

Rapport 23 mei 2006**Ontwerp van de Ministeriële regeling in verband met transparante tarieven
straattaxi**

Datum behandeling OPV: 16 mei 2006

Kenmerk: OVW-2006/0351

Aanleiding: Adviesaanvraag

In 2004 bleek uit een evaluatie van het taxibeleid dat ondoorzichtigheid van de tariefsystematiek voor de straattaxi en de hoogte van de tarieven voor veel consumenten belangrijke belemmeringen vormen voor het gebruik van de taxi. Naar aanleiding van deze conclusies is het wetsvoorstel Transparante tarieven voor taxivervoer geformuleerd. Het aantal componenten waaruit het tarief voor straattaxivervoer thans is opgebouwd wordt teruggebracht en de hoogte van de ritprijs wordt afhankelijk van slechts één variabele. Nadat de Tweede Kamer op 11 april 2006 met het wetsvoorstel had ingestemd, heeft op 9 mei 2006 de Eerste Kamer de wet zonder beraadslaging en stemming aangenomen.

De nadere uitwerking van de wet is thans vervat in een ontwerp Ministeriële regeling. Overeenkomstig het verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (brief van 9 mei 2006, kenmerk DGP/MDV/u.06.01081) brengt het OPV thans rapport uit.

Het rapport bevat het oordeel van de partijen op hoofdlijnen. Vervolgens worden de toelichtingen hierop en overige bevindingen weergegeven.

Oordeel van de stakeholders

Partijen onderschrijven dat de huidige tariefstructuur verbetering behoeft. De brancheorganisaties en de consumentenorganisaties nemen echter duidelijk onderscheiden standpunten in ten aanzien van de door de Minister voorgestelde uitwerking van de wijziging van de tariefsystematiek voor de straattaxi.

De brancheorganisaties (Botam, DVG Personenvervoer, KNV, Connexion Taxi Services) wijzen de invoering van het nieuwe tariefstelsel af. De brancheorganisaties geven aan dat zij herhaalde malen hun bezwaren tegen de voorstellen, en vanuit hun kennis van de markt de redenen hiertoe, kenbaar hebben gemaakt. Met name de verplichte verwijdering van de factor tijd uit de taxameter en de handhaving van het maximumtarief worden onacceptabel en niet in de geest van de doelstellingen van de regeling geacht. Uiteindelijk hebben de brancheorganisaties het overleg met het ministerie opgeschort als uiting van hun fundamentele afwijzing van het nieuwe tariefstelsel. KNV, DVG Personenvervoer en Botam geven te kennen niet mee te werken aan de invoering van het stelsel en de voorlichting aan klanten daarover.

De consumentenorganisaties (ANWB, Consumentenbond, ROVER) onderschrijven de invoering van het nieuwe tariefstelsel. Zij zijn van mening dat het stelsel de transparantie voor de klant zal verhogen. Taxivervoer is een belangrijke schakel tussen het openbaar vervoer en de eindbestemming van een reiziger. In de markt ligt potentie die door de negatieve perceptie van de reiziger en het gebrek aan transparantie niet wordt benut. De consumentenorganisaties roepen de branche op de uitdaging aan te gaan en de markt te veroveren. De consumentenorganisaties zien de regeling als een eerste stap om taxivervoer te populariseren en de marktomzet te verhogen.

In de afweging van de effectiviteit en haalbaarheid van de regeling door de partijen werden dilemma's geconstateerd ten aanzien van het in het nieuwe stelsel te handhaven **maximumtarief**, het in het nieuwe stelsel gehanteerde **verbod op het tijdtarief** (tarief dat afhankelijk is van de variabele tijd), het **verbod op een wachttarief**, de **tariefkaart** waarmee de vervoerder de tarieven waartegen hij taxivervoer aanbiedt kenbaar moet maken en de **kosten** van invoering van het nieuwe stelsel.

Toelichting op de dilemma's

Verbod op het tijdtarief

- De **brancheorganisaties** wijzen het verbod op het tijdtarief af. Dit verbod zal leiden tot een stijging van de kilometertarieven omdat de vervoerder zijn omzetverlies zal moeten compenseren. Handhaving van de tijdscomponent in de prijs bevordert de duidelijkheid van de relatie tussen de inspanning en kosten van een rit. Bovendien kan hiermee de verscheidenheid aan tarieven worden beperkt, wat de transparantie voor de klant vergroot. Verdiscontering van de component tijd in de taxameter, waarbij deze component in een bepaalde staffel, zichtbaar voor de klant, meeloopt bovenop het kilometertarief zou een alternatief kunnen zijn.
- De **consumentenorganisaties** onderschrijven de afschaffing van het tijdtarief. Tijd is voor klanten een moeilijk in te schatten factor. De tweedeling in de nieuwe tariefstelling met het starttarief en het kilometertarief zal bijdragen aan de inzichtelijkheid van de prijzen van taxivervoer.

