

Onderzoek omvang (administratieve) lasten Wet kilometerprijs

Onderzoek naar de effecten van de invoering van de Wet kilometerprijs op de (administratieve) lasten



Onderzoek omvang (administratieve) lasten Wet kilometerprijs

Onderzoek naar de effecten van de invoering van de Wet kilometerprijs op de (administratieve) lasten

Nieuwegein, 28 mei 2008

Drs. Ing. P.M.H.H. Bex
Drs. P.A.M. van der Poll MSc
Dr. M.J. Dresden

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	Inleiding	3
2	Uitgangspunten en definities	4
2.1	Definities	4
2.2	Werkwijze	5
2.3	Uitgangspunten	6
3	Regelgeving	8
3.1	Voorontwerp wetsvoorstel kilometerprijs	8
3.2	Doelgroepen	9
3.3	Vrijstellingen	10
4	Resultaten van het onderzoek	11
4.1	Kwantitatieve resultaten bedrijven	11
4.2	Kwantitatieve resultaten burger	13
4.3	Alternatieve scenario's	15
4.4	Kwalitatieve resultaten	16
5	Conclusies en aanbevelingen	18
5.1	Conclusies	18
5.2	Aanbevelingen	19

Bijlage

Kostenmodel Wet Kilometerprijs

1 Inleiding

De ministerraad heeft eind november 2007 ingestemd met de invoering van een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken en een inningsstelsel dat werkt op basis van de modernste satelliettechniek. Het is de bedoeling dat de kilometerprijs in 2011 wordt ingevoerd voor vrachtovervoer en vanaf 2012 voor personenauto's. Vanaf 2016 moet het stelsel volledig zijn uitgerold. Vanaf 2008 zullen projecten worden uitgevoerd om de techniek te testen en gedrags- en bereikbaarheidseffecten te realiseren. Het doel van de kilometerprijs is te komen tot een eerlijker stelsel van betalen voor mobiliteit, waarin automobilisten niet langer betalen voor het bezit van een auto, maar voor het gebruik ervan. De kilometerprijs maakt onderdeel uit van het beleidsprogramma 'Anders Betalen voor Mobiliteit'.

Om de kilometerprijs in te voeren is onder andere een wetsvoorstel voor de Wet kilometerprijs opgesteld. Het wetsvoorstel bevat een aantal bepalingen die gevolgen hebben voor de (administratieve) lasten van bedrijven en burgers. Om te bepalen wat deze gevolgen zijn voor burgers en bedrijven is het onderhavige onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is gedaan op basis van een (vertrouwelijk) voorontwerp van het wetsvoorstel (de datum 7 februari 2008). De resultaten van het onderzoek kunnen worden verwerkt in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel ten behoeve van de Actal-toets¹.

In deze rapportage worden de resultaten van het onderzoek naar de effecten op de kosten voor de Nederlandse burgers en het Nederlandse bedrijfsleven samengevat. Hierbij zijn de totale kosten worden bekeken, waarna specifiek de administratieve lasten worden uitgelicht. Deze kosten betreffen alleen de verandering van kosten van het stelsel van kilometerprijs ten opzichte van het huidige stelsel en niet de hoogte van de tarieven. Bij het opstellen van deze rapportage is deze afgestemd met vertegenwoordigers van de Regiegroep Regeldruk en Actal.

¹ Actal (Adviescollege Toetsing Administratieve Lasten) brengt advies aan de regering uit over de administratieve lasten van nieuwe en gewijzigde wet- en regelgeving. De toets op de gevolgen voor de administratieve lasten van burgers en bedrijven is één van de verplichte toetsen die moeten worden uitgevoerd bij het maken van nieuwe of het wijzigen van bestaande regelgeving.

2 Uitgangspunten en definities

2.1 Definities

In het onderzoek zullen in principe alle kosten/lasten, die direct samenhangen met de introductie en uitvoering van de Wet kilometerprijs, in beschouwing worden genomen. Het gaat hierbij zowel om de nalevingskosten als de administratieve lasten². In het onderstaande kader worden de definities toegelicht.

Kader 1. Definities

Administratieve lasten zijn gedefinieerd als:

De kosten voor het Nederlandse bedrijfsleven en de Nederlandse burger om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit regelgeving van de overheid. Het gaat om het verzamelen, bewerken, registreren, bewaren en ter beschikking stellen van informatie.

Een voorbeeld hiervan is het doen van een melding als de registratievoorziening stuk gaat.

Nalevingskosten zijn gedefinieerd als:

De kosten voor het Nederlandse bedrijfsleven en de Nederlandse burger om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt aan het productieproces of product.

Een voorbeeld hiervan zijn de kosten voor fysieke voorzieningen, zoals de aanschafprijs van een registratievoorziening.

Buitenlandse bedrijven die kosten moeten maken om aan de Nederlandse regelgeving te voldoen, worden niet in het onderzoek meegenomen. Wel zullen de door hen te maken kosten in kwalitatieve zin worden beschreven, maar deze kosten worden niet gekwantificeerd.

Om inzicht te verkrijgen in de omvang en de oorzaken van de administratieve lasten en om te waarborgen dat verschillende berekeningen van de administratieve lasten onderling vergelijkbaar zijn, heeft de overheid ten behoeve van het berekenen van de administratieve lasten een standaard (reken)methode ontwikkeld. De standaardmethode voor het meten van de AL van bedrijven wordt beheerd door de Regiegroep Regeldruk, die onder de ministeries van Financiën en Economische Zaken valt. De Regiegroep Regeldruk heeft daartoe een faciliterende handleiding opgesteld. Deze verschaft inzicht in de uitgangspunten voor het opzetten en gebruiken van het zogenaamde Standaard Kostenmodel (SKM)³. De methode van het SKM kan zowel worden gebruikt voor de berekening van de AL als voor de nalevingskosten. Een vergelijkbare methode bestaat voor het meten van de AL voor burgers. Deze methodiek wordt beheerd door het ministerie van BZK, die voor het meten een werkmapp heeft opgesteld⁴.

De verschillende kosten worden in het model bepaald door de kosten van handeling (P) te vermenigvuldigen met het aantal bedrijven (Q) waarop deze van toepassing is. De kosten voor een handeling worden berekend als het product van de tijdsbesteding, uurtarief en frequentie per jaar. Zie het onderstaande kader voor een voorbeeldberekening.

² Het begrip administratieve lasten wordt in de rest van dit document afgekort tot AL.

³ Handleiding Administratieve Lasten en Standaardkostenmodellen ('Meten is Weten II'), Regiegroep Regeldruk, maart 2008.

⁴ 'Werkmap administratieve lasten voor burgers' versie 2.0, ministerie van BZK, oktober 2005.

Kader 2. Voorbeeldberekening

In het kader van de Wet kilometerprijs kan een erkenning worden verleend voor het afgeven van een keuringscertificaat. De gemiddelde tijdsbesteding voor een bedrijf om een erkenning te krijgen is 1 uur. Het gehanteerde uurtarief is € 38. Daarnaast dient het bedrijf € 500,- te betalen om deze erkenning voor het eerst te verkrijgen. Deze externe kosten behoren niet tot de AL. Indien wordt uitgegaan van 9.000 bedrijven is de berekening als volgt:

- ▣ P: $(1 \text{ uur} \times € 38) + € 500 = € 538$.
- ▣ Q: 9.000.
- ▣ De kosten voor deze handeling en deze doelgroep: $P \times Q: € 538 \times 9.000 = € 4.842.000$.
- ▣ De administratieve lasten (AL) bedragen: $P \times Q € 38 \times € 9.000 = € 342.000$.

Bij het meten van de AL voor burgers wordt geen uurtarief gehanteerd. De AL voor burgers bestaat dan ook uit een aantal uren en een bedrag in euro's. In het bovenstaande voorbeeld zouden de kosten voor burgers 9.000 uur en € 4 miljoen bedragen. De AL 9.000 uur en € 0.

2.2 Werkwijze

Het onderzoek is uitgevoerd in vier fasen:

1. Vaststellen van de uitgangspunten en analyseren regelgeving.
2. Uitwerken informatieverplichtingen in Kostenmodel Kilometerprijs.
3. Uitvoeren praktijkonderzoek.
4. Consolideren onderzoeksresultaten en eindrapportage.

Ad 1. Vaststellen van de uitgangspunten en analyseren regelgeving

In de eerste fase van het onderzoek is een Plan van Aanpak opgesteld waarin de werkzaamheden en uitgangspunten van het onderzoek zijn verwoord. Hierin is ook een inventarisatie opgenomen van de (informatie)verplichtingen uit het wetsvoorstel kilometerheffing. Het Plan van Aanpak is afgestemd met de opdrachtgever, waarna de (informatie)verplichtingen zijn gebruikt om het Kostenmodel Kilometerprijs op te zetten.

Ad 2. Uitwerken informatieverplichtingen in Kostenmodel Kilometerprijs

De (informatie)verplichtingen die het Kostenmodel Kilometerprijs opmaken, zijn afgestemd met juristen en beleidsmedewerkers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Aan de hand van deze eerste bespreking is een eerste berekening gemaakt van de AL en de nalevingskosten.

Ad 3. Uitvoeren praktijkonderzoek

In het kader van het praktijkonderzoek hebben interviews met de zes belangrijkste stakeholders plaatsgevonden. De resultaten van deze interviews zijn in het Kostenmodel Kilometerprijs verwerkt. Tijdens de interviews is aandacht besteed aan een groot aantal aspecten van het wetsvoorstel en mogelijke alternatieve oplossingen. Van de interviews zijn verslagen gemaakt die met de respondenten zijn teruggekoppeld.

Ad 4. Consolideren onderzoeksresultaten en eindrapportage

In het onderliggende rapport zijn de resultaten naar de (administratieve) lasten weergegeven, zoals deze zijn berekend op basis van het voorontwerp van het wetsvoorstel. Bij de aanbevelingen is aandacht besteed aan mogelijke alternatieven voor onderdelen van het wetsvoorstel.

2.3 Uitgangspunten

Voor het berekenen van de (administratieve) lasten voor burgers en bedrijven zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- In het onderzoek wordt uitgegaan van het systeem van het betalen per kilometer zoals dit is weergegeven in het Wetsvoorstel kilometerprijs. Voorstellen tot het aanpassen van de regeling van de kilometerprijs hebben alleen betrekking op het verminderen van de AL binnen het systeem van het wetsvoorstel. Het onderzoeken van alternatieven buiten dit systeem liggen buiten de kaders van het onderzoek.
- Bij de berekening van de kosten is uitgegaan van de versie van het wetsvoorstel van 7 februari 2008. Hierbij is, voor zover op het moment van onderzoek mogelijk, rekening gehouden met de wijze waarop de wet verder zal worden uitgewerkt in onderliggende besluiten en ministeriële regelingen.
- In het Kostenmodel zijn alleen de verschillen berekend tussen de huidige en de voorgenomen situatie. Dit betekent dat kosten voor de (informatie)verplichtingen die niet wijzigen door de invoering van de Wet kilometerprijs, omdat deze gelijk zijn aan de huidige (informatie)verplichtingen, ook niet zijn meegenomen. De totale (administratieve) lasten van de Wet kilometerprijs zullen hierdoor hoger zijn. Het gelijkblijvende deel van de (administratieve) lasten heeft echter geen veranderingen voor burgers en bedrijven. Bij de inwerkingtreding van de Wet kilometerprijs zullen deze verplichtingen van rechtswege worden overgenomen zodat ook hier geen eenmalige lasten zullen ontstaan voor bedrijven en burgers.

