

EVO Top 10

Administratieve Lasten & Overbodige Regels 2013





EVO

Top 10 Administratieve Lasten & Overbodige Regels 2013



EVO Top 10 Administratieve Lasten & Overbodige Regels 2013

EVO is de belangenbehartiger van 20.000 bedrijven in alle branches die goederen te vervoeren hebben. Dat doen zij met eigen voertuigen of besteden dat uit aan een transportonderneming. Bij elkaar genereren de EVO-leden, die werk bieden aan 1,3 miljoen mensen, 70 procent van alle lading van, naar en binnen Nederland.

Het terugdringen van administratieve lasten en het schrappen van overbodige regels is een belangrijke doelstelling van EVO. Daarom stelt EVO jaarlijks een lijst van lasten en regels samen waar handels- en productiebedrijven de meeste hinder van ondervinden. Uiteraard inclusief voorstellen om deze te verminderen of te schrappen. EVO bepaalt de volgorde aan de hand van de zwaarte van de administratieve last of de overbodigheid van de regel voor haar leden.

Top 10

1. Bevoorrading winkels veel te ingewikkeld
2. Overbodige vergunningseisen wegvervoer
3. Dubbele exportcontroles, dubbele lasten
4. Overvloed aan fysieke controles zeecontainervervoer
5. Onnodige boetes door verlopen Eurovignet
6. Te hoge bedragen voor tachograafkaarten
7. Veiligheidsdiensten werken niet samen, maar doen hetzelfde
8. Nieuwe douanewetgeving zorgt voor data-explosie
9. Ontspoorde bevoegdheden gevaarlijke stoffen op het spoor
10. Gemeente weert geparkeerde bestelauto

Trends

De ranglijst maakt drie trends zichtbaar die zorgen voor overbodige regels en extra administratieve lasten voor het verladend bedrijfsleven:

1. Woud aan regels door versnipperde bevoegdheden

Regionale overheden hebben de ruimte om details van wet- en regelgeving in te vullen. Hierdoor probeert ieder bestuur het wiel zelf uit te vinden. Dit leidt tot een aanzienlijke hoeveelheid verschillende regels die uit dezelfde wet of richtlijn voortkomen.

2. Middel erger dan de kwaal

Overheden proberen toezicht te houden op de naleving van wet- en regelgeving middels een onnodig ingewikkeld vergunningensysteem. Controle- en handhavingsmaatregelen zijn hierdoor vaak onvoldoende afgestemd op de praktijk. Door deze onpraktische maatregelen nemen de administratieve lasten substantieel toe.

3. Digitaliseringachterstand

Veel procedures, bijvoorbeeld het aangeven van goederen of het aanvragen van ontheffingen, gaan nog via papieren formulieren. Elektronisch gecertificeerde stempels zijn een uitzondering. Ook mist de één-loket-gedachte ('single window') bij veel wet- en regelgeving. Deze digitaliseringsachterstand kost het bedrijfsleven onnodig tijd en geld.