Maximumtarief

- De **brancheorganisaties** wijzen handhaving van het principe van het maximumtarief, de wijze van berekening ervan en daarmee de gehele regeling, ten stelligste af. Zij vrezen dat vervoerders hun tarieven niet lager dan het maximumtarief voor het vaste bedrag voor de eerste aanslag en het maximumtarief voor het bedrag per kilometer zullen vaststellen, maar deze direct als eindtarief zullen gebruiken. Dit is mede gelet op het onrealistische niveau van de bedragen als genoemd in de Ministeriële regeling. In een gedereguleerde, geliberaliseerde taximarkt past het niet om te werken met maximumtarieven.
- De **brancheorganisaties** zijn van mening dat het verbod op het hanteren van een tijdtarief, vervoerders in problemen zal brengen. Het geeft een vervoerder namelijk

niet de gelegenheid voor individuele ritten kostendekkende tarieven te hanteren. Hier zien de brancheorganisaties een belangrijke discrepantie tussen de theorie, waarop de nieuwe tariefstelling is gebaseerd, en de praktijk van de taximarkt. Een eigen rijder zal een rit die verlieslatend zal zijn, niet accepteren. Een kleine ondernemer accepteert geen onzekerheid en voert zijn opbrengst/kostenbeoordeling immers niet als een groot bedrijf: hij gaat niet uit van een gemiddelde opbrengst van ritten, maar optimaliseert per rit. Een belangrijk element hierbij is dat er sprake is van een markt die onder druk staat. Maatregelen moeten dan ook passen bij die krapte in de markt. De markt vraagt om tariefvrijheid en prijsfluctuatie. Een vrije prijsvorming, zonder maximumtarief, zal de marktwerking bevorderen en zal onderscheid laten ontstaan tussen budgettaxi's en luxe taxi's, wat de door alle partijen gewenste transparantie van de markt en de prijsstelling voor de klant zal bevorderen.

- De **consumentenorganisaties** zien in de regeling een belangrijke springplank om het imago van de taximarkt te verbeteren en taxivervoer te populariseren. Transparante tariefstelling is essentieel: consumenten nemen immers niet graag een dienst af wanneer de prijs van die dienst vooraf onbekend is. De taximarkt zal gediend zijn met helderheid van tarieven. De branche wordt opgeroepen klanten duidelijkheid te bieden en bijvoorbeeld de prijs van een kilometer zodanig op een taxi te vermelden dat deze al vanaf een afstand leesbaar is. Onderlinge concurrentie en ondernemersrisico zijn essentiële dragers voor marktwerking.

Verbod op een wachttarief

- De **brancheorganisaties** wijzen erop dat afschaffing van het wachttarief ertoe zal leiden dat een veelheid aan tarieven gaat ontstaan. Vervoerders zullen verschillende tarieven gaan instellen naar omstandigheden en bestemmingen, zoals bijvoorbeeld een spitstarief en een slecht-weer-tarief. De risico's die een vervoerder ondervindt (zoals onverwachte drukte op de weg) zal hij moeten verdisconteren in de tarieven.
- In de casus waarin een klant in een rondrit op een of meerdere locaties de taxi vraagt te wachten, valt in de nieuwe systematiek de wachttijd buiten de regeling. Bepleit wordt de uitwerking van deze casus in de memorie van toelichting te verduidelijken en aan te geven hoe een prijsstelling hiervoor door de vervoerder kenbaar kan worden gemaakt op de tariefkaart. Ook wijzen de brancheorganisaties erop dat controle op betaalde wachttijdvergoedingen niet goed meer mogelijk zal zijn, wat voor werkgevers met chauffeurs in loondienst en de fiscus tot lastige situaties zal leiden.