Wel zullen de AL verschuiven van het ministerie van Financiën, waar de Mrb en de BPM onder valt, naar het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het Kostenmodel is deze verschuiving dus niet meegenomen, omdat de verschuiving geen gevolgen heeft voor de omvang van de AL van de burgers en bedrijven.

- In het Kostenmodel is het aantal motorrijtuigen de meest bepalende factor voor de berekening van de kosten en de AL. Verreweg de grootste categorie is het aantal personenauto's (burgers). Bij bedrijven bestaat de grootste categorie uit bestel- en vrachtauto's en opleggers. Voor het onderzoek zijn deze aantallen een gegeven, die niet in omvang worden beïnvloed door de Wet kilometerprijs. In de praktijk kan door de Wet kilometerprijs echter wel degelijk het gebruik van bepaalde typen motorvoertuigen toenemen. Als hierdoor het aantal motorvoertuigen stijgt, zullen ook de kosten toenemen. Omdat geen inschatting is te maken van deze mogelijke effecten zijn deze niet in de berekening meegenomen. Waar mogelijk zijn deze effecten wel kwalitatief beschreven.
- In de gebruikte versie van het wetsvoorstel is van een aantal (informatie)verplichtingen nog niet duidelijk hoe deze in de praktijk zullen worden uitgevoerd. Om deze reden zijn met het Kostenmodel Kilometerprijs twee scenario's gemaakt. Één met de maximale kosten en één met de minimale kosten die door de invoering van de Wet kilometerprijs zullen worden veroorzaakt. De verschillen tussen de scenario's zijn aangebracht als de wijze van invoering van de Wet kilometerprijs kan leiden tot andere kosten. Andere mogelijke invloeden zijn geen aanleiding om verschillen in de scenario's aan te brengen. De verschillen zijn als volgt:

1. Bij een registratievoorziening die niet meer werkt dient in het maximale scenario een kilometerregistratie te worden bijgehouden. In het minimale scenario zal alleen een verrekening plaatsvinden aan de hand van de kilometerstand.
 2. De keuring van de registratievoorziening loopt in het minimale scenario volledig mee met de APK-keuring. Hierdoor zullen geen extra keuringen en erkenningen nodig zijn. In het maximale scenario betreft het een aparte keuring.
 3. De tijd voor de inbouw van de registratievoorziening in de voertuigen is sterk afhankelijk van de functionaliteiten en plaatsing van de voorziening. Deze tijd ligt tussen de 1 uur (minimaal scenario) en 2 uur (maximaal scenario). Deze tijdsbesteding is gebaseerd op verwachtingen van de branche en het ministerie van V&W.
 4. De aanpassingen aan de ICT-systemen voor autoverhuur- en leasebedrijven zijn in het maximale scenario twee maal zo hoog. De inschatting van deze kosten zijn gemaakt door een leverancier van deze systemen. De kostenverschillen zijn echter sterk afhankelijk van de noodzakelijke functionaliteiten. Daarom is gebruik gemaakt van een bandbreedte voor deze kosten.
 5. In het minimale scenario wordt eens per kwartaal een rekening gestuurd, terwijl in het maximale scenario wordt uitgegaan van een maandelijkse beschikking.
- Bezwaar- en beroepsprocedures zijn in het onderzoek niet gekwantificeerd. De redenen hiervoor zijn dat de procedure nog niet bekend is en dat nog geen goede inschatting van de verwachte aantallen is te maken. Wel is duidelijk dat in de beginfase van de kilometerprijs meer bezwaar- en beroepsprocedures zullen worden gestart.
 - Derving van winst door bedrijven, bijvoorbeeld als een auto niet beschikbaar is door de inbouw van de registratievoorziening, wordt in dit onderzoek niet meegenomen.
 - De inbouw van de registratievoorziening wordt door garagebedrijven uitgevoerd. Hiervoor zal wel een extra RDW-erkenning van garagebedrijven nodig zijn. De tarieven hiervoor zijn € 500 bij de eerste aanvraag en € 177 voor de instandhouding van de erkenning. Voor nieuwe auto's wordt er vanuit gegaan dat de inbouw direct geschiedt bij de productie of de importeur. Hierdoor zullen geen kosten worden meegenomen voor de inbouw van de voorziening. Ook de kosten van de aanschaf van de voorziening worden gereduceerd van € 100 naar € 50.
 - De kosten die betrekking hebben op leaseauto's komen in de berekening van zowel de lasten van burgers als voor bedrijven terug. Bij een leaseconstructie zijn namelijk meerdere partijen betrokken, te weten (1) de berijder (een burger) en (2) het leasebedrijf (een bedrijf). De derde betrokken partij, het bedrijf waar de leaserijder voor werkt, staat tussen beide in, maar is voor de berekening van de kosten niet van belang omdat deze groep geen directe verplichtingen heeft op basis van de Wet kilometerprijs. In het model zijn alle verplichtingen die door de leaserijder zelf moeten worden uitgevoerd onder de kosten van burgers geplaatst en alle verplichtingen voor het leasebedrijf onder de kosten voor bedrijven.
 - In dit onderzoek wordt, conform de meetmethodiek, uitgegaan van 100% naleving. Hoewel de feitelijke naleving naar alle waarschijnlijkheid geen 100% zal zijn, is op basis van het onderliggende onderzoek echter geen inschatting te maken van de te verwachte feitelijke naleving. Wel wordt er vanuit gegaan dat het slechts om een zeer klein deel van de populatie zal gaan. Door dit uitgangspunt zijn geen lasten opgenomen voor handhaving zoals voort kunnen komen uit artikel 5.9 van het wetsvoorstel.

3 Regelgeving

3.1 Voorontwerp wetsvoorstel kilometerprijs

In het onderstaande wordt op hoofdlijnen het wetsvoorstel kilometerprijs geschetst. Deze zijn gebaseerd op een nog vertrouwelijk concept van het wetsvoorstel en zijn toegespitst op de relevantie voor de administratieve lasten. Op een groot aantal punten moeten nog nadere besluiten worden genomen die van invloed kunnen zijn op de omvang van de (administratieve) lasten voor burgers en bedrijven. Waar dit van toepassing is, is aangegeven hoe hier in het onderzoek mee is omgegaan.

Het doel van de Wet kilometerprijs is ‘Anders betalen voor mobiliteit’. Voor het rijden met een motorrijtuig in Nederland zal hierdoor een prijs per kilometer moeten worden betaald. Deze kilometerprijs bestaat uit een basistarief, dat kan worden verhoogd met een spitstarief. Het basistarief wordt bepaald aan de hand van de (milieu)kenmerken van het motorvoertuig, terwijl de differentiatie voor het spitstarief wordt bepaald aan de hand van de tijd en plaats op de Nederlandse wegen. De kilometerprijs is verschuldigd door de houder van een motorrijtuig. De huidige, vaste voertuigbelastingen worden deels (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (BPM)) of geheel afgeschaft (Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Mrb) en Wet belasting zware motorrijtuigen (BZM)), zodat de kilometerheffing lastenneutraal kan worden ingevoerd. De netto-opbrengst van de kilometerprijs komt ten goede aan het infrastructuurfonds.

Een aantal categorieën motorrijtuigen zal onder bepaalde voorwaarden worden vrijgesteld van het betalen van de kilometerprijs. Een aantal andere categorieën motorrijtuigen kan op aanvraag worden ontheven van de verplichting tot het betalen van de kilometerheffing. Hierbij zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij de bestaande vrijstellingen en ontheffingen op grond van bovengenoemde huidige belastingwetgeving. Bij het berekenen van het tarief worden dezelfde uitzonderingen, bijvoorbeeld ten aanzien van het vervoer van gehandicapten, gemaakt als thans op grond van de Mrb.

De houder van het motorrijtuig moet ervoor zorgen dat zijn motorrijtuig is uitgerust met een, door de minister goedgekeurd type, registratievoorziening. Hij moet daarnaast ook in het bezit zijn van een geldig keuringscertificaat voor de registratievoorziening. De beschikking tot de betaling van de kilometerprijs wordt door de minister vastgesteld. De frequentie waarmee een eigenaar van een motorvoertuig een rekening krijgt, moet nog worden vastgesteld. Het meest waarschijnlijk is eens per maand of eens per kwartaal.

In de bijlage bij dit rapport zijn de kostenmodellen weergegeven, met hierin een volledig overzicht van alle verplichtingen waaraan de eigenaar van een motorvoertuig moet voldoen. Hierbij zijn ook de effecten en aannames die van invloed zijn op de kosten voor burgers en bedrijven aangegeven.

3.2 Doelgroepen

Uit gegevens van de RDW en het CBS over het Nederlandse motorvoertuigenpark blijkt dat er per 1 januari 2007 bijna 9 miljoen motorvoertuigen zijn in Nederland. In de onderstaande tabel is weergegeven hoe deze aantallen voertuigen zijn verdeeld over de verschillende typen voertuigen.

Tabel 1. Aantallen motorvoertuigen

Type motorvoertuig	Aantal
Personenauto's	7.230.000
Bestelauto's	850.000
Vrachtauto's	75.850
Trekkers	70.500
Speciale voertuigen	58.250
Autobussen	10.850
Opleggers	120.000
Motorfietsen	570.000

Bron: RDW-CBS-statistieken 2008-03-10

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de kilometerprijs in kwantitatief opzicht met name gevolgen zal hebben voor de categorieën personenauto's (burgers) en bestel- en vrachtovervoer (bedrijven). Binnen het Nederlandse bedrijfsleven ondervinden een aantal doelgroepen gevolgen van de invoering van de Wet kilometerprijs. In de onderstaande tabel zijn deze doelgroepen weergegeven. Hierbij is ook aangegeven hoeveel bedrijven binnen deze doelgroep aanwezig zijn en is een schatting gegeven van het aantal betrokken voertuigen per doelgroep.

Tabel 2. Bedrijven

Type bedrijven	Aantal bedrijven	Aantal voertuigen
Goederenvervoer voor derden	12.000	150.000
Eigen vervoerders	30.000	>850.000
Autoverhuur	750	60.000
Autolease (VNA-leden)	77	700.000
APK-garagebedrijven	9.300	n.v.t.

Bron: BOVAG, TLN, EVO

3.3 Vrijstellingen

De omvang van de (administratieve) lasten wordt voornamelijk beïnvloed door de reikwijdte van de regelgeving. Met andere woorden: hoe meer bedrijven en voertuigen, zoals aangegeven in de bovenstaande tabellen, aan de regelgeving moeten voldoen, des te hoger worden de lasten. Vooralsnog is er vanuit gegaan dat de Wet kilometerprijs zo volledig mogelijk bij de huidige reikwijdte van de Mrb en de BPM zal aansluiten. Bepaalde categorieën zijn namelijk op basis van deze huidige regelgeving uitgesloten van de Mrb en/of de BPM.

In de afgelopen jaren is een aantal van de Mrb en BPM vrijstellingen komen te vervallen. Dit geldt bijvoorbeeld voor reinigingsdiensten, schooltandverzorging, bibliotheken en de keuringsdienst van waren. Het verder vervallen van deze vrijstellingen zal ook in de komende periode gebeuren en staat los van de invoering van de Wet kilometerprijs. De gevolgen van deze autonome ontwikkeling dienen dan ook niet te worden toegeschreven aan de Wet kilometerprijs.

In de praktijk kunnen echter verschillen tussen de Wet kilometerprijs en de uitzonderingscategorieën van de Mrb en de BPM ontstaan. Zo zal het huidige criterium voor vrijstelling vanwege weinig gebruik komen te vervallen⁵. Hierdoor zal het aantal voertuigen onder de Wet kilometerprijs hoger liggen dan onder de Mrb en de BPM. Verwacht wordt echter dat dit een verwaarloosbare hoeveelheid betreft. Daarnaast en hierdoor kunnen de volgende verschillen tussen de huidige en de toekomstige vrijstellingen ontstaan:

- Motorfietsen. Om praktische redenen is deze groep uitgesloten. De registratievoorziening kan mogelijk niet op de motorfiets worden gemonteerd. Deze groep is ook niet meegenomen in dit onderzoek.
- Er wordt nog discussie gevoerd over de deelname van OV-bussen en taxi's. Deze zijn niet in het onderzoek meegenomen.
- Motorvoertuigen die geen BPM en geen of een gereduceerd Mrb-tarief betalen. Het gaat bijvoorbeeld over mobiele werkplaatsen (voor wegonderhoud), kermisexploitanten, transport van paarden, vuilniswagens en old-timers. Deze voertuigen waren vrijgesteld door het criterium van een beperkt aantal gereden kilometers. Doordat dit criterium is vervallen, zijn deze voertuigen meegenomen in de berekening.
- Motorrijtuigen die volledig Mrb en geen of een gereduceerd BPM-tarief betalen. Het gaat bijvoorbeeld om gevangenenvervoer en geldtransporten. Deze zijn niet in het onderzoek meegenomen.

⁵ Zie de brief aan de Tweede Kamer d.d. 30 november 2007.

4 Resultaten van het onderzoek

4.1 Kwantitatieve resultaten bedrijven

Bedrijven - Initiële lasten

Bij de invoering van de Wet kilometerprijs zullen bedrijven te maken krijgen met de lasten die noodzakelijk zijn om het systeem op te zetten. Deze initiële kosten bedragen voor bedrijven naar schatting tussen € 349 miljoen en € 442 miljoen. In de onderstaande tabel is dit weergegeven. Hierbij is ook aangegeven welk deel van deze kosten onder de definitie van de AL voor bedrijven vallen. Voor vrachtwagens zullen deze kosten met name rond het jaar 2011 worden gemaakt. Voor leasebedrijven zal dit rond 2012 zijn en voor andere type bedrijfsauto's (zoals bestelauto's) is nog onduidelijk in welke periode de kosten moeten worden gemaakt.

Tabel 3. Overzicht initiële lasten Wet kilometerprijs voor bedrijven.

Wet kilometerprijs - bedrijven	Alle Kosten (€)	AL (€)
Initiële lasten		
Minimaal scenario	€ 348.533.600	€ 2.907.600
Maximaal scenario	€ 441.724.100	€ 3.261.000
Per bedrijf		
Minimaal scenario	€ 6.700	€ 56
Maximaal scenario	€ 8.500	€ 63

De verplichtingen die de voornaamste initiële kosten veroorzaken zijn:

- De kosten voor de aanschaf van de registratievoorziening. Uitgaande van een prijs van € 100 per voorziening en € 180 voor vrachtwagens geeft dit een eenmalige last van ongeveer € 195 miljoen (44% tot 56% van het totaal) voor bedrijven. Deze kosten worden voornamelijk veroorzaakt door het hoge aantal registratievoorzieningen dat door bedrijven moet worden aangeschaft.
- De inbouwkosten voor de registratievoorziening liggen ongeveer tussen de € 124 miljoen en de € 196 miljoen en bepalen hierdoor circa 40% van de kosten voor bedrijven. De kosten van de inbouw zijn voornamelijk het resultaat van het aantal in te bouwen registratievoorzieningen.

Voor de administratieve lasten zijn de grootste veroorzakers van eenmalige kosten:

- De kennisname van de nieuwe regelgeving. Met circa € 2,6 miljoen aan kosten voor bedrijven bedragen de lasten minimaal 78% en maximaal 88% van de totale eenmalige AL. In deze tijd bepalen de bedrijven de gevolgen van de veranderingen op de bedrijfsvoering. Hierbij is er wel vanuit gegaan dat deze kennisname wordt gefaciliteerd met documentatie vanuit het ministerie en de brancheorganisaties.
- Het aanvragen van een erkenning voor het mogen inbouwen van de registratievoorziening. Deze verplichting geeft met ongeveer € 350.000, 12% van eenmalige AL. In het maximale scenario neemt de eenmalige AL voor bedrijven met eenzelfde bedrag toe omdat deze dan ook een erkenning moeten aanvragen om de registratievoorziening te mogen keuren.

De initiële kosten per individueel bedrijf liggen tussen de € 6.700 en de € 8.500. De verdeling van deze lasten is echter niet evenredig over de diverse typen bedrijven. De kosten voor auto-

leasemaatschappijen en autoverhuurbedrijven zullen bijvoorbeeld hoger liggen omdat zij ook hun ICT-voorzieningen moeten aanpassen aan de voorgenomen situatie.

Bedrijven - Structurele lasten

Naast de kosten voor de invoering van de Wet kilometerprijs zullen bedrijven ook te maken krijgen met de jaarlijkse, structurele kosten van het systeem. Naar schatting bedragen deze kosten voor bedrijven minimaal € 36 miljoen per jaar en maximaal € 56 miljoen per jaar. In de onderstaande figuur is dit weergegeven. Hierbij is ook aangegeven welk deel van deze kosten onder de definitie van de AL vallen. Bij deze kosten is uitgegaan van een volledig ingevoerd systeem. Dit betekent dat de in de tabel genoemde kosten tussen 2011 en 2016 trapsgewijs naar deze kosten zullen toewerken.

Tabel 4. Overzicht structurele lasten Wet kilometerprijs voor bedrijven.

Wet kilometerprijs - bedrijven	Alle Kosten (€)		AL (€)	
Structurele lasten				
Minimaal scenario	€	36.372.700	€	1.526.800
Maximaal scenario	€	56.162.000	€	19.907.500
Per bedrijf				
Minimaal scenario	€	700	€	29
Maximaal scenario	€	1.100	€	380

De verplichtingen die de voornaamste structurele kosten veroorzaken zijn:

- De inbouw van registratievoorzieningen in nieuwe auto's. Deze verplichting kost jaarlijks circa € 34 miljoen (93% in het minimale scenario en 60% in het maximale scenario). Deze kosten worden voornamelijk veroorzaakt door het aantal motorvoertuigen waar de registratievoorziening moet worden ingebouwd.
- Eens in de drie jaar een aparte keuring voor de registratievoorziening. Deze kosten bedragen naar schatting € 13 miljoen (23% tot 36%) per jaar voor bedrijven. Deze kosten worden voornamelijk veroorzaakt door het hoge aantal registratievoorzieningen dat jaarlijks een keuring dient te ondergaan. In het minimale scenario zijn deze kosten nihil omdat deze keuring dan samenloopt met de APK.
- Het bijhouden van een kilometerregistratie bij een defecte registratievoorziening bepaald 5% tot 8% (€ 2,8 miljoen) van de jaarlijkse kosten voor bedrijven. Ook deze kosten zijn tot nul gereduceerd bij het minimale scenario.

Voor bedrijven zijn de voornaamste verplichtingen die AL veroorzaken:

- Eens in de drie jaar een aparte keuring voor de registratievoorziening. Deze AL bedragen naar schatting € 13 miljoen (23% tot 36%) per jaar voor bedrijven. Deze AL worden voornamelijk veroorzaakt door het hoge aantal registratievoorzieningen dat jaarlijks een keuring dient te ondergaan. In het minimale scenario zijn de AL nihil omdat deze keuring dan samenloopt met de APK.
- Het bijhouden van een kilometerregistratie bij een defecte registratievoorziening bepaald 5% tot 8% (€ 2,8 miljoen) van de jaarlijkse AL voor bedrijven. Ook deze AL zijn tot nul gereduceerd bij het minimale scenario.
- Het kennisnemen en archiveren van de beschikking van de inningsinstantie. In het maximale scenario bedragen deze AL € 2,0 miljoen (10% van de totale AL) en in het minimale scenario € 660.300 (43% van de totale AL). De oorzaak van de hoge kosten ligt in het aantal beschikkingen. Dit geeft ook het verschil tussen de AL in de beide scenario's. In het maximale scenario krijgt elk bedrijf maandelijks een factuur, terwijl

in het minimale scenario deze frequentie eens per kwartaal is. De AL van deze verplichting zijn in het minimale scenario dan ook maar een kwart van de AL in het maximale scenario.

Per jaar zullen de structurele kosten per bedrijf liggen tussen de € 700 en de € 1.100. Bedrijven die nieuwe auto's in Nederland importeren zullen in eerste instantie de meeste van de lasten ervaren. Deze kosten zullen zij vervolgens echter doorberekenen aan de bedrijven en burgers die de auto's kopen.

4.2 Kwantitatieve resultaten burger

Burger - Initiële lasten

Bij de invoering van de Wet kilometerprijs zullen burgers te maken krijgen met de lasten die noodzakelijk zijn om het systeem op te zetten. Voor burgers bedragen deze initiële lasten, ongeacht het scenario, ongeveer 10,1 miljoen uur en tussen de circa € 0,9 miljard en € 1,1 miljard. In de onderstaande tabel is dit weergegeven. Hierbij is ook aangegeven welk deel van deze kosten onder de definitie van de AL vallen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat deze initiële lasten over een periode van 5 jaar zullen worden gemaakt.

Tabel 5. Overzicht initiële lasten Wet kilometerprijs voor burgers.

Wet kilometerprijs - burgers Initiële lasten	Alle Kosten		Administratieve lasten	
	Tijd (uren)	Kosten (€)	Tijd (uren)	Kosten (€)
Minimaal scenario	10.145.000	€ 901.140.000	10.145.000	€ 901.140.000
Maximaal scenario	10.145.000	€ 1.149.280.000	10.145.000	€ 1.149.280.000
Per burger (exclusief leaserijders)				
Minimaal scenario	1,6	€ 138	1,6	€ 138
Maximaal scenario	1,6	€ 176	1,6	€ 176

Uit de tabel komt naar voren dat de alle kosten die burgers moeten maken binnen de definitie van de AL vallen. De (informatie)verplichtingen die dan ook zowel de voornaamste initiële lasten als de initiële AL veroorzaken zijn:

- ▣ De kosten voor de aanschaf van de registratievoorziening. Uitgaande van een prijs van € 100 per voorziening geeft dit een totale last van ongeveer € 653 miljoen (57% tot 72%) van de kosten voor burgers. Deze kosten worden voornamelijk veroorzaakt door het aantal registratievoorzieningen dat door burgers en bedrijven moet worden aangekocht.
- ▣ De inbouwkosten voor de registratievoorziening bepalen circa 28% tot 43% van de kosten voor burgers en ongeveer 64% van de uren. De hoogte van de totale tijd en kosten van de inbouw zijn voornamelijk het resultaat van het aantal in te bouwen registratievoorzieningen.
- ▣ De kennisname van de nieuwe regelgeving. De kennisname bepaalt 36% van de totale tijdbesteding voor burgers. Hierbij wordt uitgegaan van de beschikbaarheid van documentatie vanuit het ministerie en consumentenorganisaties.