1. Bevoorrading winkels veel te ingewikkeld.

Maatregel	Gemeentelijke regels voor stedelijke distributie.
Toelichting	Om (vermeende) overlast te voorkomen reguleren gemeenten het goederenvervoer van en naar hun binnenstedelijke winkels steeds preciezer. Omdat gemeenten hun eigen regels mogen opstellen, zijn er op dit moment 408 verschillende regimes met meer dan 1600 (!) verschillende regels voor stedelijke distributie.
Probleem	<p>De wirwar aan verschillende regels maakt efficiënt goederenvervoer van en naar binnensteden onmogelijk. Dit leidt tot economische schade voor handels- en productiebedrijven. Maar ook tot schade aan de leefomgeving van de binnensteden – er rijden immers veel meer voertuigen de stad in dan nodig is. Dit komt ook het milieu niet ten goede.</p> <p>Helaas zijn veel regels die het vrachtverkeer beperken niet gebaseerd op onderzoek, maar op onderbuikgevoelens. Een voorbeeld zijn de(inmiddels aangepaste) venstertijden in Amsterdam. Uit onderzoek bleek dat door het met één uur oprekken van de tijd waarop vrachtverkeer de stad in mag, een reductie van 200 vrachtwagens per etmaal betekende. Deze enorme afname van het aantal vrachtwagens verbetert niet alleen de goederenstroom, maar maakt de stad ook veiliger en milieuvriendelijker. Bovendien bespaart het bedrijfsleven dankzij deze Amsterdamse maatregel ongeveer 2,5 miljoen euro per jaar.</p> <p>Een efficiënte goederenstroom vereist dat vervoerders steeds vaker een ontheffing van één of meerdere regio's bezitten. Hier komt niet alleen veel papierwerk bij kijken, de kosten stijgen exponentieel mee. Een ontheffing kost al snel 25 tot enkele honderden euro's per aanvraag. In de meeste steden geldt ook nog eens een ontheffing per kenteken, waardoor een ondernemer voor al zijn vrachtauto's (die hij wisselend wil inzetten) verschillende ontheffingen moet aanvragen en afrekenen. Het regeldrama is hiermee compleet.</p> <p>De totale kostenpost van deze administratieve ramp komt voor het bedrijfsleven neer op maar liefst 500 miljoen euro per jaar.¹</p>
Oplossing EVO	Gemeenten moeten de bevoorrading van winkels en bedrijven zoveel mogelijk faciliteren. Beperkende maatregelen mogen alleen gelden deze ze aantoonbaar noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld in verband met de beschikbare ruimte. Ook moeten maatregelen, indien goed onderbouwd, ingebed worden in de door de Ambassadeur Stedelijke Distributie vastgestelde nationale standaard. Dit maakt het naleving van regels en het aanvragen van ontheffing mogelijk uniform.

¹ Berekend door de Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen (Commissie Noordzij).



2. Overbodige vergunningseisen wegvervoer.

Maatregel	Nederland stelt strengere vergunningseisen aan wegvervoerders dan overige EU-landen.
Toelichting	De Wet Wegvervoer Goederen (WWG) stelt eisen aan het halen van een vergunning voor beroepsgoederenvervoer. Deze vergunning is verplicht als bedrijven andermans goederen zwaarder dan 500 kilogram willen vervoeren. De Europese richtlijn die ten grondslag aan deze Nederlandse wetgeving ligt, legt de norm voor een vergunningsplicht op 3.500 kilo.
Probleem	<p>In Nederland moet iedereen die tegen betaling meer dan 500 kilo aan goederen voor een derde vervoert, een vergunning aanvragen. Omdat de Europese norm 3.500 kilo is en bijna alle Europese landen die norm hanteren, benadeelt dit de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven. Deze disproportionele administratieve last verstoort daarom een vrije Europese wegvervoermarkt. Bovendien zijn veel standaardonderdelen van de vergunning, zoals de voorschriften voor veevervoer, niet relevant.</p> <p>Deze administratieve last jaagt het Nederlandse bedrijfsleven onnodig op kosten. FNV Bondgenoten heeft berekend dat het verkrijgen van een vergunning 2.700 euro kost. Toetreders op de koeriersmarkt zijn door deze maatregel jaarlijks 3,5 miljoen euro kwijt. De tijd die ondernemers verliezen, bijvoorbeeld voor de vergunningaanvragen en het volgen van cursussen, zijn hier nog niet eens in meegenomen. De administratieve last van de vergunning bedraagt in de gehele koeriersmarkt 24 miljoen euro.</p>
Oplossing EVO	Nederland moet nationale wet in lijn brengen met de minimeisen van de Europese richtlijn. Iedere grens lager dan 3.500 kilogram is een overbodige regel die het verladend bedrijfsleven onnodig benadeelt.

3. Dubbele exportcontroles, dubbele lasten.

Maatregel	Exportdocumenten om de herkomst en oorsprong van goederen aan te tonen, moeten in Nederland door zowel de douane als de Kamer van Koophandel (KvK) worden gevalideerd.
Toelichting	In de Europese Unie (EU) hebben alleen Nederland en Polen twee instanties om de herkomst- en oorsprongscertificaten van exportzendingen af te geven en te valideren. Er zijn vijf specifieke exportdocumenten. Per zending moet bij de regionale Kamer van Koophandel (KvK) een certificaat worden aangevraagd. Dit moet in een aantal situaties zelfs fysiek, voorzien van een stempel. Na de validatie moeten de exportdocumenten worden voorzien van een douanestempel. In sommige derde landen is voor erkenning zelfs een 'natte stempel' van de douane vereist.
Probleem	Het dubbel valideren van een herkomst- en oorsprongscertificaat is overbodig. Het probleem wordt nog eens verergerd door de aangekondigde centralisatie van de KvK. Er worden verschillende loketten in het land gesloten. Voor bedrijven die langs de KvK moeten om documenten te valideren, betekent dit langere reisafstanden en dus hogere kosten. Ook heeft de stempel van de KvK geen waarde in het buitenland.
Oplossing EVO	De douane heeft internationaal een wettelijke taak bij de validatie van certificaten. Daarom pleit EVO ervoor om alle taken die momenteel bij de KvK liggen bij de douane onder te brengen. Uiteraard met behoud van alle digitale vereenvoudigingen die reeds bestaan.

