Inwerkingtreding regelgeving. Resultaat: Geen resultaat afgesproken.	Financiën en Belastingdienst.	01-01-2010
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			

19. Verschillende omgang woon-werkverkeer in belastingen

Voor de loon- en inkomstenbelasting wordt woon-werkverkeer van werknemers als zakelijk beschouwd. Privé gebruik van de auto-van-de-zaak wordt gezien als loon in natura waarvoor een bijtelling op het brutoloon berekend dient te worden, indien de werknemer meer dan 500 kilometer privé rijdt met de auto-van-de-zaak. Deze bijtelling is een forfaitaire regeling over de cataloguswaarde.

EU-richtlijn 2006/112/EG (ook wel BTW-richtlijn genoemd) regelt de omzetbelasting. Nederland implementeert de richtlijn via de Wet op de omzetbelasting en hanteert het uitgangspunt dat eindconsumenten op bestedingen BTW dienen af te dragen. Bedrijfsgoederen die ter beschikking worden gesteld aan werknemers, zoals een auto-van-de-zaak, worden eveneens belast met BTW. Bij het berekenen van de omzetbelasting worden woon-werk kilometers van werknemers als privé kilometers gezien, waardoor bedrijven een BTW-correctie moeten toepassen.

Woon-werk kilometers worden voor de loon- en inkomstenbelasting als zakelijk beschouwd terwijl dit bij de omzetbelasting privé kilometers zijn. Dit heeft consequenties voor de praktijk. Ten eerste worden bij de omzetbelasting minder kilometers van werknemers als zakelijk gezien. Ten tweede hoeft voor de loon- en inkomstenbelasting in de kilometeradministratie van de werknemer geen onderscheid te worden gemaakt tussen woon-werkkilometers en andere zakelijke kilometers. Voor de omzetbelasting is dit onderscheid wel nodig, omdat woon-werkkilometers daar gezien worden als privé-kilometers. De rittenregistratie die voor de loon- en inkomstenbelasting wordt bijgehouden, kan niet worden gebruikt voor de berekening van de BTW-correctie. Er dient dus een aanvullende registratie van woon-werkkilometers te worden bijgehouden. Hetzelfde geldt voor bedrijven die werken met een verbod op privé-gebruik. Voor de loon- en inkomstenbelasting hoeft geen rittenregistratie te worden bijgehouden, maar voor de omzetbelasting is wel een administratie van woon-werk kilometers vereist. Als alternatief voor de kilometeradministratie kan gerekend worden met een (forfaitaire) correctieformule.

19.1. De behandeling van woon-werkverkeer in de omzetbelasting leidt tot extra lasten:

Volgens Rapport Weg Belemmeringen leidt de behandeling van woon-werkverkeer in de omzetbelasting ertoe dat (1) bedrijven meer omzetbelasting verschuldigd zijn en (2) bedrijven voor de omzetbelasting moeten weten hoeveel woon-werk kilometers werknemers hebben gemaakt (of moeten rekenen met een van de forfaits).

19.1.1. Oplossing: Aanpassen van de behandeling van woon-werkverkeer in de EU-richtlijn.

Commissie Noordzij stelt als oplossingsrichting voor om de behandeling van woon-werkverkeer aan te passen in richtlijn 77/388/EEG, zodat deze gelijk is aan de loon- en inkomstenbelasting.

Aanpassing van EU-regelgeving inzake belastingen vereist echter unanimiteit van 27 lidstaten. Gezien de aandacht voor BTW over privé-gebruik, is het niet opportuun om deze discussie in Europees verband te voeren. Daarnaast leidt deze aanpassing tot inkomstenderving voor de schatkist. Om die redenen wordt deze oplossingsrichting niet haalbaar geacht. Verandering van de nationale invulling van de speelruimte die de richtlijn biedt dient onderzocht te worden. Op de lange termijn vindt het bedrijfsleven het wenselijk tot gelijkschakeling van definities te komen, op korte termijn wordt geen actie afgesproken.

19.1.2. Oplossing: Onderzoek vereenvoudiging van de rittenregistratie.

Als alternatieve oplossing voor het knelpunt wordt voorgesteld nader onderzoek te doen naar mogelijkheden om aan te sluiten bij de vereenvoudigde rittenregistratie, waarover in het kader van het knelpunt “13. Fiscale bijtelling (bestel) auto-van-de-zaak” afspraken zijn gemaakt. V&W ontvangt terugkoppeling over de voortgang.

19.1.3. Oplossing: Inventariseer wensen voor Besluit Uitsluiting Aftrek omzetbelasting (BUA).

Als tweede alternatieve oplossing zou het bedrijfsleven nu al kunnen inventariseren welke wensen zij hebben voor het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting (BUA). Vervolgens kan gezamenlijk worden onderzocht of deze wensen mogelijk zijn. V&W ontvangt terugkoppeling over de voortgang.

Actieplan		
Actie	Wie	Wanneer
19.1.1.	Geen actie afgesproken. Resultaat: Geen resultaat afgesproken.	n.v.t. n.v.t.
19.1.2.	Nader onderzoek naar vereenvoudiging van de kilometeradministratie. Resultaat: Terugkoppeling voortgang.	Belastingdienst, EVO, e.a. Belastingdienst, EVO, e.a. 2009 Juni 2009
19.1.3.	Inventariseer wensen voor BUA. Onderzoek de mogelijkheden in BUA. Resultaat: Terugkoppeling voortgang.	EVO, TLN, e.a. Belastingdienst, EVO, e.a. EVO, TLN, e.a. 2009 2009 Juni 2009
Risico's		
Risico's		Maatregelen
A.		

20. Oponthoud bij inklaren van containers

Een deel van de binnenkomende en uitgaande containers wordt op basis van een risicoanalyse door de Douane voor controle geselecteerd. Bedrijven zijn wettelijk verplicht om medewerking te verlenen aan deze controle en kunnen daarvoor geen kosten in rekening brengen bij de Douane. Het aanleveren en afvoeren van geselecteerde containers wordt gerekend tot deze medewerking. In praktijk organiseren terminalhouders en stuwadoors dit proces. Bij het lossen van een schip worden de betreffende containers verzameld en ter controle aangeboden. De Douane bewaakt alleen dat geselecteerde containers daadwerkelijk worden aangeboden.

De Douane scant jaarlijks 40.000 containers uit het totale aanbod (2008: ruim 7 miljoen containers). Het scanproces bestaat uit het scannen zelf (3 minuten) en het interpreteren van de scanbeelden (30 minuten). Als er geen aanleiding is voor verdergaande (fysieke) controle dan is een container binnen een uur beschikbaar voor verdere afhandeling. Bij verdergaande controle (<5% van de gescande containers) duurt het langer voordat een container weer beschikbaar is en dient voor die container een gasmeetverklaring van een gasdeskundige te worden geleverd. Indien de concentratie boven een bepaalde waarde ligt, dan komt een geselecteerde container onder Douanetoezicht te staan totdat de gasconcentratie is gedaald en de fysieke controle Arbo-technisch verantwoord kan worden uitgevoerd.

20.1 Douanecontrole zorgt voor oponthoud in de logistieke keten:

In rapport Weg Belemmeringen wordt aangegeven dat bedrijven douanecontrole als knelpunt in de logistieke keten ervaren. Mogelijke oorzaken daarvoor zijn dat (1) er te weinig capaciteit is voor het aantal te controleren containers, (2) bedrijven kosten moeten maken voor (medewerking aan) de douanecontrole en (3) door het onverwachte oponthoud klanten mogelijk niet op tijd beleverd kunnen worden. Deze onbetrouwbaarheid in de logistieke keten leidt tot kosten en irritaties. De kosten die stuwadoors rekenen voor het organiseren van medewerking aan Douanecontrole bedragen tussen € 150 en € 220 per container voor het vervoer. Ook wordt per wachttag € 35 in rekening gebracht.

20.1.1. Oplossing: Stem controlecapaciteit en het aantal controles beter op elkaar af.

Commissie Noordzij stelt als oplossing voor om ervoor te zorgen dat de controlecapaciteit en het aantal te controleren containers op elkaar af te stemmen. Daardoor zou ook de betrouwbaarheid van het logistieke proces moeten verbeteren, waardoor afnemers op tijd kunnen worden beleverd.

In praktijk blijkt dat douanecontrole een proces is waarbij meerdere partijen zijn betrokken. De scancapaciteit van de Douane is ruim bemeten voor het aantal te controleren containers. Die 'overcapaciteit' is een bewuste keuze om in te kunnen spelen op de piekbelastingen in de aanlevering. Stuwadoors en terminalhouders proberen de drukte op te terminal te beheersen door geselecteerde containers naar de douanecontrole te brengen op het moment dat de laad- en losdrukke op de terminal minder is. Hierbij wordt aangetekend dat infrastructuur (plaatsing van de scans ten opzichte van de terminal) een belangrijke factor is. De douane streeft ernaar om in de logistieke stroom te zitten, maar bij bestaande complexen is dat niet altijd mogelijk. Indien voor de controle volstaan kan worden met een scan (>95% van de controles), dan is het hele proces van lossen, vervoeren en controle binnen een dag afgehandeld.

Op dit punt wordt afgesproken dat de Douane meer gaat communiceren over het douanebeleid, (de positie van de douane in) het controleproces en de doorlooptijden, bijvoorbeeld via interviews in de bladen van de brancheverenigingen. Maar er wordt ook gekeken naar de informatie die wordt afgegeven bij tracking&tracing. Momenteel staat daar als melding 'geblokkeerd voor Douanecontrole' terwijl containers zich fysiek niet bij de Douane bevinden.

Een klein deel van de geselecteerde containers moet ook fysiek gecontroleerd worden. Voor deze containers is vanuit ARBO-regelgeving een gasmeetverklaring verplicht. Blijkt uit de gasmeetverklaring dat de concentratie onder de toegestane waarde is dan kan de fysieke controle direct worden uitgevoerd. Containers waarin te hoge concentraties zijn gemeten moeten eerst ontgassen voordat de fysieke controle mag plaatsvinden. Door de strikte regelgeving heeft de Douane weinig mogelijkheden hier anders mee om te gaan, ook als het onwaarschijnlijk is dat gas in de container aanwezig is. De tijd die nodig is voor het ontgassen van een container is afhankelijk van de inhoud en gekozen vervoerswijze. Gemiddeld is dit minder dan 3 dagen, maar in extreme situaties kan het enkele maanden duren (voordat een oplossing voor het ontgassen is gevonden).

Op dit punt speelt ook een recente wijziging in het Douanebeleid een rol. Zowel vanwege de benodigde capaciteit en apparatuur als de veiligheidswetgeving (o.a. terrorismebestrijding) zijn de fysieke douanecontroles verschoven vanuit het binnenland naar de buitengrenzen. Dit betekent dat containers, die voorheen, in afwachting van fysieke controle, verzegeld werden opgeslagen bij het bedrijf (decentraal), nu centraal in bewaring worden gehouden.

Voor dit deelknelpunt vraagt het bedrijfsleven om nader onderzoek naar (1) de beperkende werking van ARBO-

regelgeving inzake de verplichte gasdetectie bij fysieke controle van containers en (2) de kosten en baten van decentraal en centraal georganiseerde fysieke controle door de Douane. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid zou bij het eerste onderzoek betrokken moeten zijn. Voor de kosten-baten analyse stelt EVO een business case op. Er wordt gestreefd om beide onderzoeken te realiseren in de eerste helft van 2009.

20.1.2. Oplossing: Kostenverdeling tussen partijen in de controleketen.

Commissie Noordzij noemt ook de kostenverdeling van de douanecontrole (in brede zin) als oplossingsrichting.

In het controleproces zijn verschillende kosten te onderscheiden. Het gaat daarbij in ieder geval om de kosten die terminalhouders en stuwadoors in rekening brengen voor hun diensten bij de douanecontrole, maar ook de kosten van de gasmeting, 'ontgassen' en vertraagde levering. Op dit punt wordt als (overkoepelende) actie afgesproken dat EVO het initiatief neemt om te kijken naar mogelijkheden om Service Level Agreements (SLA's) af te sluiten, waarbij de doorlooptijd bij verschillende schakels in de keten worden meegenomen. Op die manier kunnen bijvoorbeeld stuwadoors hogere kosten rekenen voor direct aanbieden van geselecteerde containers ongeacht de drukte op de terminal en een dalurentarief. Deltalinqs zou hierbij mogelijk een leidende rol kunnen vervullen.

Actieplan		
Actie	Wie	Wanneer
20.1.1.	Communicatie over douanebeleid en het controleproces.	Douane, TLN en EVO.
	Resultaat: Publicaties in vakbladen. Resultaat: Terugkoppeling over stand van zaken van communicatie activiteiten.	Douane, TLN en EVO. Douane, TLN en EVO.
	Nader onderzoek naar beperkende werking ARBO-regelgeving.	SZW, TLN, EVO, e.a..
	Nader onderzoek naar kosten en-baten van decentrale versus centrale fysieke controle.	EVO.
	Resultaat: Terugkoppeling over de onderzoeken.	EVO en SZW
20.1.2.	Nader onderzoek naar Service Level Agreements en de kostenverdeling.	Deltalinqs, TLN en EVO
	Resultaat: Terugkoppeling over de voortgang.	Deltalinqs, TLN en EVO
Risico's		Maatregelen
A.	VROM maakt in februari maatregelen inzake gegaste containers bekend.	Geen
B.	SZW was niet uitgenodigd voor de werksessie en is derhalve nog niet bekend met het knelpunt.	

21. EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns

Dieselaccijns is onderdeel van de dieselprijs en daarmee een belangrijke factor in de kostprijs van transport. Fluctuaties in de prijs en vooral onverwachte prijsstijgingen leiden tot problemen voor vervoerders. In juli 2008 werd in Nederland de dieselaccijns verhoogd, terwijl de dieselprijzen al op een hoog niveau stonden.

EU-lidstaten hebben de vrijheid om nationaal de accijnstarieven te bepalen, zolang het tarief boven het Europees vastgestelde minimumtarief blijft. Door de beleidsvrijheid van lidstaten bestaan er grote verschillen in de accijnstarieven, maar ook in de besteding van ontvangen accijns. Aanpassing van accijnstarieven heeft direct invloed op de overheidsfinanciën. De Europese Commissie wil de verschillen in tarieven verkleinen door het minimumtarief op dieselaccijns te verhogen. Dit vergt een aanpassing van richtlijn 2003/96/EG.

Belastingaccijns speelt ook een rol bij het functioneren van de interne markt en de concurrentiepositie van de EU ten opzichte van andere (economische) regio's in de wereld. De logistieke kosten in de EU zijn bijvoorbeeld 2 à 3 % hoger dan in de Verenigde Staten. Die kosten werken door in andere economische activiteiten.

21.1. Verschillen in dieselaccijns tussen EU-lidstaten:

Rapport Weg Belemmeringen noemt de grote verschillen in dieselaccijns als knelpunt. De Europese Commissie wil die verschillen verkleinen door ophoging van het minimumtarief, maar volgens rapport Weg Belemmeringen is dan ook een maximumtarief noodzakelijk.

De verschillen in accijnstarief worden door het bedrijfsleven aangegrepen om een meer fundamentele en principiële discussie op gang te brengen over het doel van accijns en andere indirecte heffingen. Daarmee raakt dit knelpunt aan onderwerpen als de totale belastingdruk op transport, internalisatie van externe kosten in de Eurovignet richtlijn (Belasting op Zware Motorvoertuigen), CO₂-heffingen en kilometerbeprijzing. De accijnsverschillen vormen een scheve basis bij de internalisering van externe kosten. Naast de oproep tot discussie wordt door het bedrijfsleven aandacht gevraagd voor de stapeling van belastingen rond vervoer. Daarbij zou ook op Europees niveau inzichtelijk gemaakt moeten worden met welke belastingen en heffingen (en systemen om deze te innen) de sector wordt geconfronteerd.

De Nederlandse tarieven liggen eind 2008 net boven het EU-gemiddelde. De tarieven voor dieselaccijns verschillen aanzienlijk, waarbij Luxemburg en sommige nieuwe EU-lidstaten, dankzij overgangsregelingen, tarieven hanteren onder het Europese minimum tarief. De brandstofprijs aan de pomp is echter bepalend voor de kosten van transport. In die prijs spelen ook andere factoren mee.

21.1.1. Oplossing: Harmoniseer de dieselaccijns in Europa.

Commissie Noordzij stelt twee oplossingsrichtingen voor die moeten leiden tot harmonisatie van de dieselaccijns. De eerste oplossing is het harmoniseren van de accijns door één Europees tarief. De tweede oplossing betreft het creëren van een bandbreedte door invoering van een maximumtarief (voor vrachtverkeer).

Beide oplossingsrichtingen worden onhaalbaar geacht. Aanpassing van de betreffende EU-regelgeving vereist unanimititeit in de besluitvorming. De verwachting is dat landen met een hoge accijns daaraan vasthouden, terwijl landen met een lage accijns daar ook economische motieven voor hanteren. Om de invloed op de overheidsfinanciën van de lidstaten te beperken zou een bandbreedte, die in de loop der tijd smaller wordt gemaakt, kunnen worden ingevoerd. Ook deze oplossingrichting is gezien de historie nauwelijks denkbaar.

De Nederlandse overheid pleit in EU-verband al langere tijd voor het verhogen van het EU-minimumtarief met het oog op een betere afstemming van de accijnstarieven in de lidstaten. Ook de Europese Commissie neemt van tijd tot tijd initiatieven tot verhoging van de minimumtarieven. Het blijkt in de praktijk echter zeer lastig om overeenstemming te bereiken over een substantiële verhoging van het EU-minimumtarief.

De Nederlandse overheid is geen voorstander van harmonisatie of maximumtarieven omdat lidstaten daardoor de ruimte verliezen om zelf beleid te maken. Daarnaast vreest het bedrijfsleven dat een maximumtarief een prijs-opdrijvend effect (omdat lidstaten dit maximum tarief aangrijpen om de accijnzen stapsgewijs te verhogen). Door de hoge accijnzen in het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Frankrijk wordt verwacht dat een Europees tarief boven het huidige gemiddelde komt te liggen. Daarmee nemen de kosten van transport in de EU verder toe.

De meerwaarde van een Europese systematiek is dat de brandstofaccijns als sturingsinstrument kan worden gebruikt. Dan zijn andere instrumenten met (zeer) hoge uitvoeringskosten, zoals de kilometerprijs, misschien niet nodig.

Actieplan		
Actie	Wie	Wanneer
21.1.1.	Oproep voor een fundamentele discussie en onderzoek naar de totale belastingdruk. Resultaat: Geen resultaat afgesproken.	TLN en EVO. n.v.t.
Risico's		
A.		Maatregelen
B.		
C.		

24. Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage

De toegang tot de markt van het binnenlands vervoer voor houders van een communautaire vergunning, die in een andere EU-lidstaat zijn gevestigd (cabotagevervoer), is in andere lidstaten beperkt tot het vervoer dat, conform de EU verordening 3118/93, slechts ‘tijdelijk’ mag worden verricht.

24.1 Beperking van cabotagevervoer:

Rapport Weg Belemmeringen stelt dat (Nederlandse) vervoerders door regelgeving worden beperkt in het uitvoeren van cabotagevervoer. Door deze beperkingen kan de transportcapaciteit niet optimaal worden benut. Daarnaast staat het beperken haaks op eerdere afspraken om cabotagevervoer (op termijn) te liberaliseren.

Zowel de Nederlandse overheid als het bedrijfsleven zijn voorstander van liberalisering. Ten eerste is het principe van vrij verkeer van goederen een belangrijk fundament onder de EU. Maatregelen om cabotage te beperken botsen met dit principe. Ten tweede is cabotagevervoer van belang voor het Nederlandse bedrijfsleven. Nederland is zeer actief in het cabotagevervoer en Nederlandse bedrijven hebben een gunstige concurrentiepositie. De Nederlandse markt is voor vergunninghouders uit andere lidstaten bedrijfseconomisch niet erg interessant. Ten derde past liberalisering bij het verminderen van regeldruk (en bijbehorende initiatieven zoals het Better Regulation programma van de Europese Commissie).

Nederland streeft naar vrije cabotage. Lidstaten als Verenigd Koninkrijk, Oostenrijk, Frankrijk en Duitsland zijn tegenstander van liberalisering, omdat zij hun wegvervoermarkten willen beschermen. Deze landen hebben met nationale wetgeving invulling gegeven aan het begrip ‘tijdelijk’. Mede om de lappendeken van nationale regelingen te stroomlijnen heeft de Europese Commissie invulling gegeven aan het begrip ‘tijdelijk’. Hierbij wordt voorgesteld om in aansluiting op een beladen internationale rit maximaal 3 keer in 7 kalenderdagen cabotagevervoer toe te staan. Retourcabotage is toegestaan. In juni 2008 is hierover een politiek akkoord bereikt.

Het Europees Parlement (EP) heeft een amendement aangenomen om cabotage in 2014 vrij te geven. Bij de 1^e lezing waren het vooral de milieuvoordelen, zoals de betere benutting van de transportcapaciteit, die ertoe leidden dat het amendement werd aangenomen. De vraag is echter of het amendement de 2^e lezing zal overleven, omdat grote lidstaten geen voorstander zijn. De verwachting is dat het EP nog voor het eind van hun zittingsperiode het in 2^e lezing eens zal worden met de Raad, zodat de verordeningen bij de Transportraad van juni 2009 vastgesteld zullen worden. Hierbij speelt mee dat bij toetreding tot de EU een clausule is opgenomen waarbij nieuwe lidstaten voor 5 jaar beperkt worden in het uitvoeren van cabotage. Deze beperking loopt af op 1 mei 2009. Onderdeel van het amendement is de mogelijkheid voor lidstaten om bij gelijke marktomstandigheden wederzijds cabotage vrij te geven. De Commissie heeft daarnaast toegezegd om uiterlijk 2013 een evaluatierapport over marktomstandigheden te presenteren.

24.1.1. Oplossing: Liberalisering van het cabotagevervoer en toestaan van bilaterale afspraken.

Commissie Noordzij stelt als oplossingsrichting voor om het cabotagevervoer te liberaliseren. Als alternatieve oplossingsrichting zouden bilaterale afspraken mogelijk gemaakt moeten worden.

Oplossing van dit knelpunt vereist aanpassing van EU-regelgeving en diverse grote lidstaten zijn geen voorstander van liberalisering. Sinds de inventarisatie van knelpunten door de Commissie Noordzij is op Europees niveau echter wel een politiek akkoord bereikt.

Met dat akkoord worden de bestaande nationale regelingen om het begrip ‘tijdelijk’ te definiëren vervangen door een EU-brede definitie van dat begrip. Hiermee wordt een deel van het probleem opgelost. Ook is bij de 1^e lezing een amendement aangenomen voor liberalisering in 2014 en de mogelijkheid voor bilaterale afspraken. Daarmee wordt het knelpunt mogelijk verder opgelost, maar rond de bilaterale afspraken tussen twee lidstaten bestaan twijfels. Volgens de raads werkgroep mogen, als gevolg van het non-discriminatie beginsel, andere lidstaten van diezelfde vrijheid gebruik maken. Om die reden verwacht Nederland niet dat veel landen van deze mogelijkheid gebruik zullen maken, Duitsland kan bijvoorbeeld niet alleen voor Nederlandse bedrijven ruimere cabotage toestaan.. Tussen de Benelux-landen zijn in het verleden afspraken gemaakt om cabotage toe te staan. Men probeert zich te beroepen op ‘grandfather rights’ om deze afspraken in stand te houden. Daarbij blijft een oude regel voor bestaande situaties in stand en gelden de nieuwe regels alleen voor nieuwe situaties. Ook is er de mogelijkheid dat buurlanden elkaar toestaan een ruimere cabotage uit te voeren. Cabotagevrijheid in Duitsland en België zou voor Nederland een belangrijke stap zijn.

Het politieke akkoord van juni 2008 leidt tot een cabotageregeling die voor het merendeel van de vervoerders werkbaar lijkt, met name voor grote ondernemingen. Daarnaast is cabotage een beperkt deel van de vervoersactiviteiten. Het distributievervoer (in de grensstreken) blijft problemen houden door de cabotagebeperkingen.

In de werksessie wordt afgesproken dat zowel de overheid als het bedrijfsleven blijven streven naar liberalisering en de discussie hierover blijven voeren hoewel verdere liberalisering niet waarschijnlijk is binnen het huidige krachtenveld. Nederland is van mening dat in de jaren voor de opheffing van de cabotagebeperking alleen de periode van 7 dagen moet gelden en dat er geen beperking moet zijn van het aantal cabotageritten. Ook zou de dienstrichtlijn niet van toepassing verklaard moeten worden, omdat cabotage beperkt is in de tijd. Hiermee worden (administratieve) lasten beperkt en de handhaving vereenvoudigd.

Een tweede actie betreft het blijven aandringen op het toestaan van (exclusieve) bilaterale afspraken. Lidstaten houden daarmee de vrijheid zelf te bepalen welke andere lidstaten, onder overeengekomen condities, cabotagevervoer kunnen verrichten. V&W verwacht terugkoppeling over de 2^e lezing bij de Transportraad van 30 maart 2009 en definitieve vaststelling van de verordeningen bij de Transportraad van 11 juni 2009.

Actieplan

Actie		Wie	Wanneer
24.1.1	Blijven aandringen op liberalisering van het cabotagevervoer. Resultaat: Terugkoppeling aan V&W van de tweede lezing en definitieve vaststelling.	Overheid en bedrijfsleven V&W	April 2009 Juli 2009
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			
C.			

25. EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten

Sinds de aanslagen van 11 september 2001 in New York, 11 maart 2004 in Madrid en 7 juli 2005 in Londen, staat terrorismebestrijding hoog op de Europese en bredere internationale agenda's. Het gevolg is een enorme toename van aandacht voor beveiliging en regelgeving om bedrijven en personen aan te sturen op, dan wel te dwingen tot het nemen van beveiligingsmaatregelen. Deze ontwikkelingen vinden op diverse niveaus plaats en zijn veelal specifiek gericht op bepaalde vervoersmodaliteiten of infrastructurele voorzieningen. Veel van deze regelingen hebben een olievlekwerking waardoor partijen die niet initieel zijn bedoeld (of niet betrokken zijn bij de besluitvorming) worden geconfronteerd met beveiligingseisen en regelgeving. Om aan een bepaalde beveiligingsstatus (certificering) te kunnen voldoen worden bijvoorbeeld eisen gesteld aan partners binnen de (logistieke) keten.