De initiële tijdsbesteding per individuele burger blijft beperkt tot 1,6 uur. Daarentegen is elke burger wel tussen de € 138 en € 176 per motorvoertuig kwijt aan kosten voor de inbouw en aanschaf van de registratievoorziening. Hierbij zijn leaserijders buiten beschouwing gelaten daar bij hen de leasemaatschappij de verantwoordelijkheid draagt voor de inbouw van de voorziening.

Burgers - Structurele lasten

Naast de kosten voor de invoering van de Wet kilometerprijs zullen burgers ook te maken krijgen met de jaarlijkse kosten van het systeem. Naar schatting bedragen deze lasten voor burgers minimaal ongeveer 1,4 miljoen uur en € 1,6 miljoen per jaar en maximaal circa 6,2 miljoen uur en € 14 miljoen maximaal per jaar. In de onderstaande figuur is dit weergegeven. Hierbij is ook aangegeven welk deel van deze kosten onder de definitie van de AL vallen. Bij deze kosten is uitgegaan van een volledig ingevoerd systeem. Dit betekent dat de in de tabel genoemde kosten tussen 2012 en 2017 trapsgewijs naar deze kosten zullen toewerken.

Tabel 6. Overzicht structurele lasten Wet kilometerprijs voor burgers.

Wet kilometerprijs - burgers Structurele lasten	Alle Kosten		Administratieve lasten	
	Tijd (uren)	Kosten (€)	Tijd (uren)	Kosten (€)
Minimaal scenario	1.379.100	€ 1.581.500	1.379.100	€ 1.581.500
Maximaal scenario	6.232.400	€ 14.067.000	6.232.400	€ 14.067.000
Per burger (exclusief leaserijders)				
Minimaal scenario	0,2	€ 0,24	0,2	€ 0,24
Maximaal scenario	1,0	€ 2,15	1,0	€ 2,15

Uit de tabel komt naar voren dat de alle kosten die burgers moeten maken binnen de definitie van de AL vallen. De (informatie)verplichtingen die dan ook zowel de voornaamste structurele lasten als de structurele AL veroorzaken zijn:

- Eens in de drie jaar een aparte keuring voor de registratievoorziening. Deze kosten bedragen naar schatting € 12 miljoen (86%) en 2,4 miljoen (39%) uur voor burgers. Deze kosten worden voornamelijk veroorzaakt door het aantal registratievoorzieningen dat jaarlijks een keuring dient te ondergaan. In het minimale scenario zijn deze kosten nihil.
- Het kennismaken en archiveren van de beschikking van de inningsinstantie. In het maximale scenario bedragen deze lasten 2,6 miljoen uur (42% van de totale last) en in het minimale scenario 870.700 uur (63% van de totale last). De oorzaak van de hoge lasten ligt in het aantal beschikkingen. Dit geeft ook het verschil tussen de lasten in de beide scenario's. In het maximale scenario krijgt elke burger maandelijks een factuur, terwijl in het minimale scenario deze frequentie eens per kwartaal is. De lasten van deze verplichting zijn in het minimale scenario dan ook maar een kwart van de lasten in het maximale scenario.
- Het inbouwen van registratievoorzieningen in geïmporteerde motorvoertuigen. Jaarlijks worden ongeveer 11.000 motorvoertuigen geïmporteerd door burgers. Deze voertuigen dienen zij dan ook te voorzien van een registratievoorziening. De lasten hiervan bedragen jaarlijks circa 11.500 uur (minder dan 1% van de totale tijdsbesteding) en tussen de € 1,6 miljoen (100% van het minimale scenario) en € 2,0 miljoen (14% van het maximale scenario) per jaar.

De structurele lasten van het systeem per individuele burger bedragen maximaal slechts 1 uur en € 2,15 per jaar. Hierbij moet echter worden aangegeven, dat een belangrijk deel van de lasten zullen worden gedragen door een klein gedeelte van deze burgers. Burgers die te maken krijgen met een kapotte registratievoorziening of zij die een auto importeren, zullen dat jaar met een significant hogere structurele last te maken hebben.

4.3 Alternatieve scenario's

In het onderzoek wordt ook gekeken naar alternatieve scenario's voor de invoering van de Wet kilometerprijs. Deze alternatieven blijven echter binnen de kaders van het systeem zoals dit in de huidige Wet kilometerprijs wordt voorgesteld. Dit onderzoek is namelijk bedoeld om de kosten van alternatieve systemen door te rekenen. De alternatieve scenario's hebben tot doel om binnen het gestelde systeem te komen tot varianten die minder lasten voor burgers en bedrijven veroorzaken.

De voornaamste kosten die worden gemaakt door de verplichtingen in de Wet Kilometerprijs komen voort uit (1) de aanschaf en inbouw van de registratievoorziening en (2) de verhoging van de betrouwbaarheid van het systeem. Het eerste punt betreft één van de uitgangspunten van het onderzoek, waardoor binnen de kaders van dit onderzoek geen alternatieven kunnen worden aangereikt. Op basis van het tweede punt kunnen twee alternatieven worden weergegeven die onderdeel uitmaken van het verschil tussen het minimale en het maximale scenario. Voor beide scenario's geldt dan ook dat er een afweging nodig is van de verwachte betrouwbaarheid van het systeem. Met andere woorden wegen de investeringen en de veroorzaakte lasten die voortkomen uit de methoden om de betrouwbaarheid te vergroten op tegen de mate waarmee de betrouwbaarheid wordt vergroot. De laatste procenten die nodig zijn om een 100% betrouwbaar systeem te creëren, zullen relatief grote investeringen en kosten met zich mee brengen.

Het betreft de volgende alternatieven die hieronder verder zullen worden uitgewerkt:

1. Kilometerregistratie bij het kapot gaan van de registratievoorziening.
2. Periodiek keuren van de registratievoorziening.

Ad 1. Kilometerregistratie bij het kapot gaan van de registratievoorziening

In het huidige voorstel van de Wet kilometerprijs is de berijder van een motorvoertuig verplicht om een kilometerregistratie bij te houden als de registratievoorziening niet werkt. Dit brengt de volgende structurele kosten met zich mee voor het bijhouden en verzenden van deze handmatige registratie:

- ▣ Bedrijven: € 3,4 miljoen.
- ▣ Burgers: 433.900 uur.

Naast kosten voor burger en bedrijfsleven zal ook de inningsinstantie kosten moeten maken om al deze handmatige registraties te verwerken. Een alternatief voor deze verplichting is dan ook om bij een defecte voorziening alleen de kilometerstanden te gebruiken en een standaard tarief in rekening te brengen. Om dit tarief eerlijk te houden maar daarnaast ook misbruik te voorkomen zou dit tarief bijvoorbeeld afhankelijk kunnen zijn van:

- ▣ De historie van de berijder. Hoe regelmatig het patroon is, des te makkelijker is het om hier een standaard tarief voor te bepalen.
- ▣ De periode dat de registratievoorziening defect is. Hoe langer de reparatie op zich laat wachten, des te hoger het tarief.

Bij dit alternatief vervallen alle hierboven genoemde kosten. Hierbij dient ook te worden afgewogen of de kosten die de inningsinstantie moet maken om de handmatige registraties te verwerken, opwegen tegen het bedrag dat hiermee wordt geïnd.

Ad 2. Periodiek keuren van de registratievoorziening

In het huidige voorstel van de Wet kilometerprijs dient de registratievoorziening eens in de drie jaar te worden gekeurd om een goede werking te garanderen. De keuring zelf en de erkenning voor de garages die de keuring gaan uitvoeren, brengen de volgende structurele kosten met zich mee:

- ▣ Bedrijven: € 15 miljoen per jaar.
- ▣ Burgers: € 12 miljoen en 2,4 miljoen uur.

Om deze kosten te beperken kan worden aangesloten bij andere keuringen die moeten worden uitgevoerd aan het motorvoertuig. De meest voor de hand liggende optie is hierbij de APK. Indien hierbij kan worden aangesloten vervallen alle hierboven genoemde structurele kosten. Daarnaast zullen ook de eenmalige lasten van bedrijven dalen met circa € 5 miljoen. Voorwaarde hiervan is wel dat de keuringsfrequenties van de registratievoorziening gelijk loopt met die van de APK. In het huidige wetsvoorstel verschillende deze frequenties.

Een ander alternatief is het volledig afzien van een keuring. De typekeuring vooraf en een bijvoorbeeld een maximale levensduur van een registratievoorziening zou mogelijk voldoende zijn om de werking van het apparaat gedurende een vastgestelde periode te garanderen. In dit geval vervallen ook de kosten voor het opleiden van keurmeesters. Dit geeft voor de kosten van bedrijven een verdere reductie van € 950.000 op de initiële lasten en € 237.500 op de structurele lasten. Daarnaast zal, in tegenstelling tot het andere alternatief, geen aanpassing nodig zijn van de regelgeving met betrekking tot de APK.

4.4 Kwalitatieve resultaten

Tijdens de interviews is een aantal onderwerpen naar voren gebracht die niet direct met de berekening van de (administratieve) lasten verband houden, maar die wel van belang kunnen zijn voor de hoogte van de lasten. Deze worden hieronder weergegeven. Opmerkingen met betrekking tot de Wet kilometerprijs die geen invloed hebben op de lasten, zijn in een apart document aan het ministerie overhandigd.

Publiek of privaat

Het is nog niet duidelijk of de uitvoering van het kilometerprijsstelsel publiek of privaat gaat plaatsvinden.⁶ Door verschillende respondenten wordt gepleit voor een private uitvoering van (een deel) van het stelsel van kilometerheffing. Dit zal in eerste instantie tot aanvullende kosten leiden vanwege het volgen van de noodzakelijke aanbestedingsprocedures. Daar staan echter ook mogelijke kostenbesparingen tegenover. De hoogte hiervan is afhankelijk van mate waarin de werkzaamheden privaat zullen worden uitgevoerd.

Het meest voorkomende voorstel betreft het gebruik van een (full-service) provider, vergelijkbaar met de huidige GSM-markt. Het bedrijf of bedrijven die deze service uitvoeren, hebben baat bij de goede werking van de registratievoorziening. Dit betekent dat verplichtingen, zoals keuringen en certificering, niet noodzakelijkerwijs in de regelgeving geregeld hoeven te worden. De mogelijke besparingen hiervan zijn weergegeven in de paragraaf 4.3.

