



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 18 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/246521, houdende wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer (indexering 2013), houdende wijziging van de Regeling taxibestuurders 2005 (aanpassing exameneis taxibestuurders) en houdende vrijstelling van de verplichting om het vergunningbewijs op zichtbare wijze in de taxi te plaatsen

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 76, vijfde lid, en 81, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000, en artikel 82, eerste lid, onderdeel d, van het Besluit personenvervoer 2000;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1a, derde lid, wordt '36,60' vervangen door: 38,98.

B

Artikel 1b wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt '2,66' vervangen door '2,83' en wordt '5,40' vervangen door '5,75'.
2. In onderdeel b wordt '1,95' vervangen door '2,08' en wordt '2,46' vervangen door '2,62'.
3. In onderdeel c wordt '0,32' vervangen door '0,34' en wordt '0,37' vervangen door '0,39'.

ARTIKEL II

De Regeling taxibestuurders 2005 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, onderdeel f, wordt 'Minister van Verkeer en Waterstaat' vervangen door: Minister van Infrastructuur en Milieu.

B

Aan artikel 4, tweede lid, wordt na 'Amsterdam' de volgende zinsnede toegevoegd: dan wel van een geldig certificaat van het nadien afgegeven CCV *praktijkexamen* medegebruik vrije tram- en busbanen gemeente Amsterdam voor de aldaar aangegeven geldigheidsduur.

C

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het onderdeel 'Theorie-examen' wordt in hoofdstuk I (Administratie en documenten) 'chauffeurspas' vervangen door: chauffeurspas, chauffeurskaart,.
2. In het onderdeel 'Theorie-examen' wordt in hoofdstuk II (Wet- en regelgeving) 'Inspectie van Verkeer en Waterstaat' vervangen door: Inspectie Leefomgeving en Transport.
3. In het onderdeel 'Praktijkexamen taxivervoer' wordt hoofdstuk V (Route, rijtijd en betalingen) als volgt gewijzigd:



-
- a. De punten 2 en 5 vervallen.
- b. Onder vervanging van het leesteken 'punt-komma' aan het slot van punt 4 (oud) door het leesteken 'punt', worden de punten 3 en 4 vernummerd tot 2 en 3.
- c. Punt 2 (nieuw) komt te luiden:
2. de opbouw van een ritprijs kunnen noemen en de taxameter / boordcomputer juist kunnen gebruiken, reageren op vragen van klanten over afstand en ritprijs, rekening houdende met de relevante omstandigheden;.
- d. In punt 3 (nieuw) wordt na de tekst 'een route kunnen rijden:' een subonderdeel ingevoegd, luidende:
- zonder gebruik van hulpmiddelen (navigatieapparatuur, plattegrond of stratenboek) naar een opgegeven bekend object zodanig dat dit geen onnodig gevaar of onnodige hinder voor het overige verkeer oplevert;.
4. In het onderdeel 'Praktijkexamen beperkte taxidienst' wordt in hoofdstuk IV (Route) na '(navigatieapparatuur, plattegrond of stratenboek)' ingevoegd: naar een opgegeven bekend object.

ARTIKEL III

Van het bepaalde in artikel 76, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000, voor zover het de in dat lid bedoelde zichtbare aanwezigheid van het vergunningbewijs voor de reiziger betreft, wordt vrijstelling gegeven.

ARTIKEL IV

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2013, met uitzondering van de artikelen I en II die in werking treden met ingang van 1 februari 2013.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.*



TOELICHTING

Algemeen

Deze regeling heeft betrekking op een drietal onderdelen van de taxiregelgeving. De regeling strekt in de eerste plaats tot aanpassing van de in de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer (hierna te noemen: Tariefregeling) vastgestelde tariefbedragen in verband met de verwachte kostenontwikkeling in het jaar 2013. Overeenkomstig de toezegging aan de Tweede Kamer¹ worden deze tarieven in beginsel jaarlijks bijgesteld aan de hand van de voor het komende jaar ingeschatte kostenontwikkeling. Deze aanpassing ligt vast in *Artikel I* van de onderhavige regeling. *Artikel II* van de regeling leidt op een enkel onderdeel tot een actualisatie van de vakbekwaamheidseisen voor taxichauffeurs zoals die zijn opgenomen in de Regeling taxibestuurders 2005. Deze aanpassing heeft met name betrekking op de vereiste routekennis waarbij thans beter wordt aangesloten op de huidige praktijk met de actuele navigatiemiddelen.

