

Vergaderjaar 2005–2006

30 321

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met transparante tarieven voor taxivervoer

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel beoogt transparante tarieven in het straattaxivervoer in te voeren. Het einddoel is dat er twee soorten tarieven worden gehanteerd:

- a. een variabel tarief dat in de taxameter is opgenomen, en
- b. vaste tarieven voor een exclusieve taxirit of voor de huur van een zitplaats in een deeltaxi.

Vaste tarieven zijn maximaal transparant en bieden de consument vooraf optimale zekerheid omtrent de hoogte van de uiteindelijke ritprijs. De prijs wordt niet beïnvloed door variabelen die afhankelijk zijn van (voor de reiziger vaak nog onbekende) kenmerken van de rit. Om ook de transparantie van variabele tarieven zoals genoemd onder a te bevorderen, wordt in dit wetsvoorstel aan de minister de bevoegdheid toegekend om daarvoor een uniforme structuur vast te stellen. Door het aantal componenten van deze structuur te beperken en alle vervoerders te verplichten de door de minister vastgestelde variabele tariefstructuur aan te bieden, wordt de consument in staat gesteld voorafgaande aan de rit een goede inschatting te maken van de ritprijs en de aangeboden tarieven onderling te vergelijken. Hierna wordt nader ingegaan op de overwegingen die aan dit wetsvoorstel ten grondslag liggen.

2. Ondoorzichtigheid van de huidige variabele tarieven

Op 10 september 2004 zijn de resultaten van het onderzoek naar de transparantie van taxitarieven met het Kabinetsstandpunt «Nieuwe transparante tariefstructuur» aan de Tweede Kamer aangeboden¹. Conclusie van het onderzoek was dat de huidige opbouw van de ritprijs in het straattaxivervoer ondoorzichtig is. Zowel consumenten als ondernemers blijken niet goed in staat om voorafgaand aan een taxirit een redelijk nauwkeurige voorspelling van de ritprijs te doen. Uit het onderzoek blijkt ook dat veel consumenten die onzekerheid een groot bezwaar vinden en als een

¹ Kamerstukken II 2004/05, 25 910, nr. 51.

belangrijke belemmering noemen om een taxi te nemen, naast de tariefhoogte op zich.

De ritprijs in het straattaxivervoer is op dit moment opgebouwd uit drie componenten: het opstaptarief («eerste aanslag»), het kilometertarief en het tijdtarief. De ritprijs is de optelsom van deze drie componenten. De twee variabele componenten (het kilometertarief en het tijdtarief) dragen in onderlinge samenhang bij aan de prijsopbouw, afhankelijk van de ritlengte en tijdsduur van elke afzonderlijke taxirit. Over het algemeen telt de taxameter op kilometers, tenzij de rijsnelheid onder de circa 17 km/u ligt. In dat geval telt in de ritprijsopbouw de tijdcomponent die op het uurtarief is gebaseerd. Door deze systematiek te hanteren, wordt het risico voor de vervoerder – files of het moeten omrijden – zoveel mogelijk beperkt.

De tot op heden gehanteerde systematiek functioneert goed in een straat-taximarkt met door de overheid vastgestelde tarieven. Sinds de invoering van de Wet deregulering taxivervoer is er sprake van een markt in transitie. Voor de invoering van de wet waren de taxivervoerders gewend te opereren vanuit een gesloten cultuur. Het als bedrijf profileren en onderscheiden had weinig nut en chauffeurs van andere bedrijven werden als collega's beschouwd. Sinds het afschaffen van het capaciteitsbeleid is onderlinge concurrentie echter wel belangrijk en moeten de bedrijven zich gaan onderscheiden om klanten te winnen.

