

Internetconsultatie reactie op Concept wetsvoorstel vrachtwagenheffing

In het concept wetsvoorstel is onvoldoende aandacht voor de (regeldruk)kosten voor het mkb met relatief weinig 'eigen vrachtwagen/BE-trekker' vervoer, in een klein werkgebied in de buurt van het bedrijf (boven de 3.500 kg maar onder de 7.500 kg). De (regeldruk)kosten voor deze bedrijven lijken relatief hoog. In de toelichting van het wetsvoorstel is hier ook onvoldoende aandacht voor. Sinds 1 mei jl. is afgesproken de MKB Toets rijksbreed toe te passen, hetgeen vooruitlopend op deze op 26 juni opgestarte internetconsultatie niet gebeurd is (de aangevoerde reden van het beleidskader dat op 9/11/18 naar de Tweede Kamer gestuurd is, klinkt meer als een drogreden: de MKB Toets is een van de afspraken in het al eerdere regeerakkoord en deze MKB Toets had prima nog voor de internetconsultatie kunnen plaats vinden, zeker nu de regelgeving pas in 2023 gepland staat te worden ingevoerd).

In de 'Toelichting' wordt ter onderbouwing gesproken over een Panteia onderzoek dat bestaat uit 'Nederlandse beroepsgoederenvervoerders en eigen vervoerders, die met één of meerdere vrachtwagens internationaal rijden. De eigenvervoerders die niet-internationaal rijden (eerder vermelde stakeholdersgroep 'eigen vrachtwagen/BE-trekker' vervoer in een klein werkgebied in de buurt van het bedrijf (boven de 3.500 kg maar onder de 7.500 kg)') is m.a.w. niet meegenomen en daarmee mist voor die groep bedrijven ook een voldoende onderbouwing waarom deze regelgeving wel proportioneel is.

Waar er in de Toelichting wel melding gemaakt wordt van het al ingevoerd zijn van vrachtwagenheffing in andere EU-landen zoals o.a. Duitsland, wordt verzuimd daarbij melding te maken dat in Duitsland de vrachtwagenheffing pas geldt boven de 7.500 kg waar dit wetsvoorstel uitgaat van boven de 3.500 kg. Dit levert:

- een ongelijk speelveld op ten opzichte van Duitsland aan de ene kant én
- aan de andere kant wordt hiermee ook in dit wetsvoorstel aan de onderkant van de beoogde 'doelgroep-bedrijven' een kans gemist om juist te komen tot meer proportionele regeldruk.

Ter vermindering van de regeldruk, ligt het ook voor de hand te kijken of met dit wetsvoorstel aangehaakt kan worden bij grenzen in 'aanpalende wetgeving'. In dit wetsvoorstel is dit verzuimd en wordt er in de toelichting ook geen melding gemaakt waarom dat niet gebeurd is. Het lijkt namelijk voor bedrijven simpeler als aangehaakt wordt op de grenzen die gehanteerd worden bij de Tachograafplicht, die veel genuanceerder zijn dan de nu gekozen grens van 3.500 kg, t.w.:

Tachograafplicht

De tachograafplicht vloeit voort uit de Europese Verordening 165/2014. Het doel van de verordening is het bevorderen van eerlijke concurrentie tussen Europese vervoerders, de verkeersveiligheid en goede arbeidsomstandigheden. De verordening is van toepassing op wegvervoer van goederen waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, dat van de aanhangers of opleggers inbegrepen, meer dan 3.500 kg bedraagt.

Uitzondering tachograafplicht

Een uitzondering op deze regel geldt voor: "Voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van ten hoogste 7,5 ton die worden gebruikt voor het dragen van materiaal, apparatuur of machines die de bestuurder beroepshalve gebruikt. Deze uitzondering geldt alleen binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming en op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is."

Het vervoer wordt niet als hoofdactiviteit van de chauffeur beschouwd, indien hij onderweg kan aantonen dat hij per week minder dan 12 uur in een dergelijk voertuig rijdt. Het is daarom noodzakelijk om een deugdelijke registratie van de rij- en rusttijden bij te houden. Deze registratie is vormvrij. De registratie van de rij- en rusttijden geldt overigens ook voor voertuigen voor eigen vervoer met een totaalgewicht minder dan 3.500 kg. Daarnaast moet het gaan om vervoer van eigen materiaal, apparatuur en machines. Dit kunt u bijvoorbeeld aantonen door pakbonnen en/of facturen mee te nemen.

De terugsluis van de vrachtwagenheffingsgelden lijken ook minder effect op juist vermelde groep mkb te hebben, t.w. met 'eigen vrachtwagen/BE-trekker' vervoer, in een

klein werkgebied in de buurt van het bedrijf (boven de 3.500 kg maar onder de 7.500 kg)', omdat deze vrachtwagens door een veel geringer gebruik juist over een veel langere periode afgeschreven worden.

Om al deze redenen verzoeken wij:

- alsnog een MKB Toets te doen voordat verder gegaan wordt met dit wetgevingsproces en zo nodig met een nieuwe internetconsultatie te komen;
- te onderzoeken of de (regeldruk)kosten voor vermelde mkb niet disproportioneel hoog is en zo ja hoe dit anders (lees: wel proportioneel) geregeld kan worden, bijvoorbeeld door de door Duitsland gehanteerde grens van 7.500 kg te gebruiken, of de tachograafgrens.

6 augustus 2019
Koninklijke Metaalunie

Derk Jan Meijer
Beleidssecretaris