In 2006 publiceerde het directoraat-generaal Energie en Transport (DG TREN) een voorstel om het vrachtvervoer binnen Europa beter te beveiligen. Onderdeel van dit voorstel voor de Ketensecurityverordening is om een kwaliteitslabel voor 'veilige exploitant' toe te kennen aan bijvoorbeeld transportondernemers en verladers die voldoen aan gestelde minimum beveiligingseisen. Een meerderheid van de EU lidstaten heeft echter bezwaren tegen het voorstel en zien het als te veelomvattend en de kosten en administratieve lasten wegen onvoldoende op tegen de voordelen. Daarom heeft de Europese Commissie begin 2007 besloten het voorstel tot 2008 te bevriezen. Ook is besloten dat de ketenbeveiliging voorlopig nog aansluit bij het ontwikkelde beveiligingsconcept van de "Authorized Economic Operator" (AEO), onderdeel van de Europese Douane regelgeving. De Europese Commissie onderzoekt, op basis van de ervaringen met de AEO of het wenselijk is om het dossier ketenbeveiliging te heropenen. Het aantal aanvragen voor de AEO-status blijft achter bij de verwachtingen. Bedrijven verwachten onvoldoende voordeel van de status om de complexe, tijdrovende en kostbare procedures voor certificering te doorlopen (als onderdeel van een strategische beslissing). De vereiste self-assessment kost ongeveer 300 uur.

Bedrijven hebben te maken met (stapeling van) verschillende private en publieke stelsels voor beveiliging, veiligheid en betrouwbaarheid. Zo geldt voor (bedrijven op) haventerreinen de verplichting om aan de International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) te voldoen. Ook voor de zeevaart gelden beveiligingseisen. Op 11 maart 2008 is een nieuwe Europese kaderverordening (300/2008), ter vervanging van verordening 2320/2002, aanvaard en gepubliceerd. Deze regelt dat alle luchtvracht aan boord van vliegtuigen moet worden gescreend, tenzij afkomstig van een 'Known Consignor' of 'Regulated Agent' (De RA-status wordt toegekend aan rechtspersonen per locatie). Verordening 300/2008 wordt nog geïmplementeerd. Op douanegebied is, via verordening 1875/2006, een soortgelijke status ontwikkeld (De AEO-status, die wordt aan rechtspersonen in zijn geheel toegekend) die op 1 januari 2008 in werking is getreden en stapsgewijs wordt uitgebreid tot 1 juli 2009. De eerste AEO certificaten in Nederland zijn op 16 april 2008 uitgereikt. Op 1 juli 2009 wordt ook pre-arrival en pre-departure informatie verplicht.

25.1. Bedrijven moeten zich apart laten certificeren voor de verschillende securityprogramma's:

Als eerste deelknelpunt signaleert Rapport Weg belemmeringen dat de eisen in verschillende securityprogramma's in de diverse sectoren zowel overlappende als verschillende eisen aan de diverse schakels in de logistieke keten stellen. Voor ieder securityprogramma dient een bedrijf zich apart te laten certificeren, ongeacht certificering op grond van andere betrouwbaarheids- of veiligheidsprogramma's en vergelijkbare eisen die daarbij worden gesteld.

Het tweede deelknelpunt wordt veroorzaakt het internationale karakter van de transportsector. De eisen in de diverse securityprogramma's in verschillende EU-lidstaten zijn niet op elkaar afgestemd of zijn zelfs tegenstrijdig. Ook ontbreekt wederzijdse erkenning van programma's tussen de EU (AEO) en VS (CTPAT). Bedrijven die met beide continenten handel drijven moeten daardoor beide certificaten in huis hebben.

25.1.1. Oplossing: Uniformering van beveiligingsprogramma's.

Commissie Noordzij stelt als oplossingsrichting voor om in Europa de eisen uit de diverse beveiligingsprogramma's te uniformeren om beveiligingsmaatregelen zo kosteneffectief mogelijk in te voeren. Een modulaire aanpak voor zowel verplichte als vrijwillige maatregelen en voor alle modaliteiten, wordt aanbevolen. Om draagvlak te creëren, dienen er voldoende positieve incentives te worden ontwikkeld. Commissie Noordzij vindt het belangrijk dat deze incentives een bredere reikwijdte hebben dan uitsluitend de douaneregulering. In de visie van het bedrijfsleven moeten ook vereenvoudigingen mogelijk zijn op het gebied van de omzetbelasting, de accijns en op het gebied van de niet-fiscale regelgeving. Het gaat dan bijvoorbeeld om bepalingen op het gebied van landbouw (veterinaire keuringen, plantenkeuringen etc.) en productveiligheid.

Commissie Noordzij geeft als tweede suggestie dat bij luchtvrachtsecurity de AEO status en de 'known consignor' status inwisselbaar zouden moeten zijn. Indien op sommige deelgebieden strengere eisen worden gesteld, kan voor een modulair systeem worden gekozen. Dat betekent dat er een basismodule komt voor alle gemeenschappelijke

elementen (zoals betrouwbaar personeel, veilig terrein, etc.) en voor de aanvullende eisen van programma's extra modules. De audits hoeven dan alleen over de aanvullende eisen van een programma te gaan.

Tijdens de werksessie worden deze oplossingsrichtingen onderschreven, maar er rijzen veel fundamentele vragen. De (stapeling van) regelgeving heeft bestrijding van terrorisme als doel. Het is de vraag (1) of met de (voorgestelde) maatregelen de beoogde effecten worden bereikt en (2) of dit de kosten rechtvaardigt.

Het bedrijfsleven heeft de indruk dat het beoogde effect niet wordt bereikt. Dat komt gedeeltelijk doordat de maatregelen gericht zijn op de verkeerde sector(en). De aandacht zou meer gericht moeten worden op veiligheid in de openbare ruimte dan op het goederenvervoer. Bij de tweede vraag spelen spin-off effecten mee. Door de aandacht op beveiliging en veiligheid zijn processen verder geprofessionaliseerd. Bedrijven kunnen baat hebben bij deze professionalisering omdat ook schades, verliezen, diefstal en andere criminaliteitsrisico's worden teruggedrongen.

Uit de werksessie komt de aanbeveling om effectiviteit en de doelmatigheid van de securityprogramma's zo snel mogelijk te evalueren. Hierbij wordt aangetekend dat de maatregelen met name voor kleine(re) bedrijven moeilijk zijn te realiseren. Daarbij dient ook de vraag aan de orde te komen waar de nadruk bij het bestrijden van terrorisme moet komen te liggen. Het bedrijfsleven levert een overzicht van verschillende securityprogramma's en bijbehorende eisen aan als startdocument. Ook op Europees niveau moet de stijgende trend in het aantal veiligheidgerelateerde regels worden bijgesteld. Voor beiden lijkt momentum te bestaan vanwege de verwachte discussies over aanpassing van het communautaire douaneregime. Daartoe zouden overheid en bedrijfsleven een gezamenlijke lobby moeten voeren, afhankelijk van de evaluatie. Afgesproken wordt om op Europees niveau ook aandacht te vragen voor deze fundamentele kwestie via de High Level Group, onder leiding van Stoiber.

Naast deze fundamentele aanpak worden een aantal praktische oplossingsrichtingen afgesproken. Ten eerste wordt onderzocht of de Wet beveiliging burgerluchtvaart (uitgevoerd door de KMAR) beter aangesloten kan worden op de CDW/AEO (uitgevoerd door de Douane). Ten tweede is gesproken over uitbreiding en verbreding van de Havensecurity toolkit met andere securityprogramma's en andere modaliteiten. De Havensecuritytoolkit is daarbij als voorbeeld genoemd omdat die langere tijd in werking is en reeds een subsidieaanvraag is ingediend voor uitbreiding naar een mobiliteitsbrede security toolkit, waarbij ook criminaliteitspreventie activiteiten worden afgedekt, bij het Ministerie van Economische Zaken. Wellicht zijn er vergelijkbare oplossingen ontwikkeld. De aanbeveling is om een integrale toolkit te ontwikkelen, waarbij een modulaire aanpak mogelijk wordt gemaakt. Met andere woorden, waarin rekening wordt gehouden met bestaande certificering. Ook hiervoor kan een overzicht dat het bedrijfsleven aanlevert als basis dienen. Verwacht wordt dat veel van de eisen overeenkomen (80%) en derhalve een stevig basiselement bestaat waarvoor aanvullende certificering slechts een beperkt aantal maatregelen extra getroffen hoeven te worden. Hierbij dient ook gekeken te worden naar gelijkschakeling van statussen, afhankelijk van de rol in het logistieke proces, om te voorkomen dat onnodige certificering wordt geëist. Hiertoe moet ook aandacht gevestigd worden op het subject van certificering (een rechtspersoon, een locatie, enz.).

25.1.2. Oplossing: Wederzijdse erkenning.

Een tweede deel van het knelpunt betreft de verschillen in eisen tussen lidstaten en de wederzijdse erkenning tussen lidstaten onderling en tussen de EU en de VS. Commissie Noordzij komt niet specifiek met een oplossing. Vanuit de werksessie komt de aanbeveling om in ieder geval binnen de EU te komen tot wederzijdse erkenning. Daartoe zouden overheid en bedrijfsleven een gezamenlijke lobby moeten voeren. De integrale toolkit zou daarbij mogelijk als instrument naar voren geschoven kunnen worden. Ook zou de EU moeten streven naar wederzijdse erkenning met securityprogramma's in bijvoorbeeld de VS. Die oplossingsrichting wordt echter als moeizaam beschouwd.

Actieplan		
Actie	Wie	Wanneer
25.1.1.	Aanleveren overzicht(en) met security-programma's en gestelde eisen. Resultaat: Overzicht(en) als startdocument.	TLN, EVO, VNO-NCW, e.a.. z.s.m. z.s.m.
	Gezamenlijke evaluatie van de effectiviteit en doelmatigheid van de securityprogramma's. Gezamenlijke lobby voor Europese discussie over kosten&baten van securityprogramma's. Resultaat: Terugkoppeling van de voortgang.	TLN, EVO, VNO-NCW, V&W, Financiën, Justitie, BZK e.a.. 2009 Juni 2009
	Aandacht vragen van de High Level Group voor deze kwestie via lijst Stoiber. Resultaat: Kwestie op lijst Stoiber.	Regiegroep Regeldruk. 1 ^e helft 2009 Juni 2009
	Nader onderzoek aansluiting Wet beveiliging burgerluchtvaart CDW/AEO Resultaat: Terugkoppeling van de voortgang.	Regiegroep Regeldruk, Douane en Koninklijke Marechaussee 2009 Juni 2009
	Ontwikkeling van een integrale, multi-modale toolkit security i.c.m. modulaire aanpak. Resultaat: Terugkoppeling van de voortgang.	TLN, EVO, VNO-NCW, V&W, Financiën, Justitie, BZK, EZ, e.a.. 2009 Juni 2009
25.1.2.	Gezamenlijke lobby voor wederzijdse erkenning binnen de EU onderling en tussen EU en VS. Resultaat: Terugkoppeling van de voortgang.	TLN, EVO, VNO-NCW, V&W, Financiën, Justitie, BZK e.a.. 2009 Juni 2009
	Aandacht vragen van de High Level Group voor deze kwestie via lijst Stoiber. Resultaat: Kwestie op lijst Stoiber.	Regiegroep Regeldruk. 1 ^e helft 2009 Juni 2009
Risico's		
A.	Bij aan aantal acties zijn veel verschillende partijen betrokken. Dat kan de voortgang belemmeren.	Terugkoppeling van de voortgang in juni 2009.
B.		
C.		

32. Mogelijkheid verplichte APK ook in andere lidstaten

EU-richtlijn 96/96/EG maakt onderscheid naar verschillende categorieën van voertuigen en legt daarbij verschillende (minimum) normen vast waaraan de Algemeen Periodieke Keuring (APK) dient te voldoen. Er wordt onderscheid gemaakt naar de APK 1 (voertuigen zwaarder dan 3500 kg) en APK 2 (lichte voertuigen). Daarmee is de basis gelijk, maar lidstaten (en regio's daarbinnen) geven zelf invulling aan het lokaal geldende APK-regime. De ruimte daarvoor wordt ingeperkt door de EU-richtlijn inzake typegoedkeuring. APK-regimes verschillen in details als profieldiepte, remvloeistof en emissies. Deze verschillen zijn deels te verklaren door rijomstandigheden in het betreffende gebied. Vanwege EU-richtlijn 96/96 zijn de verschillen echter klein en het loont nauwelijks de moeite om speciaal te gaan rijden om goedkoper een keuring te laten verrichten. Uitvallen van materieel door technische mankementen is een grotere kostenpost dan de keuringskosten van een APK.

In Nederland wordt de keuring decentraal uitgevoerd door gecertificeerde keurmeesters. De keuring wordt afgemeld bij de RDW en de RDW controleert de kwaliteit van de uitgevoerde keuringen via steekproeven onder de afgemelde voertuigen. Nederland controleert de APK-verplichting via het kentekenregister, andere lidstaten doen dat veelal door controles langs de weg.

Voor zware voertuigen, opleggers in het bijzonder, komen verzoeken om in oostelijk Europa te mogen keuren. De registratiekosten in Nederland zijn relatief laag, waardoor veel materieel met Nederlands kenteken voor langere tijd in andere lidstaten worden ingezet. Om te voldoen aan de APK-verplichting moet dit materieel nu ieder jaar terug naar Nederland voor de keuring.

32.1 De APK mag alleen worden uitgevoerd in de lidstaat waarin het voertuig staat geregistreerd:

Rapport Weg belemmeringen signaleert het knelpunt dat voertuigen voor de verplichte APK terug moeten naar de lidstaat waarin het voertuig is geregistreerd.