4. Overvloed aan fysieke controles zeecontainervervoer.

Maatregel	Fysieke controles van zeecontainers worden door verschillende overheidsinstanties op verschillende momenten uitgevoerd.
Toelichting	Inkomende goederenstromen kunnen, na een risicoanalyse, worden onderworpen aan een documentencontrole en een fysieke controle. Voor de uitvoering van deze controles zijn verschillende instanties aangewezen, zoals de douane, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Inspectie SZW. Iedere dienst heeft zijn eigen informatiebehoefte en eigen wijze van controleren.
Probleem	Dubbele controles zijn zinloos en tijdrovend. De overheid berekent geen kosten voor een controle. Havendiensten doen dit echter wel – bijvoorbeeld voor de langere opslag en het vervoer van en naar de controle. De verlader draait voor deze kosten op. Een fysieke controle kost 1.200 euro. Van de containers wordt één procent fysiek gecontroleerd. Dit komt neer op een totale kostenpost van 37.680.000 euro per jaar.
Oplossing EVO	Controlerende overheidsdiensten moeten gebruik maken van elkaars resultaten. Dit vermindert vertragingen en verlaagt kosten. Fysieke controles van containers verlopen efficiënter als alle instanties hun informatie tijdens één controle verzamelen. Het besparingspotentieel bedraagt enkele procenten per jaar. Zo levert vijf procent minder dubbele controles bijvoorbeeld al een besparing van 1.884.000 euro op.

5. Onnodige boetes door verlopen Eurovignet.

Maatregel	Geen meldingssysteem voor verplicht Eurovignet.
Toelichting	Vrachtauto's zwaarder dan 12 ton moeten over een Eurovignet beschikken om van het wegennet in Nederland, België, Luxemburg, Denemarken en Zweden gebruik te maken. Het vignet moet per kenteken worden aangevraagd. Dit kan bij aangewezen verkooppunten op tankstations of online. Er zijn vignetten te koop voor een dag, een week, een maand of een jaar.
Probleem	Vooral bij jaarvignetten ontstaan problemen. Ondernemers en chauffeurs vergeten simpelweg nieuw vignet aan te vragen, wanneer het jaar om is. Als zij eenmaal geconstateerd hebben dat het vignet is verlopen, kunnen kosten van boetes al honderden tot duizenden euro's bedragen. Er zit namelijk enige tijd tussen het constateren van het feit en het ontvangen van de naheffing of boete van de Belastingdienst. In het ergste geval kan er dus dagelijks zijn gereden zonder een vignet. Door het ontbreken van een elektronisch herinneringssysteem worden ondernemers onnodige naheffingen en boetes opgelegd. Als de overheid vervoerders een vergunning verplicht, moet zij hier ook een werkbaar systeem voor hanteren. In Nederland hebben alle (ongeveer) 170.000 gekentekende vrachtauto's hiermee te maken. Hiervan kopen er ongeveer 70.000 een jaarvignet. Een werkbaar herinneringssysteem zorgt voor een potentiële lastenreductie van 87,5 miljoen euro.
Oplossing EVO	Om ondernemers en berijders die te goeder trouw zijn, maar slechts vergeten om het vignet tijdig te vernieuwen, uit de brand te helpen wil EVO een automatisch meldingssysteem ontwikkeld zien. Op de site van de Belastingdienst moet de eigenaar van een vrachtauto een elektronisch bericht ontvangen dat het vignet verloopt. Zo ervaart de ondernemer minder regeldruk en is de mogelijkheid tot discussie over het al dan niet terecht zijn van boetes en naheffingen een stuk kleiner.