Met *Artikel III* wordt voorzien in een vrijstelling van de in artikel 76, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) opgenomen eis van zichtbare plaatsing in het taxivoertuig van het in dat artikel bedoelde vergunningbewijs. Deze vrijstelling wordt verantwoord geacht omdat de gegevens van het vergunningbewijs, op grond van dwingende regelgeving, door de vervoerder reeds op andere wijze voor de consument actief zichtbaar worden gemaakt. Artikel 76, vijfde lid, van de Wp2000 voorziet in de mogelijkheid van deze vrijstelling.

De onderdelen van deze regeling worden in het onderstaande nader toegelicht.

Indexering tarieven (Artikel I)

Het maximumtarief voor een taxirit bestaat op grond van artikel 1b van de Tariefregeling in beginsel uit een combinatie van een vast bedrag, een bedrag per kilometer van de afgelegde afstand van de taxirit en een bedrag per minuut van de duur van de taxirit. Dit zogenoemde dubbeltariefsysteem met het verplichte ritbewijs is op 1 april 2012 in werking getreden. Daarnaast kan de vervoerder op grond van artikel 1, vijfde lid, van de Tariefregeling een tarief in rekening brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de rit. Het maximumtarief van deze wachtperiode is vastgelegd in artikel 1a, derde lid, van de Tariefregeling.

De indexering van de vervoerstarieven is in beginsel gebaseerd op de toepassing van de zogenoemde samengestelde OV-index. Deze OV-index is samengesteld uit informatie van het Centraal Planbureau en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

Als uitzondering op dit uitgangspunt wordt de indexering van de taxitarieven over de jaren 2012 en 2013 gebaseerd op de zogenoemde Kostenontwikkelingsindex Taxi. Deze index wordt jaarlijks opgesteld door NEA in opdracht van het Sociaal Fonds Taxi. Deze index is samengesteld op basis van de volgende kostencategorieën: vaste capaciteitskosten rijdend materieel (wegingsfactor 13,50%), kilometerkosten (wegingsfactor 14,92%), chauffeurskosten (wegingsfactor 58,54%) en algemene kosten (wegingsfactor 13,04%). Voor 2013 is deze index berekend op 6,5%, zijnde de te verwachten gemiddelde kostenstijging in het taxivervoer.

Anders dan in de OV-index werken lopende CAO-afspraken in de taxibranche direct door in de Kostenontwikkelingsindex Taxi. Overwogen is dat een zekere doorwerking van deze actuele CAO-afspraken in de maximumtarieven in dit stadium verantwoord is. De index voor 2013 is net als in 2012 hoger dan de CBS-index. De belangrijkste reden daarvoor is de stijging van het loon van het taxipersoneel. De sociale partners zijn namelijk in de CAO Taxivervoer 2009–2013 overeengekomen om de CAO-lonen van chauffeurs stapsgewijs te verhogen omdat de beloning te laag werd geacht. Dit mede tegen de achtergrond van de overweging dat een redelijke vergoeding voor geleverde diensten en het kunnen doorberekenen van kostenstijgingen een belangrijke ondersteuning kan zijn van het ingezette traject gericht op verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer. Dit kwaliteitstraject heeft een belangrijke basis in de op 1 oktober 2011 in werking getreden wijziging van de Wet personenvervoer 2000, houdende regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer². De toepassing van de Kostenontwikkelingsindex Taxi voor de jaren 2012 en 2013 is uitvoerig met de Tweede kamer besproken, en vastgelegd en nader gemotiveerd in de genoemde brieven van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 31 mei 2011 en 30 augustus 2011.³