Tariefkaart

- De **brancheorganisaties** vrezen voor toename van onduidelijkheid voor de klant over prijsstelling. Een vervoerder zal een veelheid aan tariefkaarten moeten gaan hanteren, om alle tarieven voor verschillende (weers- en verkeers-)omstandigheden en bestemmingen aan de klant kenbaar te kunnen maken. Met name de variabele 'bestemmingen' zal voor een vervoerder aanleiding kunnen zijn het aanbod aan de klant aan te passen (naar een hoger tarief maar ook naar een lager tarief). De ruimte

onderaan de tariefkaart om dit op voorhand aan de klant kenbaar te maken wordt als onvoldoende gekenmerkt.

- De **consumentenorganisaties** wijzen erop dat de regeling erin voorziet dat voor de klant, voorafgaande aan zijn keuze, herkenbaar moet zijn wat het dan geldende tarief zal zijn. Dit betekent dat er slechts één tariefkaart op de taxi kan zijn en dat een vervoerder niet, nadat de klant voor zijn taxi heeft gekozen, een andere tariefkaart kenbaar maakt. **ROVER** merkt wel op dat pas in de praktijk zal blijken of de consument baat heeft bij de nieuwe regeling. Een te grote variatie aan tarieven per ondernemer vermindert de transparantie; wellicht wordt meer omgereden en daarnaast moet het aanbod van straattaxi's, ook in de rustige uren, gewaarborgd blijven.

Kosten van invoering

- De **brancheorganisaties** zijn van mening dat de kosten van een invoering van het nieuwe tariefstelsel veel hoger zullen zijn omdat de berekeningen op niet correcte gegevens zijn gebaseerd (zoals de voorspelling van het tijdsbeslag van de aanpassing van de tariefkaart) en bovendien niet alle kosten zijn meegenomen.
- Daarnaast stellen de **brancheorganisaties** dat het rekenmodel slechts gebouwd is op basis van negen theoretische ritten. Dat een dergelijke beperkte en theoretische exercitie nu wordt gebruikt voor de bepaling van het maximumtarief en de bedrijfseffecten is onacceptabel.

Overige bevindingen

- Door **alle partijen** wordt aandacht gevraagd voor de inrichting van de taxistandplaats, zodat klanten, in lijn met de doelstelling van de regeling, ook daadwerkelijk de mogelijkheid hebben te kiezen tussen taxi's. Hierbij wordt opgemerkt dat klanten veelal niet zo assertief zijn als de regeling doet vermoeden. In het verlengde hiervan merken partijen op dat het onjuist is te veronderstellen dat de consument een rationele prijsvergelijking zal maken tussen taxi's en op basis daarvan tot een keuze voor een bepaalde taxi zal komen.
- De **consumentenorganisaties** doen de suggestie bij taxistandplaatsen indicaties van afstanden en de daarbij behorende ritprijzen te publiceren.
- **Schiphol Group** geeft dat bij het taxivervoer vanaf Schiphol, dat zeker te kwalificeren is als een bijzondere markt, alleen de vrije rijders het nu al geldende maximumtarief hanteren. De Schipholtaxi's hanteren lage tarieven. De grote attenderingsborden op Schiphol over de officiële Schipholtaxi's en de waarschuwingen voor ronselaars blijken echter helaas niet altijd door reizigers te worden opgemerkt.
- **BVOM** wijst erop dat de wijze waarop artikel 1 lid 3 is geformuleerd verwarring kan opleveren. De suggestie wordt gedaan het woord 'naast' te vervangen door de juridisch juiste vertaling van de combinatie 'in plaats van'.

Tot slot

Ten slotte verzoekt het OPV de minister het overlegorgaan te informeren over de wijze waarop rekening wordt gehouden met de bevindingen van het OPV.

OVERLEGORGAAN PERSONENVERVOER

mr. P.J. Biesheuvel

voorzitter

ⁱ De volgende organisaties waren aanwezig en/of hebben op een andere manier inbreng geleverd: ANWB, Botam (Stichting Brancheorganisatie Taxi Amsterdam), Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie, Connexion Taxi Services BV, Consumentenbond, DVG Personenvervoer, Koninklijk Nederlands Vervoer, Mobis, ROVER Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Schiphol Group,.

In het proces van totstandkoming van de wet is medio 2005 een Klankbordgroep tariefstructuur straattaxi opgericht, voor informeel overleg tussen het ministerie en belanghebbende partijen over het wetsvoorstel en het vervolgproces. De partijen uit deze klankbordgroep die geen lid zijn van het Overlegorgaan Personenvervoer zijn gevraagd te participeren in dit rapport.