Een full-service provider zal ook zelf snel actie ondernemen voor het repareren van defecte voorzieningen, omdat dit hen zelf geld kost. Hierdoor zal de tijd dat voorzieningen stuk zijn

⁶ In de brief van 30 november 2007 over 'Anders betalen voor mobiliteit' wordt hierover op pagina 13 het volgende opgemerkt: 'De kilometerprijs wordt vormgegeven als een bestemmingsheffing. De inning heeft een publiekrechtelijke grondslag en onder publiekrechtelijke verantwoordelijkheid kan privaat worden uitbesteed.'

korter worden. Verder zullen zij maatregelen treffen om defecte voorzieningen te voorkomen, waardoor het percentage defecte apparaten zal afnemen. Dit kan voor bedrijven leiden tot een besparing van enkele honderdduizenden euro's per jaar. In het uiterste geval zou een full-service provider gratis registratievoorzieningen kunnen leveren, waardoor de initiële lasten met honderden miljoenen kunnen dalen. Ook de structurele kosten kunnen zo worden beperkt.

In de huidige berekeningen is uitgegaan van een publieke uitvoering van de kilometerprijs. Het is niet uitgesloten dat de kosten een heel ander beeld zullen vertonen wanneer het kilometerprijsstelsel privaat zal worden uitgevoerd. Ook binnen de scenario's van een private uitvoering zijn overigens nog veel variaties mogelijk met verschillende daarbij komende kosten. Om de precieze omvang hiervan te bepalen is nader onderzoek noodzakelijk.

Autoverhuur- en -leasebedrijven

Bij bepaalde typen van bedrijven, met name bij de autoverhuur- en -leasebedrijven, speelt een aantal specifieke problemen. Bij verhuurbedrijven hangen deze problemen samen met het feit dat bij de afrekening direct bekend moet zijn welke kilometers zijn gereden onder het basistarief, het spitstarief en de buiten Nederland gereden kilometers. Hierop moet in de huidige situatie bij het betalen van de kilometerprijs bij verhuurde auto's later worden teruggekomen omdat de verhuurder hoogstens eens per maand een rekening krijgt. Dit geeft volgens de autoverhuurbedrijven een onacceptabele situatie voor de verhuurder⁷. Daarnaast wordt dit nog bemoeilijkt door de vaak korte duur van het huren van een auto en het feit dat de auto op verschillende plaatsen kan worden ingeleverd.

Bij leaseauto's is de situatie zo, dat er geen rechtstreekse (contractuele) relatie is tussen de leasemaatschappij en de berijder van de leaseauto. Deze relatie loopt via de werkgever van de berijder. De werkgever heeft met de beide partijen, leasemaatschappij en berijder, een contract. Deze contracten hoeven echter niet met elkaar in overeenstemming te zijn. Dit leidt tot een aantal complicaties bij de kilometerprijs.

Handel in registratievoorzieningen

Eén van de gevolgen van het systeem waarbij wordt gewerkt met registratievoorzieningen is de uitbreiding van de voorziening met additionele functionaliteiten. Het is de verwachting dat leveranciers van de voorzieningen hun producten aantrekkelijker willen maken door deze ook andere taken te kunnen laten uitvoeren. Belangrijkste voorbeelden hiervan zijn navigatiesystemen, auto beveiliging en telefonie. Dit kan echter ook gevolgen hebben voor de kosten die burgers en bedrijven moeten maken voor het systeem. Deze kosten zijn niet direct toe te schrijven aan de invoering van het systeem kilometerprijs, maar zijn daar ook niet los van te zien. In dit onderzoek zijn deze kosten niet meegenomen. Ongeacht het kosteneffect maakt dit wel duidelijk dat er een duidelijke koppeling moet zijn tussen de voorziening en de auto.

Handhaving

De grondslag voor de huidige Mrb is vooral het gewicht van het motorrijtuig. De grondslagen van de kilometerprijs zijn echter veel ruimer omdat bijvoorbeeld ook milieukeurmerken worden meegenomen. Deze moeten echter wel handhaafbaar zijn en daadwerkelijk worden gecontroleerd. Op dit moment worden veranderingen in het motorrijtuig meegenomen in de Mrb en BPM, maar deze worden niet of nauwelijks gecontroleerd door de overheid.

⁷ Deze situatie is niet meegenomen in het berekenen van de kosten van de Wet kilometerprijs.

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

De totale kosten voor de invoering van de Wet Kilometerprijs lopen sterk uiteen afhankelijk van het gekozen scenario.

In de onderstaande tabel worden de kosten voor bedrijven en burgers weergegeven in het minimale en maximale scenario. Hieruit blijkt dat er grote verschillen zijn tussen de beide scenario's. De oorzaak hiervan zijn de onduidelijkheden die nog bestaan op verschillende belangrijke punten in de Wet. Zo is bijvoorbeeld nog niet duidelijk hoe de registratievoorziening er daadwerkelijk uit komt te zien.

Tabel 7. Overzicht totale lasten Wet kilometerprijs voor burgers en bedrijven.

Wet Kilometerprijs Totale lasten	Initiële lasten		Structurele lasten	
	Tijd (uren)	Kosten (€)	Tijd (uren)	Kosten (€)
Bedrijven				
Minimaal scenario		€ 348.533.600		€ 36.372.700
Maximaal scenario		€ 441.724.100		€ 56.162.000
Burgers				
Minimaal scenario	10.145.000	€ 901.140.000	1.379.100	€ 1.581.500
Maximaal scenario	10.145.000	€ 1.149.280.000	6.232.400	€ 14.067.000

De voornaamste lasten worden veroorzaakt door de aanschaf en de inbouw van de registratievoorziening.

De meeste kosten moeten worden gemaakt om te zorgen dat motorvoertuigen worden voorzien van een registratievoorziening. Dit veroorzaakt met name een initiële last omdat bij de invoering alle bestaande motorvoertuigen, die onder de Wet kilometerprijs vallen, met een dergelijke voorziening moeten worden uitgerust. Kosten voor aanschaf bedragen voor burgers en bedrijven in totaal € 848 miljoen. De inbouwkosten zullen voor bedrijven waarschijnlijk liggen tussen de € 196 miljoen en € 241 miljoen. Voor burgers zal dit waarschijnlijk tussen de € 248 miljoen en de € 496 miljoen liggen, met daarnaast nog een aanvullende tijdsbesteding van 6,5 miljoen uur. Doordat de invoering van de wet gespreid plaats vindt, worden deze kosten voor burgers en bedrijven wel verdeeld over een periode van 5 jaar.

De structurele lasten per individueel bedrijf en burger zijn beperkt, maar kunnen per geval wel hoog zijn

Het systeem van kilometerprijs kost per burger jaarlijks hoogstens enkele euro's. Voor bedrijven liggen deze kosten naar verwachting tussen de € 700 en de € 1.100 per jaar. Per individuele burger en bedrijf kunnen deze kosten echter hoger zijn. Zo zullen zij te maken krijgen mer aanvullende lasten als hun registratievoorziening stuk is of wanneer zij een nieuw motorvoertuig aanschaffen. Bedrijven met meerdere voertuigen zullen hogere kosten krijgen dan bedrijven met slechts enkele voertuigen. Daarnaast kunnen er ook per branche verschillen zijn. De autoleasemaatschappijen en de autoverhuurbedrijven zullen relatief meer kosten krijgen dan andere bedrijven,

De administratieve lasten voor burgers en bedrijven volgen het beeld van de totale kosten

In de onderstaande tabel zijn de administratieve lasten weergegeven die voortkomen uit de Wet kilometerprijs. Voor burgers zijn deze gelijk aan de eerder genoemde totale lasten, maar

voor bedrijven betreft het slechts een beperkt deel van de totale last. Dit verschil wordt veroorzaakt door de verschillen in de meetmethodieken voor de beide doelgroepen.

Tabel 8. Overzicht totale administratieve lasten Wet kilometerprijs voor burgers en bedrijven.

Wet Kilometerprijs Administratieve Lasten	Initiële lasten		Structurele lasten	
	Tijd (uren)	Kosten (€)	Tijd (uren)	Kosten (€)
Bedrijven				
Minimaal scenario		€ 2.907.600		€ 1.526.800
Maximaal scenario		€ 3.261.000		€ 19.907.500
Burgers				
Minimaal scenario	10.145.000	€ 901.140.000	1.379.100	€ 1.581.500
Maximaal scenario	10.145.000	€ 1.149.280.000	6.232.400	€ 14.067.000

De voornaamste administratieve lasten worden veroorzaakt door het laten keuren van de registratievoorziening.

In het Wetsvoorstel kilometerprijs is opgenomen dat de registratievoorziening eens in de drie jaar moet worden gekeurd. In het maximale scenario is deze keuring opgenomen als losse keuring. Hierdoor zullen bedrijven en burgers met hoge AL te maken krijgen. In het minimaal scenario is deze keuring bij de APK gevoegd, waardoor deze AL bijna volledig verdwijnt.

Naast de keuring worden ook hoge AL veroorzaakt door de verplichting om een kilometerregistratie bij te houden als de registratievoorziening defect is. Afhankelijk van het rijgedrag van de berijder kan het bijhouden en versturen van deze handmatige registratie per geval enkele uren kosten.

5.2 Aanbevelingen

Sluit zoveel mogelijk aan bij bestaande systemen

Er zijn nog veel verschillende (combinaties van) systemen voor de registratievoorziening denkbaar. Er zou zoveel mogelijk gebruik moeten worden gemaakt van bestaande technologieën, zoals GPS en GSM. Wanneer gebruik moet worden gemaakt van nieuw ontwikkelde technologie, kost dit vermoedelijk veel meer. Een registratievoorziening die van bestaande technologie gebruik kan maken, heeft slechts beperkte kosten. In nieuwe auto's kan dit ook de kosten voor de inbouw beperken, omdat deze auto's reeds zijn uitgerust met bijvoorbeeld GPS en GSM technologie. Certificering van de registratievoorzieningen zou dan ook op systeemniveau en niet op productniveau moeten plaatsvinden.

De kosten voor de kilometerheffing kunnen verder worden beperkt door bij de keuring van de registratievoorziening gebruik te maken van de APK-keuring. Dit scheelt niet alleen kosten voor burgers en bedrijven die hun voorziening moeten laten keuren, maar ook voor garagebedrijven die niet nog een erkenning van de RDW nodig hebben. Voorwaarde is wel dat de frequentie van de keuring synchroon loopt met de APK. Dit betekent echter wel een verruiming van de doelen van de APK. Deze zijn bedoeld ter verbetering van de verkeersveiligheid en het milieu en hebben tot nu toe niets te maken met kilometerregistratie en het betalen voor mobiliteit.

Acceptatie en draagvlak

De geïnterviewde organisaties waarderen het zeer om in een vroegtijdig stadium van gedachten te kunnen wisselen over de wettelijke regeling van de kilometerprijs en de praktische invulling van het systeem. Belangrijk is om veel aandacht te besteden aan de acceptatie van de kilometerprijs. Dit betekent dat:

- Het systeem moet werken. Als er veel problemen zijn, verliest men het vertrouwen in het systeem. Het systeem moet dan ook uitvoerig worden getest. De brancheorganisaties zijn ook bereid om aan dergelijke testen mee te werken.
- Het systeem moet transparant zijn. Men moet zelf kunnen zien wat er gebeurt. Belangrijk is dan ook dat een eventuele verdere differentiatie van de spitstarieven stapsgewijs plaatsvindt.
- Burgers moeten genoeg tijd krijgen om aan het systeem te wennen. Bijvoorbeeld een half jaar rijden met een registratievoorziening zonder dat daar direct een rekening op volgt, maar dat men wel ziet wat er gebeurt.