Uit de evaluatie van het taxibeleid over de periode 1999–2003¹ blijkt dat de vervoerders, ondanks dat de nieuwe regelgeving daartoe uitdrukkelijk de ruimte biedt, toch niet tot deze omschakeling komen. Er is als het ware sprake van een vicieuze cirkel. Doordat er onvoldoende marktwerking is, is er voor de aanbieders van taxivervoer te weinig noodzaak zich te profileren. De niet transparante tarieven die daarmee gehandhaafd blijven, leiden er vervolgens toe dat de consument nauwelijks druk kan uitoefenen op de markt zodat de tarieven hoog blijven.

Om de cultuuromslag naar meer concurrentie te bevorderen is het derhalve noodzakelijk dat maatregelen met betrekking tot de vraagkant worden getroffen. De consument moet voldoende mogelijkheden hebben om enerzijds verschillende taxiproducten en taxiprijzen te kunnen onderscheiden en anderzijds ook daadwerkelijk de taxi van zijn keuze te kunnen nemen. Dat betekent dat de consument in korte tijd kennis moet kunnen nemen van de prijs die verschillende concurrerende vervoerders in rekening brengen van een taxirit die hij nog overweegt te maken. Verder is het van belang dat de reiziger na afloop van de rit makkelijk kan controleren of het afgesproken tarief is toegepast.

3. Naar een transparante variabele tariefstructuur

In het al eerder genoemde onderzoek naar de transparantie van taxi-tarieven is, na een brede verkenning van de relevante mogelijkheden, een drietal hoofdstructuren onderzocht: een tariefstructuur waarbij de ritprijs alleen op basis van een uurtarief tot stand komt, een structuur waarbij de ritprijs alleen op basis van een kilometertarief tot stand komt en een structuur waarbij de ritprijs op basis van een kilometertarief tot stand komt met tevens een verplichte afname van een beperkt aantal eerste kilometers. Op dit moment lijkt een structuur op basis van een kilometertarief met een verplichte afname van een klein aantal eerste kilometers, als alle belangen tegen elkaar worden afgewogen, de meest bruikbare en voor de consument meest transparante optie. De individuele taxiondernemer krijgt de mogelijkheid om de basisprijs voor het aantal eerste kilometers en de kilometerprijs voor het kilometeraantal daarboven, zelf te bepalen. Mede hierdoor wordt het risico van het weigeren van korte ritten beperkt. Het voorschrijven van een verplichte structuur voor het variabele tarief maakt ook de introductie van een zogenaamd referentietarief mogelijk.

¹ Kabinetsstandpunt Nu en in de toekomst: De stand na vier jaar «Deregulering taxi», Kamerstukken II, 2003/04, 25 910, nr. 49.

Het betreft de prijs van een vastgestelde (gemiddelde) referentierit die door de ondernemer bekend moet worden gemaakt met als doel de onderlinge vergelijkbaarheid van tarieven te verbeteren. Uit onderzoek blijkt dat het hanteren van een referentietarief een belangrijke verbetering oplevert voor de gewenste marktwerking. In Zweden wordt het met succes toegepast.

In het geval de voor te schrijven tariefstructuur bestaat uit een kilometer-tarief met een verplichte afname van een beperkt aantal eerste kilometers, zou bijvoorbeeld een referentietarief gehanteerd kunnen worden voor een standaardrit van 5 kilometer en een rit van 10 kilometer. Op deze wijze kan de consument in één oogopslag zien welke taxi het goedkoopste is, afhankelijk van de te reizen afstand.

De uiteindelijke structuur voor het variabele tarief zal bestendig worden vastgelegd in de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer¹. Op dit moment wordt, in overleggen met de branche en de consumentenbond, uitgegaan van de hierboven beschreven structuur die het best tegemoet komt aan de gestelde doelen. De rechtszekerheid, ook in de tijd, staat daarbij voorop. Het is echter ook van belang dat de wettekst geen belemmering vormt voor nieuwe, innovatieve ontwikkelingen die nog meer bescherming aan de consument kunnen bieden en tegelijkertijd ook tegemoet komen aan het ondernemersbelang. Het betreft bijvoorbeeld het hanteren van digitale routeplanners, op basis waarvan een ritprijs van te voren kan worden berekend en aan de consument aangeboden. De nieuwe regels zullen na enige tijd worden geëvalueerd, zodat zeker kan worden gesteld dat de uiteindelijk voor te schrijven tariefstructuur ook in de praktijk transparant is voor de consumenten, hanteerbaar voor de vervoerders en goed handhaafbaar is.