Aanpassing vakbekwaamheidseis (routekennis) taxichauffeurs (Artikel II)

Op grond van artikel 82, aanhef en eerste lid, onderdeel d, van het Besluit personenvervoer 2000

¹ Vastgelegd in onder meer de brieven aan de Tweede Kamer van 31 mei 2011 en 30 augustus 2011 (Kamerstukken II 2010/11, 31 521, nrs. 60 en 62)

² Stb. 289

³ Zie voetnoot 1



(Bp2000) moet een taxichauffeur in het bezit zijn van een erkend getuigschrift van vakbekwaamheid. De taxichauffeur zal daartoe aan een aantal exameneisen moeten voldoen die zijn omschreven in de Regeling taxibestuurders 2005. Gelet op de door het ter zake bevoegde en deskundige Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) overgelegde informatie waarbij ook is gelet op de opvattingen van de taxibranche, sluiten de hier aan orde zijnde praktijkexamens⁴ op enkele onderdelen niet meer goed aan bij de praktijk. Aldus komt in het 'Praktijkexamen taxi volledig' de mondelinge toets te vervallen. In dit toetsonderdeel werd met behulp van een stadsplattegrond en objectenlijst de plaatselijke bekendheid met straten en objecten getoetst. Met de huidige navigatiemiddelen sluit dit onderdeel niet meer aan bij de huidige praktijk.

In de opzet van het vernieuwde praktijkexamen wordt voorts een extra rijopdracht toegevoegd. In dit toetsonderdeel moet de kandidaat zonder gebruikmaking van een hulpmiddel (in de zin van navigatie-apparatuur, plattegrond of stratenboek) naar een opgegeven bekend object rijden, zoals naar een bekend te veronderstellen (plaatselijk) ziekenhuis of station. Door deze examenopbouw wordt de bekendheid met de plaatselijke situatie getoetst in combinatie met het rijgedrag. Met inachtneming van de kaders van de Regeling taxibestuurders 2005 vindt de detailuitwerking van de toetsen plaats door het CBR en wordt de kandidaat daarover adequaat geïnformeerd.

Het 'Praktijkexamen taxi beperkt' heeft met name betrekking op taxichauffeurs die contractvervoer verrichten. Dit komt tot uitdrukking in de reeds bestaande beperktere toetsing, in die zin dat een kandidaat een route mag rijden mét gebruik van hulpmiddelen. Omdat taxichauffeurs in dit vooraf geplande vervoer vaak naar vaste adressen rijden, is er thans voor gekozen om ook in dit beperkte examen gebruik te maken van de systematiek van de bovenbedoelde objectenlijsten.

Een en ander is tot uitdrukking gebracht in de aanpassingen zoals vastgelegd in Artikel II.

Vrijstelling zichtbare plaatsing vergunningbewijs in taxivoertuig (Artikel III)

Op grond van artikel 76, eerste lid, van de Wp2000 is het verboden taxivervoer te verrichten zonder een daartoe verleende vergunning (de ondernemersvergunning). De Minister van Infrastructuur en Milieu is het bevoegde toetsende en vergunningverlenende orgaan. Op grond van artikel 76, derde lid, Wp2000 moet de taxivervoerder dan wel de taxibestuurder ervoor zorg dragen dat het desbetreffende vergunningbewijs 'zichtbaar voor de reiziger' in de taxi aanwezig is. Deze bepaling van 'zichtbare aanwezigheid' is destijds in de regelgeving opgenomen om de consument, mede gelet op mogelijke klachten van die zijde over geleverde taxidiensten, een ingang te bieden om op relatief eenvoudige wijze de relevante gegevens van de taxivervoerder te achterhalen.

Dit op zichzelf nuttige aangrijpingspunt voor consumenten is echter ook en recent zelfs steviger verankerd en uitgewerkt in andere onderdelen van de taxiregelgeving.