Een vroegtijdige kennisname van veranderingen in de tarieven, zeker een half jaar vooraf, is noodzakelijk om computersystemen, planningen en investeringen op tijd te kunnen aanpassen. Algemene kenbaarheid van de veranderingen is ook van belang. Een voorkeur wordt uitgesproken voor een systeem waarbij de burger direct een terugkoppeling krijgt over welk tarief van toepassing is.

Mediation

Het is nog onduidelijk in welke mate in het kader van de kilometerprijs sprake zal zijn van bezwaar- en beroepsprocedures. De verwachting is dat dit zeker in de beginperiode veelvuldig zal voorkomen. Onlangs is in opdracht van het Ministerie van BZK onderzoek verricht naar het optimaal inzetten van alternatieve vormen van geschillenbeslechting (mediation) bij de afhandeling van bezwaarprocedures. Uit de beschikbare gegevens kan men concluderen dat de inzet van mediation bij de overheid leidt tot:

- Kostenbesparingen bij bezwaar- en klachtafhandeling van ongeveer 27%.
- Reductie van de tijdsbesteding van burgers en bedrijven met ongeveer 23%.
- Verbetering van de klanttevredenheid van burgers en bedrijven met ongeveer 20%.
- Toename van de arbeidstevredenheid van overheidspersoneel met ongeveer 20%.

Het verdient daarom aanbeveling om de mogelijkheden van mediation serieus in beschouwing te nemen ter voorkoming of beperking van bezwaar- en beroepsprocedures in het kader van de kilometerprijs.

Functionaliteiten van de registratievoorziening

In de interviews zijn een aantal punten naar voren gekomen die wenselijk worden geacht voor de registratievoorziening:

- De Nederlandse registratievoorziening moet ook in Duitsland bruikbaar zijn.
- In de verhuur- en leasebranche vindt geregeld, bijvoorbeeld na inleveren, bij pech of schade, vervoer van auto's per trailer plaats. De registratievoorziening zou er hierbij rekening mee moeten houden dat de auto zich wel verplaatst, maar niet rijdt.
- De opgeslagen gegevens moeten kunnen worden gebruikt als bewijslast bij de 500 km correctie bij de bijtelling 'zakelijk – privé'. Dit bespaart administratieve lasten.

Trek lering uit ervaringen van anderen

In andere landen zijn reeds (gedeeltelijk) vergelijkbare systemen in werking. De Duitse Maut komt hierbij het dichtst in de buurt. Om problemen in Nederland te voorkomen is het belang-

rijk om de problemen die daar zijn ontstaan te analyseren. Dit kan voorkomen dat, net als in Duitsland, te weinig registratievoorzieningen voorradig zijn, er te weinig inbouwlocaties zijn om deze in te bouwen, de voorzieningen storing geven met andere apparatuur, enzovoorts.

Aangepaste overgangstermijn voor leasebedrijven

Bij leaseauto's geldt dat contracten voor nieuwe auto's zoveel mogelijk in het begin van het nieuwe jaar worden afgesloten. Daardoor worden ook in de eerste maanden van elk jaar veel leasecontracten beëindigd. Als op 1 januari 2012 alle leaseauto's een registratievoorziening dienen te hebben, zullen veel leaseauto's, die nog maar een paar maanden in de 'lease zitten', voor deze korte periode moeten worden voorzien van een RV. Dit geeft onacceptabel hoge kosten. Contractueel kunnen deze kosten bij de degene die het voertuig leaset worden neergelegd als duidelijk is dat het om een tussentijdse wettelijke maatregel gaat. De lasten zullen echter blijven, maar komen op deze manier alleen op een andere plek terecht. Aanbevolen wordt dan ook de termijn voor leaseauto's enkele maanden naar achter te verschuiven. Dit voorkomt een hoop extra lasten voor de leasebedrijven.

Bijlagen bij:

Onderzoek omvang (administratieve) lasten Wet kilometerprijs

Bijlage

Kostenmodel Wet Kilometerprijs

Kostenmodel Wet Kilometerprijs

Samenvatting resultaten		Alle kosten	
Groep	Onderwerp	PxQ	
A	Structurele lasten	€	36.372.700
B	Initiele lasten	€	348.533.600
Wet Wet kilometerprijs		€	384.906.300

Groep	Wets-artikel	Verplichting	Handeling	Administratieve lasten		P	Aantal handelingen	Freq. of afschrijv.	Aantal bedrijven	Q	Alle Kosten	AL	Referentie
				Uurtarief	Tijd (uren)								
<p>Legenda</p> <p>Verplichting verschilt per scenario</p> <p>Verplichting wordt nog ingevuld door het Ministerie van VROM</p>													
A	1.3, lid 4	Verzoek ander aanmerken als houder motorrijtuig	Kentekens melden voor plaatsing op RTL-lijst.	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)									
A.02	1.4, lid 1	Melden van in buitenland geregistreerd motorrijtuig	Melden NAW, kentekens, lege massa, brandstof en hoedanigheid.	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)									
A.03	1.5	Melden van een in het buitenland geregistreerde vrachtwagen	Melden NAW, kentekens, maximum massa, Euroklasse	Wordt niet meegenomen.									
A.04	1.7	Melden van verandering van motorrijtuig	Melding geschied bij de RDW-keuring	AL verwaarloosbaar, en ook gelijk aan Mrb.									
A.05	2.2	Onthefing op aanvraag voor zieken- en lijkauto's, dienambulances, defeneste-voertuigen, politie, etc.	Onthefing aanvragen bij de minister.	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)									
A.06	2.3	Melden indien niet meer wordt voldaan aan voorwaarden	Betreft voertuigen uit categorie van artikel 2.1 en 2.2	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)									
A.07	3.1, lid 2	Aanvraag voor niet meer rekenen van installatie rolstoel, etc. bij vaststellen lege massa	Melding automatisch bij/door bouwbedrijf.	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)									
A.08	3.1, lid 3	Aanvraag voor niet meer rekenen van gewicht elektromotor + accu's bij vaststellen lege massa	Aanvraag bij de inspecteur	Geen verschil met huidige situatie (Mrb), komt niet voor in NL.									
A.09	3.3, lid 1	Aanvraag ander tarief bij vervoer van gehandicapte persoon + rolstoel	Aanvraag bij de inspecteur	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)									
A.10	3.3, lid 3	Melden indien niet meer wordt voldaan aan voorwaarden lid 1.	Aanvraag bij de inspecteur	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)									
A.11	3.4, lid 3	Melden dat bestelauto niet meer voor onderneming wordt gebruikt	Melden aan Minister.	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)									
A.12	3.9	Kennisnemen van spijstafel											
A.13	4.1	Kennisnemen van kilometerprijs	Doornemen van informatie- folder en bepalen gevodgen.	Opgenomen onder A.13	€ 49	15/60	€ 12			€ 12		€ 319.300	MIWIL: tarief managers, frequentie: V&W
A.14	4.3, lid 3	Aantonen dat registratie ten onrechte heeft plaatsgevonden	Uitlezen van kastje (10 min.) en doornemen gegevens (150 min.), vervolg onder A.17	€ 38	2 40/60	€ 101	€			€ 101		€ 105.600	Aanname 1x per jaar voor 2% van de bedrijven, in het begin meer. Gem. 5 auto per bedrijf, tarief middelb. opgeleid
A.15	4.4	Typekeuring voor registratievoorziening	Aanvragen en laten uitvoeren van de typekeuring. Inclusief verdere afhandeling.	€ 38	8	€ 304	€ 100,00	1	€	€ 404	€ 400	€ 400	Tijd en kosten: V&W 2004, typekeuring
A.16	4.4	Ventingen erkenning voor het bouwen van	Bij RDW erkenning aanvragen, inclusief éénmaal per jaar toezicht op deze erkenning.	€ 38	1 30/60	€ 57	€			€ 57	€ 212.000	€ 212.000	voertuigonderdelen
A.17	4.4	Erkenning voor het bouwen van registratievoorzieningen (jaarlijks)	Betalen van leges aan de RDW			€ 177	€			€ 177	€	€ 658.400	Circa 40% vd APK-bedrijven vragen aan. Tijd obv V&W AL 2004
A.18	4.4a, lid 1	Melding van routegegevens door buitenlandse vrachtauto's	Wordt niet meegenomen.										
A.19	4.5, lid 1	Melding indien registratie-voorziening (RV) niet meer voldoet aan eisen	SMS met registratienummer en kilometerstand.	€ 29	5/60	€ 2	€			€ 2	€	€ 114.600	Schatting V&W: 4% per jaar stuk, tarief (chauffeur) lager.
A.20	4.5, lid 3	Melding van gerepareerde RV	SMS met registratienummer en kilometerstand.	€ 29	5/60	€ 2	€			€ 2	€	€ 114.600	Schatting V&W: 4% per jaar stuk, tarief (chauffeur) lager.
A.21	4.5, lid 4	Bijhouden kilometerregistratie indien RV niet voldoet	Alleen doorgeven km-stand, al onderdeel van A.13/14	Onderdeel van A.19, A.20									Schatting V&W: 4% per jaar gaat stuk

A.22	4.9	Aanvraag erkenning voor keuringscertificaten (fabrieks)	Onderteel APK.	Geen extra kosten									9.300	0		
A.23	4.12	Verzoek tot intrekken erkenning voor keuringscertificaten.	Onderteel APK, dus geen los verzoek.	Geen extra kosten									9.300	0		
A.24	4.7	Certificaat hebben	Samen met de APK	Geen extra kosten									1/3	1.185.450	395.150	
A.25	4.7	Opleiden keurmeesters.	Eens in de twee jaar een gofriscususs.	€ 38	30/60	€	19	€					1/2	25.000	237.500	
A.26	5.1	Ontvangen en controleren beschikking.	Kemismen en archivering van de beschikking van de beschikking. Betalen; zie artikel 5.5 en 5.6	€ 38	5/60	€	3	€					4	52.127	208.508	
A.27	5.3	Instellen van bezwaar/beroeft tegen beschikking kilometerprijs		€ 38										52.127	0	
A.28	5.5	Machting tot automatische incasso	Automatisch afgeschreven, geen handelingen	Automatisch, geen extra kosten.										52.127	52.127	
A.29	5.6	Betaling kilometerprijs	Betalen van de rekening eens per kwartaal	Betalen van alle bedrijven via automatische incasso										52.127	0	
A.30	5.9	Verzet tegen verhaal van kosten	Geen aparte handelingen	Geen directe kosten										52.127	0	
A.31	4.4	Inbouw van de registratievoorziening bij import van auto's door bedrijven.	Langs de garage brengen (30 min.) en laten inbouwen (1,5 uur)	Bepikt aantal Opgenomen onder A32									1	#WAARDE!	Tijden en kosten gelijk aan inbouw bij de eenmalige lasten.	
A.32	4.4	Inbouw van de registratievoorziening bij import van auto's door bedrijven.	Kosten van de registratievoorziening.	Bepikt aantal Opgenomen onder A32									1	#WAARDE!	Tijden en kosten gelijk aan inbouw bij de eenmalige lasten.	
A.33	4.4	Inbouw van de registratievoorziening bij nieuwe auto's.	Inbouw geschied bij de fabricage van de auto. Hierdoor geen inbouwkosten. Wel			€	50,00	€	50	€	50	€	679.000	€	33.950.000	Alleen beperkte kosten voor het integreren van een registratievoorziening.