4. Eindbeeld van transparante tarieven in het straattaxivervoer

Zoals eerder uiteengezet, bestaan er in het eindbeeld twee soorten tarieven in het straattaxivervoer:

- a. een variabel tarief dat in de taxameter is opgenomen en waarvoor de minister de structuur voorschrijft, en
- b. vaste tarieven.

Vaste tarieven, zoals genoemd onder b, zijn er in verschillende soorten. Het kan gaan om een vast bedrag voor de verhuur van de auto al dan niet gekoppeld aan een bepaalde afstand of het kan gaan om een zonetarief. Bij een zonetarief is de ritprijs gebaseerd op het reizen in een of meer vooraf vastgestelde zones, waarbij een vast bedrag per zone wordt berekend. Het doel van het wetsvoorstel is om de taxivervoerders nadrukkelijk de ruimte te laten om dergelijke vaste tarieven te hanteren. Dergelijke tarieven bieden namelijk optimale transparantie en maximale voorspelbaarheid.

Tot deze vaste tarieven kan ook het zitplaatstarief worden gerekend. Het betreft een van te voren vastgestelde prijs per zitplaats, die voorafgaand aan de rit duidelijk aan de consument kenbaar is gemaakt. Voorwaarde is wel dat de consument zelf voor een dergelijk zitplaatstarief kiest. Een tweede cruciale voorwaarde is dat de consument er eenduidig van op de hoogte moet zijn dat deze prijs niet betrekking heeft op de verhuur van de gehele auto maar op de verhuur van een zitplaats in de auto en dat er naast hem dus meerdere consumenten gebruik kunnen maken van de taxi. Artikel 86, onderdeel b, van de Wet personenvervoer 2000 bevat de grondslag om hieromtrent regels te stellen in de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer.

Belangrijk gevolg van dit wetsvoorstel is dat de door de minister voor te schrijven transparante structuur van het variabele tarief verplicht door

¹ Stcrt. 1999, 250.

elke straattaxi wordt aangeboden. Vanwege de waarborgen waarmee de regels omtrent deze tariefstructuur, al dan niet gekoppeld aan een maximumtarief, zijn omkleed is het noodzakelijk dat de consument altijd op deze variabele structuur moet kunnen terugvallen. Indien dit niet zo zou zijn, zou in geval van een schaars aanbod de vervoerder de mogelijkheid hebben om onredelijk hoge vaste tarieven te hanteren, zonder dat de consument deze kan vergelijken met de door de minister voorgeschreven variabele structuur en het daarbij behorende maximumtarief. De consequentie is dat alle voertuigen die worden ingezet voor straattaxivervoer voorzien moeten zijn van een taxameter. De regels hiervoor zijn nader uitgewerkt in artikel 127 van het Besluit personenvervoer 2000.

5. Relatie transparante tariefstructuur met het maximumtarief voor de straattaxi

Ondanks de verwachting dat als gevolg van de invoering van transparante tarieven de consument een meer bewuste keuze zal maken, is in dit wetsvoorstel de bevoegdheid om bij ministeriële regeling een maximumtarief vast te stellen gehandhaafd. De bevoegdheid is destijds in de Wet deregulering taxivervoer opgenomen als vangnetbepaling voor de situatie dat excessief hoge tarieven in rekening zouden worden gebracht. Sinds de inwerkingtreding van de betreffende wet is de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer van kracht¹. Gebleken is dat het gemiddeld in Nederland toegepaste tarief beduidend onder het niveau van het in de regeling vastgestelde maximumtarief ligt. Dat betekent dat de regeling fungeert zoals deze is bedoeld: het bevat een plafond voor de situatie waarin extreem hoge tarieven in rekening worden gebracht. In de huidige situatie blijft deze functie van nut als de transparante tariefstructuur is ingevoerd. Met name in het geval er sprake is van een schaars aanbod, zouden de vervoerders onredelijk hoge tarieven in rekening kunnen brengen. De regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer maakt mogelijk dat daar tegen wordt opgetreden.