6. Te hoge bedragen voor tachograafkaarten.

Maatregel	Tarieven tachograafkaarten.
Toelichting	Kiwa Register geeft de wettelijk verplichte tachograafkaarten, die nodig zijn voor het gebruik van digitale tachografen, uit. Kiwa Register heeft onderzoek gedaan naar de hoogte van de tarieven van deze kaarten, met als doel om kostendekkend te zijn. Uit dit onderzoek kwam echter naar voren dat de tarieven 25 procent te hoog zijn. De huidige tarieven zijn vastgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
Probleem	Door de hoogte van de tarieven wordt winst gemaakt op de verkoop. Ondernemers hebben echter niet de keuze om de kaart bij een andere leverancier aan te schaffen. De kosten van deze wettelijke verplichting zijn dus onterecht en onredelijk hoog. Jaarlijks worden ongeveer 50.000 tachograafkaarten geproduceerd. De kosten per kaart bedragen 100 euro. Omdat de kaarten 25 procent te duur zijn, betalen ondernemers jaarlijks dus 1,25 miljoen euro teveel.
Oplossing EVO	EVO heeft de minister van Infrastructuur en Milieu al meerdere keren verzocht de tarieven aan te passen naar het kostendekkende niveau, zoals dat door Kiwa Register is berekend. Dit moet zo snel mogelijk gebeuren.

7. Veiligheidsdiensten werken niet samen, maar doen hetzelfde.

Maatregel	Veiligheidsregimes douane en luchtvaart bevatten dezelfde veiligheidsmaatregelen, maar erkennen elkaar niet.
Toelichting	De douane en de luchtvaart hebben ieder een eigen veiligheidsregime. Bij de douane is dit Authorized Economic Operator (AEO). Op luchthavens is dit de Known Consigner-status (KC) van de Koninklijke Marechaussee (KMAR).
Probleem	Maatregelen die bedrijven moet nemen om aan de eisen van AEO en KC te voldoen, zoals het inschrijven van bezoekers, loodsbeveiliging en personeelstrainingen, zijn voor 90 procent dezelfde. De Douane en de KMAR voeren periodiek controles uit om na te gaan of bedrijven nog steeds aan de eisen voldoen. Ze maken hierbij geen gebruik van elkaars resultaten, terwijl daar wel een Europese wettelijke basis voor is. Dit kan ertoe leiden dat de douane in het begin van de week langskomt om te bevestigen dat de bezoekersregistratie klopt, terwijl de KMAR later die week langskomt om hetzelfde te controleren. Controles kosten al snel een dagdeel, waardoor een deel van het personeel niet beschikbaar is voor het dagelijks werk.
Oplossing EVO	Dubbele controles zijn onnodig: beide diensten moeten van elkaars controleresultaat gebruik maken. EVO roept de betrokken ministeries, Financiën (douane) en Defensie (KMAR), op om de maximale ruimte in de Europese wetgeving te benutten. De lasten voor het bedrijfsleven kunnen op deze manier met 20 tot 30 procent worden verlaagd.



8. Nieuwe douanewetgeving uit EU zorgt voor data-explosie.

Maatregel	Nieuwe douanewetgeving.
Toelichting	De douanewetgeving wordt Europees vastgesteld. In de nieuwe wetgeving wordt het aantal meldingen aan de overheid aanzienlijk opgevoerd.
Probleem	Nederland leeft voor een groot deel van de handel in goederen. Omdat de loonkosten hoog zijn, moet het voordeel uit een lage regeldruk worden behaald. In de nieuwe douanewetgeving wordt de regeldruk vanwege veiligheidsredenen echter flink opgevoerd. Veel van de aanvullende informatie die van de verlader wordt geëist, is echter reeds in de keten bekend. Het dubbel aanleveren van informatie is dan ook onnodig. De totale regeldruk op douanegebied bedraagt ongeveer 200 miljoen euro per jaar. Ieder bedrijf dat internationaal handelt, heeft last van de nieuwe douanewetgeving.
Oplossing EVO	Allereerst moet er via Europa voor worden gezorgd dat het aantal verplichte meldingen aan de overheid beperkt blijft en op meerdere plekken in de logistieke keten kan worden aangeleverd ('multiple filing'). Ook moet nationaal de maximale wettelijke ruimte worden gezocht. Tot slot moet de praktische vereenvoudiging worden gezocht in middelen als het Nationaal Logistiek Informatie Platform (NLIP), dat optimale informatiedeling tussen partijen in de logistieke keten en tussen het bedrijfsleven en overheid mogelijk maakt. De besparing kan oplopen tot tientallen procenten, waarbij 10 procent al een besparing van 20 miljoen euro oplevert.