Op grond van reeds elders in de regelgeving vastgelegde verplichtingen moeten de relevante gegevens van de ondernemer(svergunning), tezamen met andere voor consumenten relevante gegevens, op duidelijke wijze voor de consument leesbaar worden getoond zowel in de desbetreffende taxi als aan de buitenzijde van de taxi; hierbij wordt in het algemeen gebruik gemaakt van de zogenoemde taxi-informatiekaart, veelal tariefkaart genoemd. Daarnaast dienen de voor de consument relevante gegevens, waaronder dus gegevens over de ondernemer(svergunning) te worden vermeld op het na afloop van elke taxirit aan de consument te overhandigen *ritbewijs*. De verplichting van de taxi-informatiekaart ligt vast in artikel 2 van de Tariefregeling. De verplichting van het automatisch en verplicht te genereren ritbewijs voor consumenten ligt vast in artikel 1c van de Tariefregeling, van kracht sinds 1 april 2012.

Tegen deze achtergrond heeft het bepaalde in artikel 76, derde lid, – op het punt van de zichtbare aanwezigheid – geen toegevoegde waarde meer, reden waarom van dat punt vrijstelling wordt gegeven. Deze vrijstelling ligt vast in Artikel III. Artikel 76, vijfde lid, van de Wp2000 biedt daartoe de basis. Voor alle duidelijkheid wordt er op gewezen dat de taxivervoerder zich voor het overige onverkort aan alle verplichtingen betreffende het vergunningbewijs dient te houden: alleen van het element van 'zichtbare plaatsing in het taxivoertuig' wordt om de genoemde redenen vrijstelling gegeven. De vergunning of het vergunningbewijs zal nog steeds in de taxi zelf aanwezig moeten zijn en gelet ook op de reguliere toezichtbepalingen van de Algemene wet bestuursrecht, op verzoek van de bevoegde instanties, getoond moeten worden.

Administratieve lasten

Artikel I (indexering tarieven)

De regeling heeft betrekking op taxiondernemers die actief zijn op de straattaximarkt (telefonisch bestellen, aanhouden op straat of taxistandplaats). Als taxiondernemers op basis van de nieuwe (geïndexeerde) maximumtarieven kiezen voor het aanpassen van hun tarieven, kan dit administratieve lasten tot gevolg hebben.

⁴ Vastgelegd in de bijlage bij de Regeling taxibestuurders



De (administratieve) lasten hangen samen met de volgende handelingen:

- (laten) aanpassen van de taxameter;
- bestellen van nieuwe tariefkaarten dan wel
- downloaden, printen en invullen van nieuwe tariefkaarten;
- vervangen van tariefkaarten binnen en buiten het taxivoertuig.

De eenmalige (administratieve) lasten die samenhangen met de aanpassing van de taxameters komen overeen met: 16.000 taxi's x 0,25 uur x € 49 = € 196.000.

De eenmalige (administratieve) lasten die samenhangen met de nieuwe tariefkaarten komen overeen met: 16.000 taxi's x 0,5 uur x € 28 = € 224.000.

De eenmalige (administratieve) lasten die samenhangen met het kennisnemen van de nieuwe regelgeving (inclusief Artikel III; zie verder hieronder) komen overeen met: 4.500 ondernemers x 0,2 uur x € 28 = € 25.200.

Als alle taxiondernemingen deze handelingen verrichten komen de totale (administratieve) lasten overeen met € 445.200. Per taxivoertuig zou dit neerkomen op € 27,83. De feitelijke lasten zullen naar verwachting lager uitvallen omdat in de praktijk niet alle taxiondernemers de (geïndexeerde) maximumtarieven doorberekenen.

Artikel II (actualisatie exameneis taxibestuurders)

De in Artikel II bedoelde aanpassing van de exameneis leidt niet tot een wijziging in de administratieve lasten. De exameneisen met inbegrip van de onderhavige aanpassing worden vermeld en uitgewerkt in de bestaande CCV-documenten en overige bestaande CCV-communicatiemiddelen⁵; in dat verband zijn geen relevante extra handelingen voorzien.

Artikel III (vrijstelling zichtbare plaatsing vergunningbewijs)

De vrijstelling van de verplichting van zichtbare plaatsing van het vergunningbewijs, leidt voor nieuwe taxiondernemers tot lastenverlichting.