Het is in ieder geval de bedoeling om de bevoegdheid om een maximumtarief vast te stellen vooralsnog toe te spitsen op het variabele tarief, waarvan de minister de te hanteren structuur voorschrijft. Op dit moment ligt het minder voor de hand om een maximum vast te stellen voor vaste ritprijzen, zoals die ook kunnen bestaan uit een zonetarief of een zitplaats-tarief. In die gevallen weet de consument immers vooraf waar hij aan toe is en is er sprake van maximale transparantie.

Na invoering van de transparante tariefstructuur zullen de tariefontwikkelingen nauwgezet worden gevolgd. Als zou blijken dat de positie van de consument zodanig is verstevigd dat het maximumtarief zoals dat op dat moment geldt niet meer noodzakelijk is, zal worden bezien of de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxi in dat opzicht wijziging behoeft.

6. Overige maatregelen in samenhang met de invoering van een transparante tariefstructuur

Sinds 1 januari 2005 zijn alle taxiondernemers verplicht om, zowel binnen als buiten het taxivoertuig, naast de gehanteerde tarieven ook de wijze waarop klachten worden behandeld aan de consument kenbaar te maken. Hiertoe is een verbeterde (model)tariefkaart voor de taxi geïntroduceerd. De eisen voor de leesbaarheid zijn verzwaaard en ook is voor alle taxi's, onder meer ten behoeve van de klachtenafhandeling, het vermelden van een landelijk uniform traceermerk van de ondernemer verplicht gesteld.

Met de introductie van de transparante tariefstructuur wordt de bruikbaar-

¹ Stcrt. 1999, 250.

heid van de tariefkaart voor de straattaxi verder verbeterd. Er zal dan sprake zijn van minder componenten die de ritprijs bepalen en het verplicht vermelden van een referentietarief maakt dat de informatie op de kaart in één oogopslag kan worden begrepen.

Een andere belangrijke voorwaarde om de consument daadwerkelijk in de gelegenheid te stellen te kiezen betreft de cultuur op en de inrichting van de standplaatsen. Uit een inventarisatieonderzoek¹ waaraan 487 gemeenten hebben deelgenomen, waaronder alle grote steden, blijkt dat er circa 390 taxistandplaatsen in Nederland zijn waarvan er 78 moesten worden aangepast. Uit een steekproef² in 2003 bij de vier grote steden en 15 andere gemeenten blijkt dat van de 41 standplaatsen er inmiddels 20 zijn aangepast met behulp van de subsidieregeling (de zogeheten De Boer-regeling). Voor 16 standplaatsen geldt dat ze deel uitmaken van een groter herinrichtingsplan, meestal voor de stationsomgeving in de vier grote steden. Er zullen maatregelen worden getroffen om te bevorderen dat ook de laatste paar standplaatsen worden aangepast. Verder zullen met de gemeenten, als wegbeheerders, afspraken worden gemaakt over de wijze waarop de transparante tariefstructuur op de standplaats kan worden gefaciliteerd. Gedacht wordt aan het plaatsen van informatieborden waarop tarieven en standaard-afstanden tussen veel bezochte plaatsen worden vermeld.

Over het gedrag van taxichauffeurs, dat ook mede bepalend is voor het al dan niet daadwerkelijk kunnen kiezen door de consument, kan het volgende worden gezegd. De problematiek op de standplaatsen gaat in belangrijke mate over de ordening, waaronder de verkeersorde en de openbare orde. Met de 4 grote steden wordt, naast over de inrichting, juist ook over de toelatingseisen voor en het beheer van de taxistandplaatsen gesproken. Vormen van blijvende handhaving en toezicht door de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de politiekorpsen zijn onderdeel van deze afspraken.