9. Ontspoorde bevoegdheden gevaarlijke stoffen op het spoor.

Maatregel	Gemeentelijke bevoegdheden spoorgoederenvervoer.
Toelichting	Een goederentrein die met gevaarlijke stoffen van A naar B rijdt, passeert onderweg veel gemeenten. Als treinen langer dan acht uur op een station of emplacement blijven staan, zijn deze gemeenten bevoegd eigen (van de nationale wet afwijkende) milieu- en veiligheidseisen te stellen.
Probleem	Het is niet in alle gemeenten toegestaan om treinwagons met gevaarlijke stoffen tijdelijk te parkeren of aan en af te koppelen op een emplacement. Zodra een wagon met gevaarlijke stoffen langer dan acht uur op een station of emplacement staat, moet de verlader een vergunning hebben. Deze acht uur kan ook door vertragingen op het spoor (en dus overmacht) ontstaan. De versnippering van bevoegdheden en de veelvoud aan regels en vergunningen maakt bedrijven huiverig voor het doen van investeringen in het spoorgoederenvervoer. Het spoor is daarom een onaantrekkelijk alternatief voor het goederenvervoer over de weg. Doorlooptijden voor milieuvergunningen om op het eigen terrein wagons te mogen laden en lossen, zijn zeer lang. Dit kan in het slechtste geval oplopen tot enkele jaren, zonder dat er ook maar enige zekerheid is dat de vergunning wordt verleend. Laat staan of de voorwaarden aanvaardbaar en werkbaar zijn. Bedrijven kunnen daarom geen investeringen plannen. Het probleem speelt vooral bij chemiebedrijven die gevaarlijke stoffen over het spoor willen vervoeren.
Oplossing EVO	Gemeentelijke bevoegdheden moeten door het Rijk worden vastgesteld, en dus in iedere gemeente dezelfde zijn. Voor het bedrijfsleven is dan duidelijk aan welke algemene milieu- en veiligheidseisen moet worden voldaan.



10. Gemeente weert geparkeerde bestelauto.

Maatregel	Parkeren van grote bestel en vrachtauto's binnen gemeentegrenzen.
Toelichting	Veel Nederlandse gemeenten hebben in hun Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) opgenomen dat voertuigen hoger dan 2,4 meter en langer dan 6 meter niet langs de openbare weg geparkeerd mogen worden.
Probleem	<p>Door de opname van deze regel in de APV mogen bestel- en vrachtauto's in veel gemeenten niet in de bebouwde kom parkeren. Gemeenten hanteren deze regel vaak bij specifieke parkeerproblemen in een enkele straat of wijk. Op veel plaatsen is echter voldoende ruimte om voertuigen groter dan de geldende afmetingen te parkeren. Er zijn zelfs gemeenten die parkeerontheffingen verlenen. Hiervoor moet de voertuigeigenaar vaak behoorlijke bedragen betalen.</p> <p>Door het parkeerverbod moeten veel eigenaren de auto elders parkeren. Dit leidt niet alleen tot onnodige kosten, maar ook tot onnodige kilometers. Dit is slecht voor de portemonnee van de ondernemer, slecht voor de luchtkwaliteit en slecht voor de verkeersveiligheid. Alle ondernemers met bestelauto's in hun wagenpark hebben potentieel last van deze parkeerbepanking. Veelal zijn dit servicebestelauto's die worden gebruikt door loodgieters en onderhoudswerknemers. Omdat zij oproepbaar zijn, nemen zij de auto mee naar huis. Als deze werknemers de bestelauto iedere avond weer naar de zaak moeten rijden, dan maken zij onnodig veel kilometers. De tarieven voor de ontheffingen, verschillend per gemeenten, lopen op van 25 tot 100 euro per ontheffing, per kenteken.</p>
Oplossing EVO	De lengte- en hoogtebepankingen moeten slechts gelden in straten en wijken waar aantoonbaar geen ruimte voor grotere voertuigen is. De parkeerbepanking moet daarom uit de APV worden gehaald. Een parkeerverbod van langere en hogere voertuigen kan per straat of wijk worden ingesteld, maar alleen waar dit onderbouwd onontkoombaar is.



EVO

Signaalrood 60
2718 SG Zoetermeer (Wijk 18)
Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer
Telefoon 079 346 73 46
Fax 079 346 78 00
E-mail evo@evo.nl

Kijk voor meer informatie op www.evo.nl