In april 2007 is, op basis van bilaterale afspraken, een proef gestart waarbij Belgische keurmeesters in België zware voertuigen met Nederlands kenteken keuren conform het Nederlandse APK-regime (APK 1). Ook voor APK 2 (personenauto's) zijn er al mogelijkheden om de keuring in België uit te voeren. Na zes maanden is de proef geëvalueerd en vanwege positieve resultaten gecontinueerd. Per 1 januari 2009 doen meer keuringstations mee aan de proef. Een van de bevindingen is dat voertuigen die volgens de normen van lidstaat A worden afgekeurd ook worden afgekeurd met de normen van lidstaat B, en vice versa. Voor het uitvoeren van de keuring op ander grondgebied is naar verwachting een wetswijziging nodig.

Voor personenauto's (APK 2) wordt in samenwerking met Spanje een pilot gestart, waarbij kan worden voldaan aan de Nederlandse APK-verplichting door een APK in Spanje, conform het lokaal geldende APK-regime. De keuring wordt wel afgemeld bij de RDW. Ook wordt gekeken naar mogelijkheden om voertuigen met Spaans kenteken in Nederland te keuren volgens Nederlandse normen, met afgifte van een keuringsbewijs.

32.1.1. Oplossing: Maak het mogelijk om in andere lidstaten aan de APK-verplichting te voldoen.

Commissie Noordzij stelt als oplossing voor om APK keuringen ook in andere EU-lidstaten mogelijk te maken en geeft daarvoor twee manieren om daar invulling aan te geven: (1) harmonisatie van frequenties en keuringseisen op Europees niveau en (2) andere lidstaten gaan Nederlandse voertuigen keuren conform het Nederlandse regime.

De eerste oplossing vereist aanpassing van EU-regelgeving en gaat naar verwachting lang duren. Bovendien lijken er meer praktische alternatieven mogelijk, die tevens sneller te realiseren lijken. De tweede oplossingsrichting wordt door het bedrijfsleven als te complex en omslachtig beschouwd. Het doel is goed, maar kan op een meer praktische manier worden nagestreefd, bijvoorbeeld door wederzijdse erkenning. Dit betekent dat een voertuig gekeurd wordt volgens het lokaal geldende APK-regime, ongeacht de lidstaat waarin het voertuig geregistreerd staat. De keuring wordt (ook) afgemeld bij de RDW van de lidstaat waarin het voertuig is geregistreerd. Het APK-rapport of een vergelijkbaar document zal aan de voertuigeigenaar worden overhandigd. Wederzijdse erkenning heeft als oplossing de voorkeur van het bedrijfsleven. Als variant kan de systematiek van de Spaans-Nederlandse pilot worden gevolgd. Hierbij wordt in 2010 gestart met gedeeltelijk wederzijdse erkenning, waarbij enkele specifieke Nederlandse of Spaanse zaken worden toegevoegd aan het lokale APK-regime. Het streven is om per 2012 over te gaan naar volledige erkenning. Deze pilot kan als basis dienen voor bredere uitrol naar andere lidstaten en eventueel voor aanpassing van richtlijn 96/96.

Vanuit de werksessie komt de aanbeveling om ook APK 1 op te nemen in deze pilot en zo snel mogelijk volledige wederzijdse erkenning te realiseren. Daarbij dienen ook nu geldende ontheffingen, bijvoorbeeld voor exceptioneel vervoer (LZ-kenteken), te worden meegenomen. Als actie hiervoor vraagt V&W aan de RDW om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om APK 1 mee te nemen in de pilot of een tweede pilot hiervoor te starten.

Actieplan		
Actie	Wie	Wanneer
32.1.1	RDW verzoeken om nader onderzoek naar de mogelijkheden voor APK 1 in de pilot. Resultaat: Geen resultaat afgesproken.	V&W Februari 2009
Risico's		
A.		Maatregelen
B.		
C.		

33. EU-lidstaten: verschillen in uitrustingeisen voertuigen

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

Dit probleem speelt voor alle verkeersdeelnemers, maar beroepsmatig verkeer heeft er extra last van vanwege de eisen die gesteld worden bij de gebruikte voertuigen en de frequentie waarmee in het buitenland wordt gereden.

33.1 Lidstaten stellen verschillende uitrustingeisen:

Volgens rapport Weg Belemmeringen stellen lidstaten eigen eisen aan wat voertuigen aan boord moeten hebben. Behalve onduidelijkheid over de uitrustingeisen is het in praktijk niet mogelijk aan de verschillende eisen te voldoen. Vanwege de hoge boetes proberen bedrijven wel aan de nationale eisen te voldoen, maar alleen het uitzoekwerk al kost bedrijven veel tijd.

33.1.1. Oplossing: EU breed harmoniseren van de uitrustingeisen.

Commissie Noordzij stelt voor dat de EU de regels inzake de voertuigeisen dient te harmoniseren.

Het bedrijfsleven geeft daarbij als aanvulling dat het met name gaat over de meest voorkomende uitrustingeisen. Volgens het bedrijfsleven komen snelheidsstickers, gevarendriehoeken, veiligheidsvesten, brandblussers, EHBO-kistjes en veiligheidsbrillen als eerste in aanmerking voor harmonisatie. Afgesproken wordt dat het bedrijfsleven begin 2009 een inventarisatie van de probleemgevallen opstelt en toestuurt aan V&W. Deze inventarisatie wordt vervolgens besproken met V&W om eventuele vervolgstappen, bijvoorbeeld het aanbrengen bij de High Level Group onder leiding van Stoiber, te bepalen.

De relatie tot de Conventie van Wenen is onduidelijk. Deze Conventie maakt wederzijdse erkenning van (voertuig-) uitrustingeisen mogelijk en stelt dit misschien zelfs verplicht. Dit betekent dat in Nederland geregistreerde voertuigen, die onder de APK vallen, aan Nederlandse eisen voldoen bij toelating tot de weg en bij periodieke controles. Deze voertuigen zouden op basis van wederkerigheid zonder aanvullende nationale eisen in andere landen moeten worden toegelaten. Ook kunnen voertuigeigenaren dan niet worden beboet voor het niet voldoen aan nationale uitrustingeisen. In praktijk gebeurt dat wel. Afgesproken wordt de Conventie van Wenen nader te bestuderen en eventueel de kwestie in te brengen in Europese gremia (voor handhavers in het wegvervoer).

Actieplan			
Actie	Wie	Wanneer	
33.1.1	Opstellen inventarisatie probleemgevallen.	KNV, EVO en TLN	Mei 2009
	Bespreken inventarisatie en vervolgstappen.	KNV, EVO, TLN en V&W	Mei 2009
	Resultaat: Terugkoppeling aan V&W.	KNV, EVO, TLN en V&W	Mei 2009
	Nader onderzoek naar Conventie van Wenen. Eventueel in brengen in Europese gremia.	V&W KNV, EVO, TLN en V&W	Mei 2009 2009
Resultaat: Terugkoppeling aan V&W.	KNV, EVO, TLN en V&W	Mei 2009	
Risico's	Maatregelen		
A. EU-regelgeving leidt tot strengere eisen.	Geen.		

36. EU-Trillingsrichtlijn (Vervallen)

In juli 2005 is EU-richtlijn 2002/44/EG ingevoerd. Deze bepaalt dat de werknemer niet mag worden blootgesteld aan teveel trillingen (duur en frequentie) en wordt in de Risico-Inventarisatie&Evaluatie (RIE) opgenomen. De normen gelden voor al het materieel (auto's, machines), ook bestaand materieel. Hoge blootstelling aan lichaamstrillingen veroorzaakt (onherstelbare) schade aan het bewegingsapparaat. Dat leidt tot ziekteverzuim en op den duur mogelijk tot arbeidsongeschiktheid. Er zijn twee soorten trillingsnormen: de actiewaarde en de grenswaarde. Trillingen die de actiewaarde overschrijden zullen op den duur schadelijk zijn voor de gezondheid. De grenswaarde mag nooit worden overschreden.

Nederland heeft bij de implementatie van richtlijn 2002/44 de verschillende mogelijkheden om de overgang soepel te laten verlopen benut. De inwerkingtreding heeft op de uiterlijke datum, genoemd in de richtlijn, plaatsgevonden. De richtlijn biedt de mogelijkheid om een overgangsregeling in te stellen voor arbeidsmiddelen die eerder dan 6 juli 2007 in gebruik zijn genomen. Daar is gebruik van gemaakt. Hierbij is bovendien gekozen voor de langst mogelijke termijn (tot 6 juli 2010). Tot twee jaar na inwerkingtreding (tot juli 2007) van de richtlijn mogen arbeidsmiddelen, die niet voldoen aan de richtlijn, nog worden aangeschaft, mits er geen alternatieven voorhanden zijn. Gedurende de overgangstermijn mogen de grenswaarden worden overschreden als organisatorische en technische maatregelen om tot onder de grenswaarde te komen niet mogelijk zijn. Ook inhoudelijk hanteert Nederland de minimale trillingsnormen die door Europa zijn vastgesteld.

Na de bespreking in de werksessie concludeert het bedrijfsleven dat het knelpunt als vervallen kan worden beschouwd voor de transportsector. Reden hiervoor is de verwachting dat het uitzonderlijke gevallen betreft en er geen concrete probleemsituaties bij de ondernemersverenigingen zijn gemeld.

36.1 Het beoordelen en meten van trillingen is ingewikkeld:

Rapport Weg Belemmeringen meldt dat werkgevers verplicht zijn te meten aan welke trillingen werknemers worden blootgesteld. Het meten van trillingen is zeer ingewikkeld en vereist specialistische kennis.

Volgens de EU-richtlijn moet de werkgever de trillingniveaus echter beoordelen. Voor nieuwe arbeidsmiddelen hebben leveranciers de trillingen al gemeten onder gestandaardiseerde omstandigheden. Hiermee kunnen bedrijven beoordelen of er sprake is van normoverschrijding. Ook kan worden gekeken naar maatregelen die genomen dienen te worden bij eventuele normoverschrijding. Van oudere arbeidsmiddelen is de trillingsomvang niet bekend en bij vaststelling van de omvang en de aard van de trillingen spelen verschillende interne en externe factoren een rol. De bestuurder van een vrachtauto zal bijvoorbeeld meer aan trillingen worden blootgesteld bij slecht wegdek dan bij een vlakke weg. Ondernemers hebben meer mogelijkheden om trillingsniveaus te beoordelen. Ze kunnen (1) investeren in meetapparatuur die de trillingen direct kunnen berekenen, (2) gespecialiseerde adviesbureaus inhuren om de metingen te verrichten, (3) metingen overnemen van vergelijkbare ondernemingen en (4) gebruik maken van technische instituten die de meetgegevens publiceren.

36.1.1. Oplossing: Laat de normen alleen gelden voor nieuw op de markt te brengen materieel.

Commissie Noordzij stelt voor om de normen alleen te laten gelden voor nieuw op de markt te brengen materieel. Realisatie van deze oplossingsrichting vereist aanpassing van de EU-richtlijn, aangezien deze één-op-één in het Arbobesluit is geïmplementeerd. Daardoor lijkt een oplossing op korte termijn niet haalbaar. Er zijn wel een aantal mogelijkheden om aanpassing van de EU-trillingsrichtlijn te agenderen. Dit kan via de lijst met dereguleringsvoorstellen voor Stoiber of de evaluatie van de Health and Safety-richtlijn. Ook kan een evaluatie op het gebied van de Arbo-regels aanleiding zijn voor aanpassing van de EU-trillingsrichtlijn.

De haalbaarheid van deze oplossing valt te betwijfelen. Sommige lidstaten zijn terughoudend omdat aanpassing van EU-regelgeving, vooral via amendementen, kan leiden tot verzwaringen. EU-lidstaten verschillen onderling in het niveau van handhaving, waardoor het probleem bij sommige lidstaten meer speelt dan bij andere. Lidstaten die slechts beperkt handhaven zijn meestal ook geen voorstander van wijzigingen.

Veel arbeidsmiddelen worden in het buitenland gemaakt en de producenten maken daarbij de afweging aan welke normen men wil voldoen. De kans is groter dat producenten willen voldoen aan Europese normen dan aan normen uit een kleine lidstaat. Het lijkt derhalve weinig zinvol om nationale normen te stellen aan nieuwe arbeidsmiddelen.

36.2 Verschil in trillingstolerantie:

Een algemene norm werkt niet, volgens rapport Weg Belemmeringen, aangezien individuen verschillen in de mate waarin ze fysiek bestand zijn tegen trillingen.

Dit deelknelpunt sluit niet goed aan bij de (de gedachte achter de) regelgeving. Hoge blootstelling aan lichaams-trillingen veroorzaakt (onherstelbare) schade aan het bewegingsapparaat. Er zijn twee soorten trillingsnormen: de actiewaarde en de grenswaarde. De actie- en grenswaarden die genoemd zijn in de richtlijn zijn, gezondheidskundig gezien, aan de ruime kant. Recente onderzoeken hebben aangetoond dat ook bij lagere blootstelling al een verhoogde kans op schade aanwezig is. Toepassing van de wetgeving (de actiewaarde) leidt dus niet tot het volledig opheffen van de risico's, maar (met name de grenswaarde) zorgt er voor dat excessen uitgebannen kunnen worden. Bij het beroepsgoederenvervoer doen zich naar verwachting weinig situaties voor waarbij de grenswaarden worden overschreden.

36.2.1. Oplossing: Laat de normen alleen gelden voor nieuw op de markt te brengen materieel.

Commissie Noordzij stelt voor om de normen alleen te laten gelden voor nieuw op de markt te brengen materieel.

Het is onduidelijk op welke manier deze oplossing het deelknelpunt oplost. Aangezien er naar verwachting in het beroepsgoederenvervoer maar weinig situaties voorkomen waarin de grenswaarden worden overschreden is niet gesproken over oplossing van dit deelknelpunt.

36.3 Vervroegde vervanging van apparatuur:

Bedrijven moeten eerder hun apparatuur vervangen als blijkt dat hun materieel qua trillingen de norm overschrijdt. Het gaat hierbij om bedrijfseconomisch voortijdige vervanging.

Technologie is een deel van de oplossing om trillingen te verminderen, maar zelfs met de modernste technologie kan niet worden voorkomen dat men aan trillingen wordt blootgesteld. Bedrijven zullen dus ook andere maatregelen moeten treffen. Die maatregelen dienen te zijn beschreven in een plan van aanpak. Daarmee kan de ondernemer aantonen dat wordt getracht om aan de normen te voldoen. Het bedrijfsleven kan hierbij ondersteund worden door berichtgeving over nieuwe mogelijkheden en technologieën.

36.3.1. Oplossing: Laat de normen alleen gelden voor nieuw op de markt te brengen materieel.

Commissie Noordzij stelt voor om de normen alleen te laten gelden voor nieuw op de markt te brengen materieel.

Bij de implementatie zijn overgangstermijnen vastgesteld waardoor in praktijk al gedeeltelijk invulling wordt gegeven aan de voorgestelde oplossingsrichting. Het is onduidelijk in hoeverre deelknelpunt 36.3 een probleem is. Op dit punt wordt geen specifieke actie afgesproken.

36.4 Consequenties in geval van arbeidsongeschiktheid:

In rapport Weg belemmeringen wordt bezorgheid geuit over de situatie waarin een werknemer met rugklachten bij de Arbo-arts zit.

De angst bestaat dat de werkgever moet aantonen dat de werknemer niet teveel is blootgesteld aan trillingen. Deze situatie wordt niet herkend. Daarom is voorgesteld om dit deelknelpunt te laten vervallen.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
36	Knelpunt is niet meer van toepassing. Resultaat: Geen resultaat afgesproken	EVO en TLN	Januari 2009
36.1.1	Eventueel opnemen op lijst dereguleringsvoorstellen voor HLG. Resultaat: Geen resultaat afgesproken.	Regiegroep Regeldruk	
Risico's		Maatregelen	
A.			

37. Roefilters dieselmotoremissies (Vervallen)

Op grond van EU-richtlijnen 2004/37/EG en 76/548/EEG dienen werkgevers te voorkomen dat werknemers (te veel) worden blootgesteld aan gevaarlijke en/of kankerverwekkende stoffen. De uitstoot van dieselmotoren kan kankerverwekkende stoffen bevatten. Voor het gebruik van mobiele machines (o.a. heftrucks) en vrachtauto's met dieselmotoren in (half) afgesloten ruimtes zijn werkgevers derhalve verplicht om alles te doen wat mogelijk is om te voorkomen dat werknemers aan kankerverwekkende stoffen worden bloot gesteld. Het gaat enerzijds om bescherming van werknemers en anderzijds om de mogelijkheden hier, tegen aanvaardbare kosten, invulling aan te geven.

De handhavende overheidsinstanties kunnen op grond van de regelgeving bedrijven verplichten om voertuigen onmiddellijk te vervangen dan wel om verder gebruik van die voertuigen te verbieden. Die vervangingsplicht vloeit voort uit Europese regelgeving en is al sinds 1995 bekend. Vanaf 2004 houdt de Arbeidsinspectie nadrukkelijk toezicht op de naleving van dit wettelijke voorschrift. Over het dilemma is de laatste jaren regelmatig overleg geweest tussen vertegenwoordigers van werkgevers, werknemers en de overheid, ook op politiek niveau. Inmiddels zijn verschillende maatregelen genomen en is getracht de interpretatie van de regelgeving te verduidelijken.

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

37.1 Ontbreken van een blootstellinglimiet:

Volgens rapport Weg Belemmeringen zorgt het ontbreken van een blootstellingslimiet voor problemen. Ten eerste is het hierdoor onduidelijk wat precies wordt gevraagd en ten tweede vult de Arbeidsinspectie (AI) deze interpretatie niet uniform in.

Bij kankerverwekkende stoffen is het niet goed mogelijk een veilige blootstellinglimiet te bepalen. Bij het vaststellen van de blootstelling moet gemeten worden. Daarvoor zijn verschillende meetmethoden en is speciale apparatuur en expertise benodigd. De Gezondheidsraad onderzoekt de mogelijkheid van een veilige blootstellingslimiet en streeft ernaar om in de zomer van 2009 het eindrapport naar de SER te sturen voor nader onderzoek naar de uitvoering. Vooralsong zijn bedrijven verplicht om te dieselmotoremissies (DME) tot een zo laag mogelijk niveau te reduceren.

37.1.1. Oplossing: Hanteer duidelijke (objectieve) eisen in de regelgeving.

Commissie Noordzij stelt voor om duidelijke eisen, bijvoorbeeld een blootstellingslimiet, in de regelgeving vast te leggen zodat werkgevers weten wanneer zij voldoende bescherming bieden aan hun werknemers.

Zoals aangegeven doet de Gezondheidsraad onderzoek naar een veilige blootstellingslimiet. Het bedrijfsleven verwacht dat invoering van een blootstellingslimiet tot aanzienlijke problemen gaat leiden en verwacht een strenge norm omdat de overheid geen risico's wil lopen als het gaat om kankerverwekkende stoffen. Het bedrijfsleven steunt het voorstel om de SER nader onderzoek te laten doen naar het uitvoeringsvraagstuk en vraagt daarbij expliciet om te kijken naar overgangstermijnen en subsidiering.

37.1.2. Oplossing: Verduidelijk de regelgeving en verbeter de communicatie.

De voorgestelde blootstellingslimiet zou ervoor moeten zorgen dat onduidelijkheden en interpretatieverschillen omtrent de regelgeving worden opgehelderd.

Voor vorkheftrucks (onder de 4 ton) blijkt in de praktijk weinig onduidelijkheid te bestaan. Als hoofdregel geldt vervanging, indien mogelijk. Als vervanging niet mogelijk is, dan moet een reductie met 70% moet worden gerealiseerd³, tenzij (1) de blootstelling tot op het achtergrondniveau is teruggebracht, dan wel (2) Euro-4 of Euro-5 motoren worden gebruikt. Ook zijn concrete maatregelen en middelen opgenomen in brochures en andere communicatie-instrumenten.

De communicatie zou wel verbeterd kunnen worden aangezien het knelpunt in praktijk vooral lijkt te spelen bij organisaties en ZZP-ers, die incidenteel ritten uitvoeren waarbij men in (half) afgesloten ruimtes komt. De grotere, professionele organisaties zijn (beter) op de hoogte (van de interpretatie) van de wettelijke eisen en de mogelijkheden om daaraan te kunnen voldoen. Geadviseerd wordt om de regelgeving beter te communiceren voor die specifieke doelgroepen en daarbij vooral gebruik te maken van concrete maatregelen en middelen waarmee men aan de norm kan voldoen. Het bedrijfsleven vraagt daarbij expliciet aandacht voor overgangstermijnen en subsidiering en de doelgroep waar de regelgeving en maatregelen minder goed bekend lijken.

³ Voor het bepalen van dit reductiepercentage zijn minimaal twee metingen nodig (vooraf en achteraf).

37.2 Verschil in normen in verschillende regelgeving:

Rapport Weg Belemmeringen geeft aan de in de regelgeving (van verschillende ministeries) andere normen worden gehanteerd, bijvoorbeeld bij het beoordelen van getroffen maatregelen.

Dit verschil in normen is volgens het bedrijfsleven begrijpelijk. Het kan in praktijk echter tot verwarring leiden bij bedrijven. Bij inspectie op grond van milieuregelgeving kan een bedrijf gecompimenteerd worden voor de getroffen maatregelen, terwijl een inspectie inzake de arbeidsomstandigheden kan leiden tot onmiddellijke stopzetting van de activiteiten dan wel verplichte vervanging van materieel.

37.2.1 Oplossing: Eenduidige regelgeving.

Commissie Noordzij stelt voor om te komen tot eenduidige regelgeving. Het bedrijfsleven verwacht dat dit in de praktijk vertaald wordt naar het hanteren van de strengste norm, ook in situaties waarin daar geen directe aanleiding toe is. Doordat bedrijven geïnvesteerd hebben in moderner materieel of maatregelen zoals roetfilters, komen deze situaties minder vaak voor. Het bedrijfsleven adviseert om te volstaan met het opnemen van concrete maatregelen en middelen in brochures, e.d..

37.3 Regelgeving is gebaseerd op verouderde onderzoeken:

Volgens rapport Weg Belemmeringen is de regelgeving gebaseerd op verouderd onderzoek en wordt derhalve te weinig rekening gehouden met technologische ontwikkelingen.

Voor het verkrijgen van een typegoedkeuring moeten voertuigen voldoen aan bepaalde Euronormen. Deze normen zijn vooraf bepaald en ook het moment waarop die norm van kracht wordt is jaren van te voren bekend. Daarmee kunnen de Euronormen worden verdisconteerd in het beleid. Door deze systematiek ontstaan generaties van voertuigen, waarbij de nieuwe generatie schoner is dan de vorige. Euro-6 is zeer streng en voertuigen die daaraan voldoen zijn aanmerkelijk schoner dan de Euro-5 voertuigen. Voor heftrucks bestaat ook een reeks, 'stages' (EU richtlijn 97/68) maar die correspondeert niet helemaal met de Euronormen. Heftrucks en andere mobiele machines kennen stages 1, 2, 3a, 3b en 4. Deze stages en de Euronormen zijn vormen van bronbeleid.

Ook zijn er technologische middelen om de emissies van voertuigen, die voldoen aan een bepaalde (Euro-)norm, te beïnvloeden. Een bekend voorbeeld hiervan zijn de (retro-fit) roetfilters. Deze roetfilters zijn er in twee varianten: (1) half open en (2) gesloten. Half open roetfilters zijn minder effectief, maar goedkoper en praktischer. Gesloten roetfilters zijn effectiever, maar de keuze voor het juiste type filter en het onderhoud ervan maakt gesloten filters als oplossing minder praktisch. Er zijn ook situatiespecifieke oplossingen mogelijk, zoals opsteekfilters en afzuiginstallaties, waarbij uitlaatemissies worden afgevangen met behulp van slangen aan de uitlaat.

37.3.1 Oplossing: Afschaffen van de vervangingsplicht.

Commissie Noordzij stelt voor om geen vervangingsplicht toe te passen. De vervangingsplicht vloeit echter voort uit Europese regelgeving.

De 'Euronormen' en de 'stages' zijn vormen van bronbeleid. Bij de uitvoering van de vervangingsplicht is getracht redelijkheid (in de normstelling) in te bouwen. Er zijn gevallen bekend waarbij afschrijvingsplannen niet werden geaccepteerd als alternatief voor de onmiddellijke vervanging. Aangezien inmiddels de vervangingsinvesteringen zijn gedaan is dit deelknelpunt volgens het bedrijfsleven niet meer van toepassing. Wel wordt afgesproken om onredelijk geachte situaties te inventariseren en voor te leggen aan de Arbeidsinspecties.

37.4 Houding Arbeidsinspectie:

De Arbeidsinspectie neemt vooral een sanctionerende rol op zich. Hiermee wordt de kennis van de Arbeidsinspectie niet optimaal benut.

37.4.1 Oplossing: Betere benutting kennis Arbeidsinspectie.

Het bedrijfsleven verzoekt de Arbeidsinspectie om niet alleen sanctionerend op te treden maar ook gebruik te maken van de aanwezige kennis om te adviseren. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor uniforme invulling van de interpretatieruimte, mogelijk door het publiceren van concrete maatregelen en middelen.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
37	Knelpunt is niet meer van toepassing. Resultaat: Geen resultaat afgesproken.	EVO en TLN	Januari 2009
37.1.1	Nader onderzoek naar de blootstellingslimiet. Nader onderzoek naar uitvoeringsvraagstuk. Resultaat: Rapport Blootstellingslimiet Resultaat: Advies SER	Gezondheidsraad SER	Zomer 2009 2009
37.1.2	Verbeteren communicatie en concretiseren naar maatregelen en middelen. Resultaat: Geen resultaat afgesproken	SZW	Geschikt moment
37.3.1	Bespreken individuele gevallen met AI. Resultaat: Geen resultaat afgesproken	EVO en TLN	Voorkomende gevallen
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			
C.			

38. Aansprakelijkheid vervoerder in Nederland

In Boek 8 BW is onder meer de maximale aansprakelijkheid van de wegvervoerder vastgesteld. De vervoerder is aansprakelijk voor schade ontstaan door geheel of gedeeltelijk verlies aan waarde van de vervoerde zaken of schade door vertraging. Daarbij is in het verleden door vervoerders en verladers een maximale aansprakelijkheid overeengekomen die in wetgeving is overgenomen. Schade boven dit bedrag komt voor rekening van de verlader.

38.1 Aansprakelijkheidsverdeling tussen verlader en vervoerder:

In Nederland zijn echter andere afspraken overeengekomen dan internationaal op grond van het CMR-verdrag⁴. Dit leidt tot drie deelpunten:

1. De hoogte van de maximale aansprakelijkheid van de vervoerder, bij een bepaalde waarde van de lading per kilogram. Een hogere maximale aansprakelijkheid van de vervoerder kan een lagere (schade-) aansprakelijkheid van de verlader betekenen. Beide partijen maken een afweging met betrekking tot het risico en het afdekken daarvan, bijvoorbeeld door verzekering.
2. Het verschil in hoogte van de maximale aansprakelijkheid tussen de Nederlandse regeling en het CMR-verdrag. Deze is gemaximeerd op € 3,40 (in Nederland) dan wel $8\frac{1}{3}$ SDR (CMR-verdrag). Naast de aansprakelijkheidsverdeling is het vooral onhandig dat er verschillende systemen worden gehanteerd⁵.
3. Het Burgerlijk Wetboek en het CMR-verdrag gaan anders om met de plaats van waardebepaling⁶. In de werksessie wordt aangegeven dit geen onderdeel uitmaakt van het knelpunt.

De aansprakelijkheid van de vervoerder is geregeld in Boek 8 BW en bij Koninklijk Besluit vastgesteld. Diezelfde aansprakelijkheidsbeperking is ook opgenomen in de Algemene Vervoerscondities (AVC). Deze AVC wordt opgesteld via de Stichting Vervoeradres (sVa), waarin alle betrokken particuliere partijen zijn vertegenwoordigd. Binnen de sVa trachten partijen tot overeenstemming te komen over aanpassing van de aansprakelijkheidslimiet in de AVC. Bij wijziging van de AVC wordt een verzoek ingediend tot aanpassing van Boek 8 BW. Aangezien (1) het bedrijfsleven eerst tot overeenstemming dient te komen en daarvoor al overleg voert via Stichting Vervoeradres en (2) aanpassing van de limiet geen regeldruk gevolgen heeft, wordt voorgesteld om in het kader van de kabinetsreactie op Rapport Weg Belemmeringen geen specifieke acties af te spreken, maar wel de voortgang te monitoren (zie oplossing 38.1.1).

38.1.1. Oplossing: Hanteer in Nederland de aansprakelijkheidslimiet uit het CMR-verdrag.

Commissie Noordzij stelt als oplossingsrichting voor om de maximale aansprakelijkheid van de vervoerder in Boek 8 BW te verhogen tot de aansprakelijkheidslimiet uit het CMR-verdrag (momenteel 8,33 SDR).

Afgesproken wordt om via Stichting Vervoeradres te komen tot een gezamenlijk voorstel, geaccordeerd door de Vereniging van Transportassuradeuren. Een gezamenlijk voorstel lijkt nabij, ten tijde van de werksessie ontbreekt alleen nog een formeel akkoord van het bestuur van TLN. Die uitspraak wordt eind februari 2009 verwacht. In het concept voorstel wordt gevraagd om aanpassing van de nationale limiet naar 8,33 SDR (Lees: niet om gelijk-schakeling met of overnemen van (de limiet uit) het CMR-verdrag). Afhankelijk van de uitspraak van TLN worden vervolgstappen ondernomen. Eerst door het bedrijfsleven, vervolgens door het ministerie van Justitie. V&W ontvangt terugkoppeling over de uitspraak van het TLN-bestuur en in juni 2009 over de stand van zaken.

38.1.2. Oplossing: Hanteer het CMR-verdrag voor binnenlands vervoer over de weg.

Commissie Noordzij geeft als alternatieve oplossing om voor het binnenlands vervoer het CMR-verdrag te hanteren.

Daarmee zou naast de aansprakelijkheidslimiet ook de plaats van waardebepaling veranderen voor het binnenlands vervoer over de weg. Deze oplossingsrichting wordt tijdens de werksessie niet gesteund door het bedrijfsleven omdat (1) de plaats van waardebepaling geen onderdeel is van het knelpunt en (2) het hanteren van het CMR verdrag ook onwenselijke gevolgen kan hebben, zoals het wegvallen van de mogelijkheid om nationaal meer passende afspraken te maken of sneller in te spelen op veranderingen.

⁴ Een mogelijke verklaring voor dit verschil is dat bij bepaling van het nationale maximumbedrag gelet is op de waarde van de vracht. Destijds was de opvatting dat de goederen bij internationaal vervoer waardevoller waren dan de goederen bij nationaal vervoer.

⁵ Aan verzekeraarzijde is het ook onhandig las bij risico-overgangen een andere limiet (afwijkend van 8,33 SDR) wordt gehanteerd.

⁶ In boek 8 BW wordt voor alle vervoerstakken uitgegaan van de waarde van de goederen op de plaats van bestemming, dus als de vervoerder de goederen aan de geadresseerde aflevert. Dit in navolging van het zee- en binnenvaartrecht. Bij het CMR-verdrag geldt de afzendwaarde, de waarde op het moment waarop de goederen door de afzender (verlader) aan de vervoerder worden aangeboden. Daarmee houdt het CMR-verdrag rekening met de kans dat de waarde van de goederen verandert gedurende het transport, bijvoorbeeld door douanerechten, stakingen of bederf. Bij het binnenlands vervoer is deze waarde naar verwachting minder veranderlijk.

Actieplan			
Actie	Wie	Wanneer	
38.1.1	Gezamenlijk voorstel via sVa. Resultaat: Terugkoppeling uitspraak TLN. Resultaat: Terugkoppeling voortgang.	sVa TLN TLN, EVO, KNV en sVa	1 ^e helft 2009 Maart 2009 Juni 2009
38.1.1	Eventueel aanpassing van regelgeving. Resultaat: Aanpassing regelgeving.	Justitie Justitie	Ontvangst gezamenlijk voorstel
Risico's		Maatregelen	
A.	Partijen komen niet tot een gezamenlijk voorstel.	Geen, het is de verantwoordelijkheid van de particuliere partijen om te komen tot een voorstel.	
B.			
C.			

40. Vervoermanagementeisen gemeenten

Bij vervoermanagement kan aan bedrijven worden gevraagd om onderzoek (laten) doen naar mogelijkheden om het milieu minder te belasten door vervoersbewegingen. Dat onderzoek zou kunnen leiden tot een plan met maatregelen per 'inrichting'. Binnen vervoermanagement kan onderscheid gemaakt worden naar personen en goederen. Bij vervoermanagement voor personenvervoer gaat het hoofdzakelijk over werknemers van/naar het werk, waarbij werknemers (uit eigen beweging) relatief weinig gebruik maken van particuliere aanbieders van personenvervoer en individuele werknemers beperkt zijn in het treffen van meer collectieve vervoersmogelijkheden. Bij vervoermanagement voor goederenvervoer kan onderscheid gemaakt worden naar ontvangende inrichtingen en vervoerders. Als een ontvangende inrichting eisen gaat stellen aan de aanlevering van goederen, dan worden vervoerende partijen beïnvloed. Voor vervoerende partijen zijn er in de normale bedrijfsvoering al bedrijfseconomische prikkels om transport zo efficiënt mogelijk te plannen.

Na uitvoerige discussie is door de Rijksoverheid besloten om inzake vervoermanagement (voor goederenvervoer) voorsnog geen verplichting in het Activiteitenbesluit op te nemen. Gemeenten en provincies hebben de autonome bevoegdheid om invulling te geven aan de zorgplicht in de Wet milieubeheer conform het lokale milieubeleid. Daarbij mogen aanvullende eisen aan de milieuvergunning worden gekoppeld, indien de noodzaak daarvoor kan worden aangetoond.

40.1 Gemeenten zijn van plan bedrijven te verplichten om aan vervoermanagement te doen:

Rapport Weg Belemmering noemt als knelpunt dat ondernemers verplicht kunnen worden om onderzoek te doen naar besparingsmaatregelen en verplicht kunnen worden maatregelen door te voeren. De essentie hierbij is het verplichtende karakter, juridisch geregeld via de Vergunning Wet milieubeheer.

Op dit moment zijn er geen concrete voorbeelden van bedrijven die problemen ondervinden met vervoermanagement voor goederenvervoer en de opstelling van gemeenten of provincies. Ten eerste zijn er op dit moment weinig gemeenten die vervoermanagement voor goederenvervoer stimuleren. Ten tweede komt het door de zorgvuldig afgewogen manier waarop de huidige pilots voor goederenvervoer, zoals bij de gemeente Amsterdam, zijn opgezet. Gemeente Amsterdam hanteert een aantal drempelwaarden, die moeten worden overschreden voordat een bedrijf wordt gevraagd om aan vervoermanagement te doen. Op dit moment (1) is deelname nog vrijwillig en (2) krijgen bedrijven advies van een onafhankelijk, gespecialiseerd bureau en dit adviestraject wordt door de gemeente gefinancierd. Vervolgens kunnen bedrijven besluiten om de maatregelen door te voeren, op grond van de business case die voor de maatregelen wordt opgesteld. Hierbij wordt een terugverdientijd van 5 jaar gehanteerd en zijn de reële besparingen voor het bedrijf doorslaggevend, niet de milieuwinst. Tot op heden hebben bedrijven voorgestelde maatregelen uit eigen beweging uitgevoerd. In de regio's IJmond en Rijnmond zijn vergelijkbare initiatieven gestart.

Tegen de huidige pilots voor goederenvervoer heeft het bedrijfsleven weinig bezwaren. Het bedrijfsleven is wel bezorgd over de problemen die kunnen gaan ontstaan:

1. Bedrijven vrezen het naar beneden bijstellen van drempelwaarden, waardoor meer bedrijven met (verplicht) vervoermanagement voor goederenvervoer worden geconfronteerd.
2. Op dit moment worden gespecialiseerde, onafhankelijke adviseurs ingeschakeld om, op kosten van de overheid, onderzoek te doen en advies te geven. Het is de vraag of deze werkwijze ook in de toekomst wordt gehanteerd of dat bedrijven zelf deze onderzoek- en advieskosten moeten gaan betalen dan wel de gespecialiseerde, externe adviseurs worden vervangen door bijvoorbeeld medewerkers van gemeentelijke milieudiensten.
3. Voor het opstellen van de business case worden nu de reële besparingen voor bedrijven en een terugverdientijd van vijf jaar gehanteerd. Bedrijven vrezen aanpassing van deze eisen.
4. Een andere zorg van bedrijven is dat gemeenten en provincies op verschillende wijze omgaan met vervoermanagement voor goederenvervoer, waardoor een lappendeken van regeling ontstaat. Lokale voorschriften kunnen daarmee bovendien de concurrentiepositie van bedrijven beïnvloeden.

Deze zorgpunten worden zwaarwegend indien gekozen wordt voor een beleidsinstrument met een verplichtend karakter om vervoermanagement voor goederenvervoer te stimuleren.

Via (herziening van) de Handreiking Wegen naar preventie kan mogelijk worden voorkomen dat er verschillende lokale regelingen worden ontwikkeld of discussies bestaat over de ondergrenzen. De Handreiking heeft echter geen juridische status, aangezien gemeenten autonoom bevoegd zijn om invulling te geven aan de zorgplicht.

40.1.1. Bezie of vervoermanagement in maatschappelijke termen meer oplevert dan het kost.

Commissie Noordzij stelt als oplossing voor om te onderzoeken of vervoermanagement (voor goederenvervoer)

maatschappelijk meer oplevert dan het kost.

In de huidige initiatieven worden business cases opgesteld waarbij de reële terugverdientijd voor bedrijven doorslaggevend is. Een positieve business case voor een specifieke maatregel betekent echter niet dat vervoermanagement in zijn geheel maatschappelijk meer oplevert dan het kost. Aan vervoermanagement zijn meer kosten en opbrengsten verbonden, zoals onderzoekskosten, beperking van de flexibiliteit, kosten van toezicht en milieuwinst. Ook zegt een positief maatschappelijk rendement van vervoersmanagement weinig zonder een vergelijking met andere initiatieven en maatregelen in het kader van duurzame logistiek of transportbesparing. Die kunnen een beter (maatschappelijk) rendement hebben.

Afgesproken wordt de initiatieven met vervoermanagement voor goederenvervoer binnen een jaar te evalueren. Daarbij kan worden gekeken naar het maatschappelijke rendement en de andere zorgpunten die het bedrijfsleven heeft geuit. Ook kunnen andere initiatieven en maatregelen om transportbesparingen door te voeren worden meegewogen in de evaluatie. Het bedrijfsleven wordt (pro-) actief bij deze evaluatie betrokken. V&W ontvangt terugkoppeling hierover.

40.1.2. Laat maatregelen rond vervoermanagement een vrijwillige keus zijn.

Volgens Commissie Noordzij zou het doorvoeren van maatregelen een vrijwillige keuze van bedrijven moeten zijn.

VROM heeft besloten om vervoermanagement (voor goederenvervoer) voornamelijk niet (als verplichting) op te nemen in het Activiteitenbesluit. Het lokaal bevoegde gezag kan, in situaties waarin dat noodzakelijk wordt geacht, zich beroepen op de zorgplicht om bedrijven te verplichten aan vervoermanagement te doen. Op dit moment worden er voor goederenvervoer geen verplichtingen opgelegd. Het bedrijfsleven stelt dat maatregelen met een voldoende positieve business case door bedrijven uit eigen beweging worden opgepakt, waardoor geen verplicht karakter noodzakelijk is. Volgens het bedrijfsleven kan beter worden gekozen voor positieve prikkels en beleidsinstrumenten met een vrijwillig karakter, zoals een subsidieregeling.