De introductie van de transparante tariefstructuur zal vergezeld gaan van een voorlichtingscampagne aan de consument. Daarin wordt uitleg gegeven over de tariefstructuur, de vaste tarieven, het zitplaatstarief en de bedoeling van het referentietarief. Het streven is om die campagne zoveel mogelijk samen met de taxibranche en andere partijen zoals wegbeheerders, vanwege hun verantwoordelijkheid voor de taxistandplaatsen, op te zetten en uit te voeren.

7. Uitvoering en handhaving

De handhaving van het domein taxi behoort primair tot taak van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), die deze in samenwerking met de politie uitvoert.

De maatregelen op basis van deze wetswijziging zijn gericht op een sector, waar de normgetrouwheid in algemene zin niet vanzelfsprekend groot is. De organisatiegraad en sociale controle in dit deel van de taxi-branche zijn beperkt en bij overtredingen is, mede op basis van eerdere ervaringen, naar verwachting de recidivekans relatief groot, zeker in de grote steden.

De spontane naleving bij ritten die met de nieuwe tariefstructuur worden verreden zal naar verwachting vergelijkbaar of beter zijn dan in de huidige situatie omdat, met de taxameter als controleapparaat, de tarieven voor én na de rit door zowel de consument als handhaver beter te doorgronden zijn. Voor zover relevant zullen de klachten via het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer ter afhandeling aan de vervoerder worden doorgestuurd. Desgewenst kan de klacht voorgelegd worden aan de Stichting Geschillencommissie Taxivervoer.

¹ Taxistandplaatsen, rijden of rijden? November 1999, Arcadis.

² Monitoring deregulering taxivervoer: infrastructuur 2003, KPMG-BEA-TNS NIPO Consult.

De invoering van de transparante tariefstructuur leidt niet tot een wijziging van de handhavinginspanningen door de IVW. Behoudens een beleidsondersteunende tijdelijke extra inzet bij de invoering van de tariefstructuur is er naar verwachting geen structurele extra handhavinginzet nodig. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat klachten over de afrekening volgens de taxameter of de vaste ritprijs civielrechtelijk door middel van de nu reeds gehanteerde klachtenregeling en eventueel geschillencommissie worden afgehandeld.

Overtredingen van artikel 84 van de Wp2000 zijn economische delicten, waarvoor de sancties zijn geregeld in de Wet op de economische delicten (WED). Onderhavige wijziging van artikel 84 van de Wp2000 heeft geen gevolgen voor de WED. Ingevolge artikel 93 van de Wp2000 kan ook bestuursrechtelijk worden opgetreden, indien in strijd met het nieuwe artikel 84 van de Wp2000 wordt gehandeld.

Overtredingen zullen in eerste instantie worden afgedaan met een procesverbaal. Eventueel kan, zolang niet aan de eisen is voldaan, het verder mogen verrichten van taxivervoer worden belet. Als sprake is van recidive kan tevens een last onder dwangsom worden opgelegd. Hiermee wordt de huidige handhavinginspanning voortgezet en veroorzaakt deze wetswijziging dus geen extra handhavinglasten.

8. Administratieve lasten bedrijfsleven en burger

Dit wetsvoorstel heeft beperkte gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het instellen van een referentietarief kan als een informatieplicht worden beschouwd en voor de taxibedrijven tot administratieve lasten leiden: enerzijds vanwege het feit dat het referentietarief in aanvulling op de gehanteerde tarieven berekend moet worden en anderzijds vanwege het feit dat dit referentietarief ook op de tariefkaart moet worden vermeld.