Deze lastenverlichting wordt jaarlijks berekend op ca. € 34.000, zijnde het gemiddeld aantal toetredende nieuwe taxi's (ca. 6000) x 0,2 uur x € 28.

Advies Overlegorgaan Infrastructuur en Milieu

Een ontwerp van deze regeling is overeenkomstig artikel 106 van de Wp2000 voorgelegd aan het Overlegorgaan Infrastructuur en Milieu (OIM). Reacties zijn ontvangen van KNV Taxi (Koninklijk Nederlands Vervoer), reizigersvereniging ROVER en van een tweetal (taxi)ondernemingen zijnde Connexion en De Vier Gewesten (DVG).

De georganiseerde taxibranche (ondernemersvereniging KNV) ondersteunt de voorgestelde onderdelen. Dit geldt ook voor de genoemde (taxi)ondernemingen.

ROVER plaatst enkele kanttekeningen bij de voorgestelde indexering en pleit ervoor om versneld terug te gaan naar toepassing van de genoemde OV-index. Hierover zij opgemerkt dat in de bovenstaande toelichting de achtergrond van toepassing van de NEA-index over de jaren 2012 en 2013 reeds uitvoerig is gemotiveerd alsmede het uitgangspunt dat nadien de OV-index weer wordt toegepast. In verband met de intrekking van de eis van zichtbare plaatsing van het vergunningbewijs, wijst ROVER voorts meer ten algemene op het belang van een goede handhaving van de taxiregelgeving. Daarover wordt opgemerkt dat de Inspectie Leefomgeving en Transport mede in samenwerking met de reguliere politiestanties stelselmatig toeziet op een goede naleving van de regelgeving. Het traject van naleving en handhaving van taxiregelgeving heeft voorts een extra impuls gekregen door de op 1 oktober 2011 in werking getreden wijziging van de Wet personenvervoer 2000, houdende regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer⁶. Op grond van deze wetswijziging kunnen ook gemeenten toegesneden aanvullende taxiregels instellen en daarop handhaven.

Tijdstip van invoering

Deze regeling treedt voor wat betreft Artikel III, overeenkomstig de bestaande systematiek van de vaste verandermomenten, in werking op 1 april 2013.

De indexering van de taxitarieven (Artikel I) alsmede de actualisatie van de bovenbedoelde exameneis voor taxibestuurder (Artikel II) treden in werking met ingang van 1 februari 2013. Dit tijdstip wijkt af van de genoemde systematiek van de vaste verandermomenten. Deze systematiek biedt overigens de ruimte om onder omstandigheden van deze vaste momenten af te wijken. De motivering daarvan in de voorliggende situaties is de volgende. Voor wat betreft de indexering van de taxitarieven wordt inwerkingtreding met ingang van 1 februari 2013 noodzakelijk en verantwoord geacht gelet op de

⁵ CCV: Contactcommissie Chauffeurs Vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 1, onderdeel e, van de Tariefregeling

⁶ Zie voetnoot 2



toezegging aan de Tweede Kamer om in beginsel aan het begin van elk jaar tot indexering over te gaan en gelet ook op de omstandigheid dat geen nieuwe verplichtingen worden opgelegd. Ook ondernemersvereniging KNV Taxi heeft aangedrongen op invoering met ingang van 1 februari 2013. Hier speelt ook mee dat de nieuwe NEA-index steeds pas tegen het eind van het lopende jaar bekend wordt.

In de overleg- en adviesprocedure over de aanpassing van de exameneis is indringend geadviseerd om ook die aanpassing aan het begin van 2013 te laten ingaan omdat de uitvoeringsorganisatie reeds geheel op deze actualisatie is voorbereid. Tegen deze achtergrond en gelet ook op de omstandigheid dat ook op dit punt geen sprake is van nieuwe verplichtingen, maar van een betere aansluiting op de praktijkmogelijkheden (navigatiemiddelen), wordt ook op dit punt inwerkingtreding met ingang van 1 februari 2013 passend geacht.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.*