Vanwege het stadium waarin de initiatieven zich op dit moment bevinden wordt afgesproken (zie 40.1.1) om eerst de huidige initiatieven voor vervoermanagement voor goederenvervoer in Amsterdam, en eventueel IJmond en Rijnmond, te evalueren en zo meer inzicht te krijgen in de (maatschappelijke) kosten en baten.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
40.1.1.	Evaluatie van de pilot(s) vervoermanagement	TLN, EVO, VROM, V&W en overige betreffende overheden.	Begin 2010
40.1.2.	goederentransport.		
	Resultaat: Evaluatierapport. Resultaat: Terugkoppeling van de evaluatie.	TLN, EVO, VROM, V&W en overige betreffende overheden.	Begin 2010
Risico's		Maatregelen	
A.	Gemeentes gaan op eigen initiatief door met het ontwikkelen van vervoermanagement, voordat een grondige evaluatie heeft plaatsgevonden.	Geen.	
B.	Motie van PvdA en CU om mobiliteitsmanagement voor personenvervoer verplicht te stellen, indien Taskforce De Waal onvoldoende resultaat oplevert.	Geen.	
C.			

Bijlage III: Rapportageformats (uit 1^e reeks werksessies)

Inhoudsopgave:

03. Europese verordening overbrenging afvalstoffen	2
08. EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden	4
34. Aslastendruk; drukverplaatsing lading	6
35. EU-lidstaten; verschil vastzetten van lading	7

03. Europese verordening overbrenging afvalstoffen

De Europese verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA) is een Europese verordening, bedoeld om zicht te houden op internationale afvaltransporten. Sinds 2007 is de nieuwe EVOA van kracht.

3.1 Gevraagde informatie is vooraf nog niet bekend of is bedrijfsgevoelige informatie:

Voor het grensoverschrijdend vervoer van groene lijst afvalstoffen (ongevaarlijk voor het milieu, zoals papier en schoon schroot) is het noodzakelijk dat een officieel formulier aanwezig is (Bijlage VII van de EVOA), ondertekend door degene die afstand doet van de afvalstof. Tevens is vereist dat er een contract bestaat dat door de eindverwerker is ondertekend.

Bij de export van veel groene lijst afvalstromen is het gangbaar dat regelmatig van eigenaar wordt verwisseld. De uiteindelijke eindbestemming is dus niet bekend bij de aanvang van het transport. De EVOA verplichting is hierdoor zeer moeilijk uitvoerbaar. Als de informatie wel beschikbaar is dan bevat dit formulier gegevens van zowel de bron als de eindverwerker. Deze bedrijfsgevoelige informatie heeft als onbedoeld effect dat de tussenhandel uitgeschakeld kan worden.

3.1.1 Oplossing: Aanpassing van de regelgeving

In de rapportage van de Commissie Noordzij wordt aanbevolen om groene lijst afvalstoffen uit te zonderen van de EVOA-regelgeving.

De EVOA regelgeving komt voort uit het Verdrag van Basel en is daar mee internationaal verankerd, op een wijze die breder is dan alleen de EU. Het schrappen van onderdelen van deze regelgeving is daarmee niet mogelijk. Wel is het mogelijk om op Europees niveau de uitvoering van de regelgeving ter sprake te brengen. Dit kan alleen op de lange termijn, meer dan 5 jaar, tot werkbare oplossingen leiden.

Als alternatieve oplossing zal via comitologie worden getracht om papier en metaal buiten de Kaderrichtlijn afval te brengen. Hierdoor zal een belangrijk deel de transporten buiten de EVOA-regelgeving worden geplaatst. De termijn hiervoor is echter afhankelijk van de tijd waarop de procedure wordt gestart en hoe snel de lidstaten tot overeenstemming kunnen komen. V&W wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang.

3.2 Nederland handhaaft strenger op bijlage VII dan andere landen:

Bijkomend bij dit knelpunt is dat Nederland als enige land strenger controleert op (het invullen van) Bijlage VII. Hierdoor ontstaat een scheef beeld en het leidt tot verstoring van de concurrentieverhoudingen

3.2.1 Oplossing: Aanpassing van de handhaving

Op internationaal vlak wordt gewerkt aan een project om handhaving binnen Europa op een eenduidige manier te gaan organiseren en zo een Level-playing-field te creëren. Het is bij de deelnemers van de werksessie echter onduidelijk hoe dit project verloopt. Op nationaal niveau wordt afgesproken om via het handhavingsoverleg tot afspraken tussen overheid en bedrijven te komen. V&W wordt voor 1 juni 2009 geïnformeerd over de stand van zaken.

3.3 De lijst met toegestane gemengde vrachten is leeg:

Onder de noemer “groen en groen is rood¹” moeten gemengde vrachten van (milieuongevaarlijke) groene lijst afvalstoffen de zware procedure voor het grensoverschrijdend vervoer volgen. De nieuwe EVOA kent een bijlage 3A waarin een lijst is opgenomen met gemengde vrachten die zijn toegestaan. Deze lijst is echter leeg.

3.3.1 Oplossing: Vullen van de 3A-lijst

De Commissie Noordzij stelt niet expliciet een oplossingsrichting voor bij dit deelknelpunt.

In januari 2009 worden waarschijnlijk de eerste vijf mengsels op de lijst van Bijlage 3A van de EVOA geplaatst. Met het vullen van de lijst is de een oplossing voor dit deelknelpunt dichterbij gekomen, maar het vullen van de lijst duurt lang. De ministers zullen proberen dit proces te versnellen door contact op te nemen met hun buitenlandse collega's. Daarnaast zal Minister President Balkenende het onderwerp op de agenda plaatsen van de Stoiber-groep.

Om dit initiatief van de overheid kracht bij te zetten zullen de bedrijven een internationale conferentie beleggen. De heer Van Rijsen van de Vereniging van Afvalbedrijven wordt benaderd om deze conferentie (mede) te organiseren.

Voor 1 juni 2009 wordt de stand van zaken teruggekoppeld aan V&W.

¹ In de nieuwe EVOA ‘oranje’.

3.4 Het toegestane percentage vervuiling is onduidelijk:

Een gemengde vracht kan een lading houten pallets van A kwaliteit zijn, waar bijvoorbeeld een aantal klosjes van die pallets van spaanplaat (B kwaliteit), is. In feite is de A lading verontreinigd met B kwaliteit. Het is de vraag hoeveel procent B kwaliteit is toegestaan om nog voor de groene lijst procedure in aanmerking te komen. In de wet is hierover niets vastgelegd en in de handhaving lijkt sprake van willekeur. Handhavers gaan uit van 0% toegestane verontreiniging of 5%, een andere hanteert het 'fingerspitzengefühl'.

3.4.1 Oplossing: Verduidelijken van de voorschriften

In lijn met de voorgestelde oplossing in Rapport Weg Belemmeringen heeft het ministerie van VROM zogenaamde vuistregels opgesteld.

Het bedrijfsleven geeft echter aan dat deze vuistregels niet werkbaar zijn. Afgesproken wordt dat het bedrijfsleven onder leiding van de MRF een reactie op de vuistregels zal opstellen. Deze reactie wordt begin 2009 met VROM besproken. V&W krijgt de resultaten teruggekoppeld.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
3.1.1	Ter sprake brengen van de handhaving op Europees niveau. Via comitologie procedure papier en metaal buiten de Kaderrichtlijn brengen. Resultaat: Terugkoppeling over de status.	VROM VROM	2008/2009 1 juni 2009
3.2.1.	Afspraken maken over de handhaving binnen Nederland (handhavingsoverleg). Resultaat: Terugkoppeling over de status.	VROM VROM	 1 juni 2009
3.3.1	Ministers nemen contact op met collega's. Kwestie wordt ingebracht bij Stoiber-groep. Organisatie van internationale conferentie. Resultaat: terugkoppeling van contact. Resultaat: afschrift van lijst Balkenende. Resultaat: internationale conferentie.	VROM Regiegroep Regeldruk VVA (e.a.) VROM Regiegroep Regeldruk VVA (e.a.)	2008/2009 2008/2009 2009 2008/2009 2008/2009 1 juni 2009
3.4.1	Opstellen reactie bedrijfsleven op vuistregels. Bespreken reactie bedrijfsleven. Resultaat: reactie bedrijfsleven. Resultaat: terugkoppeling van bespreking.	MRF (e.a.) VROM, MRF (e.a.) MRF (e.a.) VROM, MRF (e.a.)	2008/2009 Begin 2009 2008/2009 Begin 2009
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			

08. EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden

Invoeren van rijverboden valt onder de subsidiariteit van EU-lidstaten. Verschillende lidstaten en regio's daarbinnen hanteren eigen rijverboden. Momenteel hebben ongeveer 20 landen rijverbodregelingen op het gebied van tijd, gewicht, afstand, locatie, lading en weersgesteldheid. Deze rijverboden variëren en zijn niet op elkaar afgestemd. Per jaar zijn er in heel Europa opgeteld meer dan 1.500 dagen, doordeweeks en in het weekend, waarop het goederenvervoer over de weg niet mag rijden. Vooral rijverboden op doordeweekse dagen (hoofdzakelijk door nationale feestdagen) leiden tot ergernis.

De invoering van rijverboden is grotendeels gebaseerd op emotionele en politieke gronden of zijn een voortzetting van eerdere beslissingen. In Duitsland hanteren de Länder verschillende rijverboden. In Frankrijk heeft men de verboden ingevoerd als onderdeel van regelgeving rond de sociale werkomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs. Italië doet het omwille van de verkeersveiligheid. Oostenrijk ziet wegvervoer als oorzaak van geluidsoverlast en (milieu-) vervuiling en probeert nu ook sectorale rijverboden in te voeren, om modaliteitkeuze (spoor) af te dwingen².

Door de rijverboden zijn er (vooral op werkdagen) meer voertuigen op de weg dan noodzakelijk. Door rijverboden mogen landsgrenzen niet worden gepasseerd en ontstaan vlak voor de grenzen ophopingen van voertuigen. Door de piekbelasting staan parkeerplaatsen overvol en staan de vrachtauto's noodgedwongen geparkeerd op de vluchtstrook. De faciliteiten zijn ontoereikend, waardoor extra problemen ontstaan op gebied van (verkeers-) veiligheid, criminaliteit en diefstal van lading³. Door de rijverboden staan chauffeurs verplicht uren of soms zelfs dagenlang aan de kant van de weg en moeten daar ook overnachten. Door de rijverboden duurt transport onnodig lang, waardoor ook de kosten van transport toenemen. Economisch zit er geen ratio in de rijverboden. Alleen al voor Nederland kosten de rijverboden honderden miljoenen per jaar⁴.

8.1 Rijverboden belemmeren efficiënte planning van transport:

In de transportsector wordt just-in-time levering steeds belangrijker, waardoor planning steeds belangrijker wordt. De rijverboden zorgen voor aanzienlijke belemmeringen in de planning. Daarnaast zorgen de verschillende regimes voor een lappendeken aan regelingen die moeilijk te volgen is voor ondernemers. Beperkingen gelden ook voor rijden in de nacht in Zwitserland en Oostenrijk, tenzij het voertuigen met geluidsarm materieel betreft.

8.1.1 Oplossing: Invoeren van een Europese regeling.

Commissie Noordzij stelt als oplossing voor om een Europese regeling in te voeren om de verschillende regelingen te harmoniseren.

Deze oplossingsrichting wordt in de werksessie niet als kansrijk beoordeeld. In 1994 heeft Nederland een voorstel voor harmonisatie ingediend bij de EU. Ook tijdens het Nederlandse voorzitterschap is het onderwerp geagendeerd. Tot drie keer toe is geprobeerd een akkoord in de Raad te krijgen. In 2003 is geprobeerd om EU-breed tot een kader te komen voor de rijverboden. Er is een voorstel voor een richtlijn opgesteld dat door de lidstaten in de koelkast is gezet. In 2006 heeft de Commissie het voorstel, in het kader van Beter Geregeld, definitief van de agenda gehaald met de argumentatie dat deze nieuwe regelgeving tot hogere regeldruk leidt. Afgesproken wordt dat Nederland wel inzet op afschaffen of harmoniseren van de rijverboden, maar daar niet actief mee aan de slag gaat.

8.1.2 Oplossing: Afschaffen van rijverboden.

De tweede alternatieve oplossing in Rapport Weg Belemmeringen is het afschaffen van weekendrijverboden en/of nachtverboden, tenzij heel duidelijk kan worden aangetoond dat het vrachtverkeer een versturende werking heeft.

Ook deze oplossing wordt als niet kansrijk beoordeeld en er wordt geen actie afgesproken. Redenerend vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid zou de sector altijd moeten streven om het beste materiaal in te zetten.

8.1.3 Oplossing: Vrijstellen van belangrijke transitotrajecten (TEN's).

Commissie Noordzij geeft ook de suggestie om belangrijke transitotrajecten (TEN's) vrij te stellen. Vooruitlopend hierop dienen rijverboden zo kort mogelijk en zo veel mogelijk op Europees niveau geharmoniseerd te zijn.

Als aanloop naar het vrijgeven van transitotrajecten is voorgesteld te starten met het openstellen van corridors op de doordeweekse dagen of alleen voor terugkerend verkeer dat voor ingang van het rijverbod al onderweg was. Ook op

² Nederland ziet dat als een handelsverbod en maakt de zaak aanhangig bij het Europese Hof van Justitie.

³ Ladingdiefstal kost binnen de EU naar schatting € 8 miljard per jaar en wordt een steeds groter probleem. Ladingdiefstal heeft ook voor chauffeurs persoonlijk een behoorlijke impact.