Die tariefkaart wijzigt bovendien ook vanwege de door de minister voor te schrijven tariefstructuur. Door het moment van invoering van de tariefstructuur samen te laten vallen met het moment dat de bedrijven toch de tariefkaart moeten vervangen, kunnen de administratieve lasten worden beperkt tot het berekenen van het referentietarief.

De administratieve lasten die voortvloeien uit het invoeren van een referentietarief worden als volgt ingeschat. Van de 4800 taxibedrijven in Nederland richten zich er circa 3300 (deels) op de straattaximarkt. Als berekening van het referentietarief jaarlijks op 15 minuten wordt geschat en het uurloon 49,- euro bedraagt, komen de lasten uit op $3300 \times 0,25 \times 49 = 40\,425$ euro.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten heeft geconstateerd dat in dit wetsvoorstel aandacht is besteed aan alternatieven. Het college heeft besloten onderhavig wetsvoorstel niet te selecteren voor een toets.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten stemt tevens in met de conclusie dat deze wetswijziging niet leidt tot extra administratieve of andersoortige lasten voor de burger. Integendeel, doordat de tarieven aanzienlijk transparanter worden gepresenteerd kan de consument kiezen voor de voor hem voordeligste aanbieder. Doordat de tariefstructuur tevens de onderlinge concurrentie in het taxiaanbod kan vergroten, lijkt een neerwaarts effect op de tariefontwikkeling in de rede te liggen.

9. Bedrijfseffecten

Taxiondernemers moeten bij de invoering van de voorgeschreven tariefstructuur éénmalig een herberekening maken van hun tarieven. Een ander bedrijfseffect, waarmee rekening moet worden gehouden, is het aanpassen van de ingevoerde tarieven in de taxameters. Het streven is de

invoeringstermijn zo in te richten dat deze aanpassing grotendeels samen kan vallen met door de vervoerders reeds geplande tariefwijzigingen. Verwacht mag worden dat de nieuwe tariefstructuur gunstig is voor het marktaandeel van de taxi en uiteindelijk zal leiden tot positieve inkomenseffecten voor de straattaxibedrijven. Er wordt immers een belangrijke door de consument ervaren belemmering, namelijk de ondoorzichtige taxitarieven, weggenomen. Consumenten zullen hierdoor naar verwachting meer gebruik gaan maken van de taxi.

10. Het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV)

Het OPV heeft advies uitgebracht over het wetsvoorstel. KNV Taxi, dat in het OPV is vertegenwoordigd, is van mening dat het voorgestelde referentietarief niet bijdraagt aan vergroting van de transparantie van de tarieven. Het hanteren van gedifferentieerde tarieven (bijvoorbeeld spits- of nachttarieven) zou betekenen dat er evenzoveel referentietarieven moeten worden vermeld. Dat zou betekenen dat de tariefkaart teveel gegevens gaat bevatten, waardoor de inzichtelijkheid afneemt. Verder stelt het advies dat het uitgangspunt dat ingeval de ondernemer een vast tarief hanteert de consument ook altijd moet kunnen kiezen voor een rit op basis van het variabele taxameter tarief ertoe leidt dat de consument steeds de voor hem voordeligste optie kiest. Op deze wijze zou het concept van vaste tarieven worden uitgehold. Ook acht KNV Taxi het bezwaarlijk dat als gevolg van dit uitgangspunt alle straattaxi's voorzien moeten zijn van een taxameter.

In reactie op het OPV-advies is het volgende overwogen. Onder meer in Zweden zijn positieve ervaringen met een referentietarief opgedaan. Differentiatie van tarieven betekent niet dat alle (referentie)tarieven op één en dezelfde tariefkaart vermeld moeten worden. Bij verschillende tarieven ligt het voor de hand verschillende tariefkaarten te hanteren. Dit vloeit ook voort uit de eisen die ten aanzien van de leesbaarheid van de tariefkaart zijn gesteld. Het aantal te vermelden gegevens op één kaart is met het oog daarop niet onbeperkt.