B		Initiele lasten																	
B.01		Kemismen wet- en regelgeving				€	49	€	49					52.127	52.127	€	348.533.600	€	2.907.600
B.02		Bedrijf gereedmaken voor kilometerprijs	Doornemen van informatie-folder en bepalen gevolgen.			€		€	20.000	€	20.000	€	20.000	827	827	€	2.554.200	€	2.554.200
B.03		Bedrijf gereedmaken voor kilometerprijs	Aanpassen ICT-systemen zodat met de kilometerprijs kan worden gewerkt en kan worden doorgerelend			€	38	€		€		€		700.000	700.000	€	4.433.300		
B.04		Inbouw van de registratievoorziening	Aanpassen leasecontracten. (tijd is per contract)			€	28	€	38,00	€	38	€	38	1.885.450	1.885.450	€	124.439.700		
B.05		Aanschaf van de registratievoorziening.	Kosten van de registratievoorziening.			€		€	100,00	€	100	€	100	1.809.600	1.809.600	€	180.960.000		
B.06		Aanschaf van de registratievoorziening.	Kosten van de registratievoorziening.			€	38	€	180,00	€	180	€	180	75.850	75.850	€	13.653.000		
B.07		Erkenning voor het inbouwen van registratievoorzieningen (eerste keer)	Aanvraag bij de RDW	€ 38	1	€	38	€		€		€	38	9.300	9.300	€	353.400	€	353.400
B.08		Erkenning voor het inbouwen van registratievoorzieningen (eerste keer)	Betalen van leges aan de RDW			€		€	500,00	€	500	€	500	9.300	9.300	€	4.650.000		
B.09		Aanvraag erkenning afgifte keuringscertificaten (eerste keer)	Samen met de APK	Geen extra kosten										9.300	9.300				
B.10		Opleiden keurmeesters.	De keurmeesters dienen te weten hoe ze de RV moeten keuren.			€	38	€	1	€	38	€	38	25.000	25.000	€	950.000		

Samenvatting resultaten		Alle kosten		AL	
Groep	Onderwerp	TxQ (uren)	KxQ (€)	TxQ (uren)	KxQ (€)
A	Structurele lasten	1.379.100	€ 1.581.500	1.379.100	€ 1.581.500
B	Initiele lasten	10.145.000	€ 901.140.000	10.145.000	€ 901.140.000
Wet: Wet kilometerprijs		11.524.100	€ 902.721.500	11.524.100	€ 902.721.500

Legenda

- Verplichting verschilt per scenario
- Verplichting wordt nog ingevuld door het Ministerie van VROM

Groep	Onderwerp	Wets- artikel	Verplichting	Handeling	Doelgroep	Inpuigegevens voor kostenberekening			Alle kosten			AL	AL	Referentie		
						Interne kosten per handeling Totaal	Externe kosten per handeling Totaal	Aantal handelingen	Freq. of afschrijv.	Aantal burgers	Q				TxQ (uren)	KxQ (€)
A	Structurele lasten															
A.01	1.3, lid 4			Gezamenlijk verzoek houder motorrijtuig		Komt sporadisch voor, AL verwaarloosbaar										
A.02	1.4, lid 1			Melden NAW, kentekens, lege massa, brandstof en noedangheid, geregistreerd motorrijtuig		Automobilisten met in het buitenland geregistreerd kentekens.										
A.03	1.7			Melden van verandering van motorrijtuig		AL verwaarloosbaar, en ook gelijk aan Mrb.										
A.04	2.3			Melden indien niet meer wordt voldaan aan voorwaarden vrijstelling/ontheffing		Geen verschil met huidige situatie (Mrb)										
A.05	3.1, lid 2			Aanvraag voor niet meerekenen van installatie olsbel, etc. bij vaststellen lege massa		Geen verschil met huidige situatie (Mrb)										
A.06	3.1, lid 3			Aanvraag voor niet meerekenen van gewicht elektromotor + accu's bij vaststellen lege massa		Geen verschil met huidige situatie (Mrb), komt niet voor in NL										
A.07	3.3, lid 1			Aanvraag onder tarief bij vervoer van gehandicapte persoon + rolstoel		Geen verschil met huidige situatie (Mrb)										
A.08	3.3, lid 3			Melden indien niet meer wordt voldaan aan voorwaarden lid 1		Geen verschil met huidige situatie (Mrb)										
A.09	3.4, lid 3			Melden dat bestelauto niet meer 'meer dan bijkomstig' wordt gebruikt voor onderneming		Geen verschil met huidige situatie (Mrb)										
A.10	3.9			Kennisnemen van exploitatie												
A.11	4.1			Kennisnemen van kilometerprijs												
A.12	4.3, lid 3			Aankonten dat registratie ten onrechte heeft plaatsgevonden		Opgegeven onder A.11										
A.13	4.5, lid 1			Melding indien registratie-voorziening (RV) niet meer voldoet aan eisen		560										
A.14	4.5, lid 3			Melding van gerepareerde RV		3260										
A.15	4.5, lid 4			Bijhouden kilometerregistratie indien RV niet voldoet		560										
A.16	4.7			Certificaat hebben		Onderdeel van A.13, A.14 Geen extra kosten										
A.17	5.1			Ontvangen en controleren beschikking		260										
A.18	5.3			Instellen van bezwaarberoep tegen beschikking kilometerprijs												
A.19	5.5			Wachting tot automatische incasso												
A.20	5.6			Betaling kilometerprijs												
A.21	5.9, lid 11			Verzet tegen verhaal van kosten												
A.22	4.4			Inbouw van de registratievoorziening bij import van auto's door burgers		1										
A.23	4.4			Inbouw van de registratievoorziening bij import van auto's door burgers		€ 100,00										
B	Initiele lasten															
B.01	Kennisnemen wet- en regelgeving			Doornemen van informatie-holder en bepalen gedrag		3060										
						10.145.000	€ 901.140.000	10.145.000	€ 901.140.000	10.145.000	€ 901.140.000	10.145.000	€ 901.140.000	10.145.000	€ 901.140.000	

B.02	4.4	Inbouw van de registratievoorziening.	Langs de garage brengen (2x 30 min.) en laten inbouwen (1 uur)	Alle personenauto's (excl. Lease)	1	€	38	1	€	38	1	6.530.000	6.530.000	6.530.000	6.530.000	6.530.000	248.140.000	€	248.140.000	6.530.000	€	6.530.000	Tarief monteur: middelbaar (niveau 4), Montagetijd: tussen 0,75 (V&W) en 1,5 (BOVAG) Jur
B.03	4.4	Aanschaf van de registratievoorziening.	Kosten van de registratievoorziening.	Alle personenauto's (excl. Lease)		€	100,00	1	€	100	1	6.530.000	6.530.000	6.530.000	6.530.000	6.530.000	€	653.000.000	€	653.000.000	€	653.000.000	Schatting van V&W (exclusief btw)

A.21	4.5, lid 4	Bijhouden kilometerregistratie indien RV niet voldoet	Alle bedrijfs auto's (excl. Lease)	€ 29	€ 58	€ 58	€ 177	€ 1	€ 177	€ 1	€ 177	€ 9.300	€ 1	€ 9.300	€ 47.418	€ 2.750.200	€ 2.750.200	Schatting V&W: 4% per jaar stuk, tarief (chauf-feur): lager opgeleid, 2 weken stuk, 4 ritten per dag, 3 min. per rit
A.22	4.9	Aanvraag verlenging erkenning voor keuringscertificaten (jaarlijks)	APK-bedrijven	€ 38	€ 1.300	€ 57	€ 57	€ 1	€ 57	€ 1	€ 57	€ 9.300	€ 1	€ 9.300	€ 9.300	€ 530.100	€ 530.100	Alle APK-bedrijven vragen aan. Prijs interview BOVAG
A.23	4.9	Aanvraag erkenning voor keuringscertificaten (jaarlijks)	APK-bedrijven	€ 38	€ 1.300	€ 57	€ 57	€ 1	€ 57	€ 1	€ 57	€ 9.300	€ 1	€ 9.300	€ 9.300	€ 530.100	€ 530.100	Alle APK-bedrijven vragen aan. Prijs interview BOVAG
A.24	4.12	Verzoek tot inrekken erkenning voor keuringscertificaten.	APK-bedrijven	Verwaarloosbaar, erkenning verloopt en wordt niet verlengd	€ 28	€ 1	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5	€ 9.300	€ 1	€ 9.300	€ 9.300	€ 530.100	€ 530.100	Alle APK-bedrijven vragen aan. Prijs interview BOVAG
A.25	4.7	Certificaat hebben	Alle bedrijfs auto's (excl. Lease)	€ 28	€ 1	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5	€ 9.300	€ 1	€ 9.300	€ 9.300	€ 530.100	€ 530.100	Alle APK-bedrijven vragen aan. Prijs interview BOVAG
A.26	4.7	Opleiden keurmeesters.	Keurmeesters (APK)	€ 38	€ 300	€ 19	€ 19	€ 19	€ 19	€ 19	€ 19	€ 25.000	€ 1/2	€ 25.000	€ 12.500	€ 237.500	€ 237.500	Tarief lager opgeleid voor wegbrengen en ophalen. Tarief middelh. opgeleid.
A.27	5.1	Ontvangen en controleren van beschikking.	Alle relevante bedrijven	€ 38	€ 500	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 52.127	€ 12	€ 52.127	€ 625.524	€ 1.980.800	€ 1.980.800	Elke maand een beschikking
A.28	5.3	Instellen van bezwaar/verzoek tegen beschikking kilometerprijs	Alle relevante bedrijven	€ 38	€ 500	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 52.127	€ 12	€ 52.127	€ 625.524	€ 1.980.800	€ 1.980.800	Elke maand een beschikking
A.29	5.5	Nachtiging tot automatische incasso	Alle relevante bedrijven	Automatisch, geen extra kosten	€ 38	€ 500	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 52.127	€ 12	€ 52.127	€ 625.524	€ 1.980.800	€ 1.980.800	Aantal en tijd is nog onduidelijk. Tarief: middelh. voor intern.
A.30	5.6	Betaling kilometerprijs	Alle relevante bedrijven	Alle bedrijven via automatische incasso	€ 38	€ 500	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 52.127	€ 12	€ 52.127	€ 625.524	€ 1.980.800	€ 1.980.800	Alle bedrijven betalen via automatische incasso. Geen tijdsbesteding.
A.31	5.9	Verhaal van kosten bij geen naleving.	Alle relevante bedrijven	Geen directe kosten	€ 38	€ 500	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 52.127	€ 12	€ 52.127	€ 625.524	€ 1.980.800	€ 1.980.800	Alle bedrijven betalen via automatische incasso. Geen tijdsbesteding.
A.32	4.4	Inbouw van de registratievoorziening bij import van auto's door bedrijven.	Importeurs (bedrijven)	Beperkt aantal Opgenomen onder A34	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 52.127	€ 1	€ 52.127	€ 52.127	€ 2.554.200	€ 2.554.200	Tijden en kosten gelijk aan inbouw bij de eenzijdige lasten.
A.33	4.4	Inbouw van de registratievoorziening bij import van auto's door bedrijven.	Importeurs (bedrijven)	Beperkt aantal Opgenomen onder A34	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 52.127	€ 1	€ 52.127	€ 52.127	€ 2.554.200	€ 2.554.200	Tijden en kosten gelijk aan inbouw bij de eenzijdige lasten.
A.34	4.4	Inbouw van de registratievoorziening bij nieuwe auto's.	Nieuwe auto's in NL	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 678.000	€ 1	€ 678.000	€ 678.000	€ 33.950.000	€ 33.950.000	Alleen beperkte kosten voor het integreren van een registratievoorziening.

B	Interne kosten																	
B.01	Kennisnemen wet- en regelgeving	Doornemen van informatie folder	Alle relevante bedrijven	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 49	€ 52.127	€ 1	€ 52.127	€ 52.127	€ 2.554.200	€ 2.554.200	MIVW, tarief managers
B.02	Bedrijf gereedmaken voor kilometerprijs	Bedrijven (CV) die men zodat met de kilometerprijs kan worden gewerkt en kan worden doorerekend	Afwedase- en verhuurbedrijven	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 827	€ 1	€ 827	€ 827	€ 33.080.000	€ 33.080.000	Berekening o.b.v. gegevens V&W (kan openen tot 150.000)
B.03	Bedrijf gereedmaken voor kilometerprijs	Aanpassen leasecontracten (tijd is per contract)	Leaseauto's	€ 38	€ 1000	€ 6	€ 6	€ 6	€ 6	€ 6	€ 6	€ 700.000	€ 1	€ 700.000	€ 700.000	€ 4.433.300	€ 4.433.300	Tarief middelh. opgeleid
B.04	Inbouw van de registratievoorziening.	Langs de garage brengen (2x 30 min.) en laten inbouwen (2 uur)	Alle bedrijfsauto's (incl. lesse)	€ 28	€ 38.000	€ 28	€ 28	€ 28	€ 28	€ 28	€ 28	€ 1.886.450	€ 1	€ 1.886.450	€ 1.885.450	€ 196.086.800	€ 196.086.800	Wegbrengen: lager opgeleid, monteur: middelh. niveau 4). Montagetijd: tussen 1 (V&W) en 3 (BOVAG) uur
B.05	Aanschaf van de registratievoorziening.	Kosten van de vrachtauto's	Alle bedrijfsauto's (excl. vrachtauto's)	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 1.809.600	€ 1	€ 1.809.600	€ 1.809.600	€ 180.960.000	€ 180.960.000	Schatting van V&W	
B.06	Aanschaf van de registratievoorziening.	Kosten van de vrachtauto's	Alle bedrijfsauto's (excl. vrachtauto's)	€ 180.000	€ 180.000	€ 180.000	€ 180.000	€ 180.000	€ 180.000	€ 180.000	€ 75.850	€ 1	€ 75.850	€ 75.850	€ 13.653.000	€ 13.653.000	Schatting van V&W	
B.07	Erkenning voor het inbouwen van registratievoorzieningen (eerste keer)	Aanvraag bij de RDW	APK-bedrijven	€ 38	€ 38	€ 38	€ 38	€ 38	€ 38	€ 38	€ 38	€ 9.300	€ 1	€ 9.300	€ 9.300	€ 353.400	€ 353.400	Alle APK-bedrijven vragen aan. Prijs interview BOVAG
B.08	Erkenning voor het inbouwen van registratievoorzieningen (eerste keer)	Betalen van leges aan de RDW	APK-bedrijven	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 9.300	€ 1	€ 9.300	€ 9.300	€ 4.650.000	€ 4.650.000	Alle APK-bedrijven vragen aan. Prijs interview BOVAG
B.09	Aanvraag erkenning algitte keuringscertificaten (eerste keer)	Aparate keuring	APK-bedrijven	€ 38	€ 38	€ 38	€ 38	€ 38	€ 38	€ 38	€ 38	€ 9.300	€ 1	€ 9.300	€ 9.300	€ 353.400	€ 353.400	Alle APK-bedrijven vragen aan. Tijd obv V&W AL 2004
B.10	Aanvraag erkenning algitte keuringscertificaten (eerste keer)	Betalen van leges aan de RDW	APK-bedrijven	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 9.300	€ 1	€ 9.300	€ 9.300	€ 4.650.000	€ 4.650.000	Alle APK-bedrijven vragen aan. Prijs interview BOVAG

B.11	4.9	Opleiden keurmeesters.	De keurmeesters dienen te weten hoe ze de RV moeten keuren.	Keurmeesters (APK)	€	38	1	€	38				€	38				25.000	25.000	€	950.000	Tarief mddelb. opgebld.
------	-----	------------------------	---	--------------------	---	----	---	---	----	--	--	--	---	----	--	--	--	--------	--------	---	---------	-------------------------

Samenvatting resultaten		Alle kosten		AL	
Groep	Onderwerp	TxQ (uren)	KxQ (€)	TxQ (uren)	KxQ (€)
A	Structurele lasten	6.232.400	14.067.000	6.232.400	14.067.000
B	Initiele lasten	10.149.280.000	1.149.280.000	10.149.280.000	1.149.280.000
Wet	Wet kilometerprijs	16.371.400	1.163.347.000	16.371.400	1.163.347.000

Legenda

Verplichting verschilt per scenario
 Verplichting wordt nog ingevuld door het Ministerie van VROM

Groep	Onderwerp	Wet- artikel	Verplichting	Handeling	Doelgroep	Impulgegevens voor kostenberekening			Alle kosten			TxQ (uren)	KxQ (€)	Referentie	
						Interne kosten per handeling	Externe kosten per handeling	Totaal	TxQ (uren)	KxQ (€)	Q				
Volgnr.						Tijd (uren)	Tarief / OOP	Tijd / Aantal							
A	Structurele lasten														
A.01	1.3, lid 4		Verzoek ander aanmerken als houder motorrijtuig	Gezamenlijk verzoek.											
A.02	1.4, lid 1		Melden van in buitenland geregistreerd motorrijtuig	Melden NAW, kenteken, lege massa, brandstof en goedangigheid.	Automobilisten met in het buitenland geregistreerd kenteken.										
A.03	1.7		Melden van verandering van motorrijtuig	Melding geschied bij de RDW keuring	AL verwaarloosbaar, en ook gelijk aan Mrb.										
A.04	2.3		Melden indien niet meer wordt voldaan aan voorwaarden	Bij particuliere aanschaf van voertuig uit categorie van artikel 2.1 en 2.2.	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)										
A.05	3.1, lid 2		Aanvraag voor niet meetrekenen van installatie rooster, etc. bij vaststellen onbouwbeurjel.	Melding automatisch bij/door lege inzass	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)										
A.06	3.1, lid 3		Aanvraag voor niet meetrekenen van getrimmotor of accu 5 bij bestelbaar bespas	Aanvraag bij de inspecteur	Geen verschil met huidige situatie (Mrb), komt niet voor in NL										
A.07	3.3, lid 1		Aanvraag onder tarief bij vervoer van gehandicapte persoon + rolstoel	Aanvraag bij de inspecteur	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)										
A.08	3.3, lid 3		Melden indien niet meer wordt voldaan aan voorwaarden lid 1	Aanvraag bij de inspecteur	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)										
A.09	3.4, lid 3		Melden dat bestelauto niet meer 'meer dan bijkomstig' wordt gebruikt voor onderneming	Bij particuliere aanschaf van bestelauto van een bedrijf, Meldten aan Minister.	Geen verschil met huidige situatie (Mrb)										
A.10	3.9		Kennismen van spijstang	Meldten onder A.11	Opgenomen onder A.11										
A.11	4.1		Kennismen van kilometerprijs	Doornemen van informatie- folder en bepalen bedrag.	Aantal personenauto's (incl. lease)	560									
A.12	4.3, lid 3		Aantonen dat registratie ten onrechte heeft plaatsgevonden	Uitlezen van tasje (2 min.) en doornemen gegevens (30 min.), vervolg onder A.17	Aantal personenauto's (incl. lease)	3260	1%								
A.13	4.5, lid 1		Melding indien registratie-voorziening (RV) niet meer voldoet aan eisen	SMS met registratienummer en kilometerstand.	Aantal personenauto's (incl. lease)	560	4%								
A.14	4.5, lid 3		Melding van gerepareerde RV	SMS met registratienummer, kilometerstand en opsturen van de kilometerregistratie	Aantal personenauto's (incl. lease)	3060	4%								
A.15	4.5, lid 4		Bijhouden kilometerregistratie indien RV niet voldoet	Bijhouden ritgegevens: starttijd, -plaats en km-stand, eindtijd, -plaats en km-stand, route indien overspistrajct en aantal km's, (leaseprijs)	Alle personenauto's (excl. Lease)	1.1260	4%								
A.16	4.5, lid 4		Bijhouden kilometerregistratie indien RV niet voldoet	Bijhouden ritgegevens: starttijd, -plaats en km-stand, eindtijd, -plaats en km-stand, route indien overspistrajct en aantal km's, (leaseprijs)	Leaseauto's	1.4860	4%								
A.17	4.7		Certificaat hebben	Lossa keuring, niet samen met de APK	Aantal personenauto's (incl. lease)	1	€	5,00	1	€	5				
A.18	5.1		Ontvangen en controleren beschikking.	Kennissen en archivering van de beschikking van de beschikking. Betalen: zie artikel 5.5 en 5.6	Aantal personenauto's (excl. Lease)	200	12								
A.19	5.3		Instellen van bezwaar/beroeep tegen beschikking kilometerprijs	Automatisch afgeschreven, geen extra kosten											
A.20	5.5		Machting tot automatische incasso	Betalen van de rekening eens per maand.	Alle personenauto's (excl. Lease)	560	3,5								
A.21	5.6		Betaling kilometerprijs	Verzet tegen verhaal van kosten	Alle personenauto's (excl. Lease)										
A.22	5.9, lid 11		Inbouw van de registratievoorziening bij import van auto's door burgers.	Langs de garage brengen (30 min.) en laten inbouwen (1,5 uur)	Importauto's (burgers)	1	€	38	2	€	76				
A.23	4.4		Inbouw van de registratievoorziening bij import van auto's door burgers.	Kosten van de registratievoorziening, bij import van auto's door burgers.	Importauto's (burgers)		€	100,00	1	€	100				
A.24	4.4		Inbouw van de registratievoorziening bij import van auto's door burgers.	Kosten van de registratievoorziening, bij import van auto's door burgers.	Importauto's (burgers)		€	100,00	1	€	100				

B	Initiale lasten																			
B.01	Kommunen wet- en regelgeving	Doornemen van informatie-leider en besluis gedrag.	Aantal personenauto's (incl. lease)																	
B.02	4.4 Inbouw van de registratievoorziening	Lands die crasche brengen (2x 30 min.) en laten inbouwen (2 uur)	Alle personenauto's (excl. Lease)	30/90	1	€	38	2	€	76	1	7.230.000	7.230.000	3.615.000	10.145.000	€	1.149.280.000	10.145.000	3.615.000	€
B.03	4.4 Aanschaf van de registratievoorziening.	Kosten van de registratievoorziening.	Alle personenauto's (excl. Lease)			€	100,00	1	€	100	1	6.530.000	6.530.000			€	653.000,000			€