⁴ TLN-rapport "Stilstand is achteruitgang".

dit punt wordt geen concrete actie afgesproken.

8.2 Verschillende definities voor 'bederfelijke goederen':

Bij verschillende rijverboden worden uitzonderingen gemaakt voor bederfelijke goederen. Lidstaten en regio's hanteren echter verschillende definities voor de term 'bederfelijke goederen'. In Frankrijk zijn bijvoorbeeld bloemen en potplanten uitgezonderd van de rijverbodregeling omdat dit onder bederfelijke goederen valt, terwijl dit in Duitsland niet het geval is.

8.2.1 Oplossing: Onderling afstemmen van de verschillende definities.

Commissie Noordzij stelt voor om de van de rijverboden ontheven goederen op elkaar af te stemmen.

Voor die oplossingsrichting kan op verschillende niveaus worden gekeken. Een EU-brede oplossing wordt niet haalbaar geacht. Voor heel concrete gevallen zijn er wel mogelijkheden om bilateraal tot afspraken te komen. Afgesproken wordt dat TLN, EVO en KNV voor 1 december 2008 concrete gevallen aanleveren bij V&W. V&W legt deze gevallen ter bespreking voor aan collega's in het betreffende land. Eind 2008 en voor 1 juni 2009 wordt terugkoppeling gegeven aan V&W.

8.3 Transitoverboden versterken de werking van rijverboden:

Buurlanden van lidstaten waar rijverboden gelden, stellen steeds vaker transitoverboden in om te voorkomen dat er oponthoud ontstaat bij de landsgrenzen. Dit betekent dat een rijverbod in een lidstaat zich als een olievlek verspreidt over de buurlanden.

8.3.1 Oplossing: Opheffen van de rijverboden.

Commissie Noordzij geeft aan dat dit deelknelpunt alleen opgelost kan worden als de buurlanden geen beperkingen meer opleggen.

Het opheffen van rijverboden is geen haalbare oplossing. Nederland probeert wel te komen tot afspraken met de buurlanden om verkeer door te laten rijden tot de eerstvolgende parkeerplaats. Ook wordt gekeken naar het creëren van goed uitgeruste faciliteiten bij de landsgrenzen. Op dit punt worden geen concrete acties afgesproken.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
8.1.1	Nederland streeft afschaffing of eventueel harmonisatie van de rijverboden na, maar neemt geen initiatief. Resultaat: Attitude, geen resultaatsverplichting.	V&W, TLN, KNV en EVO	
8.2.1	Concrete gevallen voor bilaterale bespreking aanleveren bij V&W. Resultaat: lijst met concrete gevallen.	TLN, KNV en EVO TLN, KNV en EVO	Voor 1 december 1 december 2008
	Bilateraal bespreken van concrete gevallen. Resultaat: Terugkoppeling van uitkomsten.	V&W V&W	2008/2009 December 2008 1 juni 2009
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			

34. Aslastendruk; drukverplaatsing lading

Bij het beladen van voertuigen mogen de wettelijke voorschriften voor het toegestane totaalgewicht en de maximale aslasten niet worden overschreden. Voor het internationale verkeer zijn de maximale toegestane waarden vastgelegd in de Europese richtlijn 96/53 over massa's en afmetingen van wegvoertuigen boven de 3.500 kilogram. Voertuigen die hieraan voldoen, moeten voor wat betreft deze aspecten in alle EU-landen worden geaccepteerd. Landen hebben de vrijheid om nationaal afwijkende hogere waarden toe te staan.

Er worden twee categorieën van overbelading onderscheiden. De eerste categorie is overschrijding van zowel het totaalgewicht als de maximale aslast. De tweede categorie is alleen overschrijding van de maximale aslast. Tachtig procent van de overtredingen door overbelading betreft alleen overschrijding van de aslast. Overschrijding van het totaalgewicht komt voor bij alle soorten voertuigen. Alleen overschrijding van de aslast blijkt geconcentreerd op trekker / oplegger combinaties, vooral op de aandrijf-as van de trekker.

Overbelading beïnvloedt de bestuurbaarheid en verhoogt het risico op voertuigschade en ongevallen. Overschrijding van het totaalgewicht zorgt voor schade aan kunstwerken en is een bron van oneerlijke concurrentie. Te zwaar belaste assen zorgen voor extra schade aan het wegdek (toplaag en onderlaag) en de schade neemt exponentieel toe bij toename van de aslastendruk. Zo zorgt een overschrijding van de aslastdruk met 20% tot 100% extra schade aan het wegdek. De kosten van de schade aan het wegdek door overbelading (grotendeels veroorzaakt door aslast overschrijding) worden door de overheid geschat op 17 tot 50 miljoen euro per jaar. De hierdoor veroorzaakte verkeershinder wordt geschat op 5 tot 10 miljoen euro per jaar. Mede omdat congestie één van de topprioriteiten is, staat het kabinet geen hogere aslastendruk toe.

Overbelading is een economisch delict met forse boetes als gevolg. Het boetebeleid is progressief en bevat een recidive principe. Het boetebeleid maakt, sinds het eindigen van de tijdelijke uitzonderingsregel in 2003, geen onderscheid tussen overschrijding van het totaalgewicht dan wel aslastendruk. Dat leidt tot ergernis in de sector. Die wordt versterkt doordat de KLPD veel controleert en via weeglussen in het wegdek heel gericht op aslast overschrijding kan controleren. De combinatie leidt tot ongeveer 5.000 boetes per jaar. Verkeer en Waterstaat geeft aan dat met deze 5.000 bekeuringen slechts 1 promille van de overtredingen wordt beboet.

34.1 Herbeladen om overschrijding aslastdruk te voorkomen:

Vervoerders moeten na een eerste aflevering onderweg herbeladen om de voorste aslast niet te zwaar te laten worden. Dit kost extra tijd. In de rapportage van de Commissie Noordzij wordt aangeraden nader onderzoek te doen.

34.1.1 Oplossing: Bewustwordingscampagne over gevolgen van overbelading.

Bij de werksessie is voorgesteld om een bewustwordingscampagne te voeren. Het gaat daarbij zowel om bewustwording van de gevolgen van overbelading (op de infrastructuur) als een handreiking met voorbeelden van (technische) oplossingen. De campagne is gericht op preventie en voorlichting. Bedrijfsbezoeken maken hier mogelijk ook deel van uit. De bewustwordingscampagne wordt meegenomen in het bestaande plan van aanpak dat door RWS/DVS en IVW is opgesteld. Voor 1 juni 2009 wordt terugkoppeling gegeven aan V&W.

34.1.2 Oplossing: Doorwerking Wet Wegvervoer Goederen.

Daarnaast wordt in de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen geregeld dat opdrachtgevers medeaansprakelijk zijn voor overbelading. De verwachting is dat de medeaansprakelijkheid de bewustwording bevordert en het gebruik maken van oplossingen wordt gestimuleerd. Naar verwachting treedt deze wet in werking op 1 mei 2009.

Actieplan			
Actie	Wie	Wanneer	
34.1.1	Uitvoeren van bewustwordingscampagne over gevolgen van overbelading.	RWS/DVS en IVW	2009
	Resultaat: Terugkoppeling over stand van zaken.	RWS/DVS en IVW	1 juni 2009
34.1.2	Doorwerking Wet Wegvervoer Goederen via de medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever.	V&W	Inwerkingtreding: (1-5-2009)
Risico's		Maatregelen	
A.			

35. EU-lidstaten; verschil vastzetten van lading

Vervoerders hebben dagelijks te maken met vastzetten van lading en kunnen tijdens iedere rit gecontroleerd worden.

35.1 Verschil in regelgeving en handhaving rond vastzetten van lading:

Bij het vervoer tussen de lidstaten lopen vervoerders aan tegen grote verschillen met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan het vastzetten van lading op de vrachtauto. Bij vervoer in Duitsland kan het verplichte aantal spanbanden bijvoorbeeld dubbel zo groot zijn als in Nederland. De verschillen leiden tot hogere kosten (verdiepen in de eisen van andere lidstaten) en onzekerheid. Indien goederen opnieuw moeten worden vastgezet leidt dit tot vertraging en (te) late aankomst van goederen door discussies die ontstaan langs de kant van de weg tussen de vervoerder en inspectie. De onzekerheid en de onduidelijkheid zijn belangrijker dan het daadwerkelijke aantal controles en boetes dat wordt uitgedeeld.

Bij controles langs de weg wordt door de handhaver beoordeeld of de lading goed is gezekeerd en op die manier geeft de individuele handhaver invulling aan de interpretatieruimte en die invulling is afhankelijk van de kennis en kunde van die handhaver. Deze situatie speelt zowel binnen Nederland als daarbuiten.

- 1) Duitsland controleert vrij strak en hanteert eigen normen.
- 2) De huidige stand van de techniek is leidend. Dit kan tot allerlei interpretatie verschillen leiden.

Het vastzetten van lading is complex en er zijn verschillende combinaties van middelen om lading vast te zetten. Artikel 5.18.6 van het Voertuigreglement bepaalt dat lading niet van het voertuig mag vallen. Die omschrijving geeft veel interpretatieruimte. Een EU-werkgroep heeft een leidraad (*Best Practice Guideline*) uitgebracht om tot een EU-brede methodiek te komen. Als compromis zijn twee berekeningsmethodieken opgenomen in de leidraad: de Scandinavische en de Duitse. Deze leiden tot verschillende uitkomsten, waardoor men met de Scandinavische methodiek in Duitsland in overtreding kan zijn. De leidraad kampt met dezelfde brede interpretatieruimte.

3) België heeft een nieuwe wet aangekondigd (voorzien in september 2009) waarin staat omschreven dat als men voldoet aan de EU norm, men het goed doet. Dit veroorzaakt mogelijk veel inspectiedruk. Dit betekent namelijk dat men rekening moet houden met allerlei wrijvingscoëfficiënten, materialen, e.d.. Europa heeft dit in een leidraad omschreven en deze leidraad nadrukkelijk niet als verplichting gesteld, aangezien dit (te) lastig handhaafbaar is.

35.1.1 Oplossing: Uniformeren internationale regelgeving en handhaving.

Rapport Weg Belemmeringen stelt voor dat controleurs c.q. handhavers van alle 27 lidstaten dezelfde eisen zouden moeten stellen aan het vastzetten van lading, zodat wordt voorkomen dat men in het buitenland een boete krijgt die ze in eigen land niet gekregen zouden hebben. Daartoe zou:

- 1) een convenant kunnen worden gesloten met alle handhavende instanties in heel Europa. In dat convenant wordt dan afgesproken hoe controleurs vastgezette lading gaan beoordelen.
- 2) een convenant zou kunnen worden afgesloten met alleen de buurlanden, omdat er vooral problemen ontstaan in buurlanden waar de controleurs duidelijk strenger zijn dan in Nederland. Dit zou al veel problemen wegnemen.

De voorgestelde oplossingsrichting wordt als zeer nuttig maar moeilijk realiseerbaar beschouwd. Duitsland is vasthoudend en onderhandelingen zouden leiden tot meer gedetailleerde regelgeving en zwaardere eisen aan het vastzetten van lading. Om tot een EU-brede oplossing te komen zou ook tot een compromis gekomen moeten worden. Daarbij loopt men het risico dat de strengste methode de norm wordt. Ook dat wordt niet wenselijk geacht.

35.1.2 Oplossing: Doorlichten Nederlands handhavingsbeleid.

Nederland wil graag de doelregelgeving voor het vastzetten van lading behouden maar toch meer duidelijkheid en uniformiteit scheppen in de manier waarop gehandhaafd wordt. Voorgesteld wordt dat de handhavers (KLPD, Regiopolitie en opsporingsdiensten) het handhavingsbeleid tegen het licht houden, met het oog op de aansluiting op doelregelgeving. De uitkomsten van deze actie worden teruggekoppeld aan V&W. Als suggestie is meegegeven dat de opleidingen van handhavingsdiensten op de Europese guideline geënt zouden moeten worden.

35.1.3 Oplossing: Internationale studiedag over het vastzetten van lading.

Om binnen Europa meer uniformiteit te realiseren wordt de suggestie gedaan om een bijeenkomst te organiseren. TLN en EVO organiseren, samen met de overheid, een dag over het vastzetten van lading en de wijze van handhaving bij doelregelgeving voor brancheorganisaties uit andere lidstaten. Op die manier kan Nederland laten zien hoe in Nederland wordt omgegaan met het vastzetten van lading en wordt ook uitleg gegeven over de manier van handhaven (handhavingsbeleid bij doelregelgeving). Nevendoelstelling is om een uniforme vraag vanuit het bedrijfsleven richting overheden in andere lidstaten te stimuleren. V&W wordt voor 1 juni 2009 geïnformeerd over de voortgang.

Actieplan		
Actie	Wie	Wanneer
35.1.2	Herzien van het handhavingsbeleid in Nederland rond het vastzetten van lading.	KLPD, Regiopolitie en opsporingsdiensten
	Resultaat: Terugkoppeling bevindingen.	2009 1 juni 2009
35.1.3	Organiseren van een dag over vastzetten van lading voor brancheorganisaties uit andere lidstaten.	TLN en EVO
	Resultaat: Internationale studiedag. Resultaat: Terugkoppeling voortgang.	2009 TLN en EVO 1 juni 2009
Risico's		
Risico's	Maatregelen	
A.	KLPD, Regiopolitie en opsporingsdiensten waren niet aanwezig.	