De principiële keuze dat ingeval een vervoerder een vast tarief aanbiedt, de consument ook altijd moet kunnen kiezen voor het variabele tarief waarvan de structuur door de minister is voorgeschreven vindt zijn grondslag in het hoofddoel van dit wetsvoorstel: het versterken van de positie van consument. De consument moet altijd in staat zijn om een vergelijking te maken tussen het aangeboden vaste tarief en het variabele tarief op de meter waarvan de structuur door de minister is voorgeschreven. Dit uitgangspunt maakt de eis dat alle straattaxi's over een taxameter dienen te beschikken, onvermijdelijk.

11. Inwerkingtreding

Dit wetsvoorstel treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. In ieder geval zal aan de ondernemers voldoende tijd worden geboden om zich in te stellen op de voorgeschreven nieuwe tariefstructuur.

12. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdelen A en B

In artikel 84 van de Wp2000 wordt een nieuwe grondslag gecreëerd voor het stellen van regels met betrekking tot de wijze waarop het tarief voor de straattaxi is opgebouwd. Omdat het verzekeren van transparante tarieven noodzakelijk is, zullen de te stellen regels in ieder geval betrekking op de structuur van tarieven die afhankelijk zijn van de variabelen

afstand of tijd. Voorts kunnen de regels de verplichting bevatten dat de vervoerders de voorgeschreven tariefopbouw ook daadwerkelijk hanteren. Er wordt gedelegeerd naar het niveau van de ministeriële regeling omdat de reikwijdte van de in de toekomst vast te stellen regels vaststaat en de voor te schrijven structuur in beginsel uit een beperkt aantal componenten bestaat: een afstandtarief of een wachttarief, al dan niet inclusief een vaste afname van een verplicht aantal kilometers of minuten. Het opnemen van een delegatiegrondslag voor een ministeriële regeling is bovendien noodzakelijk vanwege het feit dat de voor te schrijven structuur, gezien de belangen van de sector, na de evaluatie zo nodig relatief snel kan worden aangepast.

Op grond van de oude tekst van artikel 84 en artikel 86, onderdeel b, van de Wp2000 is de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer vastgesteld. Het betreft een ministeriële regeling die voorschriften bevat omtrent het maximumtarief voor taxivervoer en voorschriften omtrent de wijze waarop ondernemers hun tarieven bekend moeten maken. Het ligt voor de hand om de nieuwe voor te schrijven tariefstructuur in deze regeling op te nemen.

De regels die op grond van artikel 84 van de Wp2000 worden vastgesteld kunnen betrekking hebben op een maximumtarief. Ten opzichte van de oude tekst is de bevoegdheid hiermee gehandhaafd. Omdat het een vangnetbepaling in geval van onvolkomen marktwerking betreft, die bovendien ingrijpende gevolgen voor de markt heeft, gaat het om niet-verplichtende delegatie. Op deze manier heeft de minister de mogelijkheid om zijn overwegingen om al dan niet een maximumtarief vast te stellen, in overleg met de Tweede Kamer, steeds toe te spitsen op de actuele maatschappelijke context.

Het contractvervoer is uitgezonderd van de regels die op grond van artikel 84 van de Wp2000 kunnen worden gesteld. Ten opzichte van de oude formulering heeft slechts een tekstuele wijziging plaatsgevonden.

Artikel 1, onderdeel C

In artikel 86, onderdeel b, wordt het woord «reiziger» vervangen door «consument». In de Wp2000 is het begrip reiziger gereserveerd voor de persoon die een vervoerovereenkomst, mondeling of schriftelijk, is aangegaan. Door dit begrip in artikel 86, onderdeel b, te wijzigen, zijn de betreffende regels omtrent het kenbaar maken van tarieven ook van toepassing op de consument, die (nog) niet in een taxi is ingestapt, zodat deze de tarieven van taxi's onderling kan vergelijken. Op deze wijze wordt de marktwerking beter gefaciliteerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs