

Regeling leges taxivervoer

VW

20 december 1999/Nr. CDJZ/WBII/9900-1859

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Gelet op artikel 9 van het Besluit personenvervoer;

Besluit:

Artikel I

Na artikel 2 van de Regeling vaststelling vergoedingen vergunningen wordt een nieuw artikel 2a toegevoegd, luidende:

Artikel 2a

1. Voor de behandeling van een aanvraag om een vergunning voor het verrichten van taxivervoer is een bedrag verschuldigd van f 1400,-.
2. Voor de behandeling van een aanvraag om wijziging in een vergunning als bedoeld in het eerste lid van gegevens als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onder a, en tweede lid, onder a en b, van het Besluit personenvervoer dan wel een andere wijziging van zodanige vergunning is een bedrag verschuldigd van f 200,-, respectievelijk f 550,-.

Artikel II

In afwijking van artikel 2a van de Regeling vaststelling vergoedingen vergunningen is voor een aanvraag om een vergunning als bedoeld in de artikelen VII van de Wet van 9 december 1999 tot wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer) (Stb. 535) en IV, tweede lid, onder a, van het besluit van 16 december 1999 tot wijziging van het Besluit personenvervoer (deregulering taxivervoer) (Stb. 560):

- a. geen vergoeding verschuldigd, dan wel,
- b. indien uit die aanvraag blijkt dat tegelijkertijd om een wijziging als bedoeld in artikel 2a, tweede lid, van de Regeling vaststelling vergoedingen vergunningen verzocht wordt, een vergoeding verschuldigd als bedoeld in dat lid.

Artikel III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2000.

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

Den Haag, 20 december 1999.
De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.

Toelichting

Algemeen

Doel van de Wet van 9 december 1999 tot wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer) (Stb. 535) (hierna: Wet deregulering taxivervoer) is het vergroten van de rol van de taxi in het Nederlandse personenvervoer door taxiondernemers snel en efficiënt te kunnen laten inspelen op de vraag van de consument en te kunnen laten differentiëren in prijs al naar gelang de geboden kwaliteit. Voorwaarden voor een differentiatie in prijs en kwaliteit zijn: de mogelijkheid van het aanbieden van nieuwe taxiproducten, toetreding tot de markt door ondernemers met nieuwe producten en de mogelijkheid van prijsvariatie in het straattaxivervoer door ondernemers. In het contractvervoer is de ondernemer thans al vrij een eigen tarief te hanteren, welk tarief schriftelijk wordt overeengekomen met de klant.

Indien geen beperking wordt gesteld aan de door de taxiondernemer te hanteren tarieven, bestaat het risico dat de prijzen door een onvolkomen marktwerking gaan stijgen. Dat risico bestaat temeer nu de eerste twee jaar (of langer, indien ingevolge artikel XIII van de Wet deregulering taxivervoer besloten zou worden tot verlenging van de termijn van twee jaar) van een nog niet geheel vrij toegankelijke markt sprake zal zijn (de gefaseerde afbouw van het capaciteitsbeleid). Reden om voornamelijk op grond van artikel 58, eerste lid, van de Wet personenvervoer een maximumtarief voor taxivervoer vast te stellen. Mocht op basis van de evaluatie van de Wet deregulering taxivervoer, welke op grond van artikel XII van die wet plaats zal moeten vinden binnen 18 maanden na inwerkingtreding daarvan, blijken

dat het niet langer noodzakelijk of wenselijk is een maximumtarief vast te stellen of dat het wenselijk is het maximumtarief anderszins te wijzigen, dan ligt een aanpassing van deze regeling voor de hand.

Reden voor een maximumtarief is de beheersbaarheid van de hoogte van de straattaxitarieven ter bescherming van de klant. De ondernemer is vrij de tarieven te bepalen, mits deze zich onder het maximumtarief bevinden.

Aan de ene kant wordt ervan uitgegaan dat naarmate de tarieven lager zijn de vraag van klanten zal toenemen. Aan de andere kant wordt ervan uitgegaan dat de klant bereid is meer te betalen naarmate de kwaliteit hoger is. Een taxiondernemer is vrij te differentiëren onder het maximumtarief. Transparantie van de tarieven is essentieel: de klant moet voor een taxi en de kwaliteit kunnen kiezen en daartoe moet de klant onder andere gemakkelijk de tarieven van de verschillende aanbiedingen met elkaar kunnen vergelijken om een reële keuze te kunnen maken. Vandaar dat in artikel 60 van de Wet personenvervoer en in artikel 156 van het Besluit personenvervoer de mogelijkheid is opgenomen om regels te stellen inzake het kenbaar maken van de tarieven aan de reiziger. Voordat de rit aanvangt moet de klant inzicht hebben in welke tarieven door de taxiondernemer worden gehanteerd. De klant moet buiten de auto, waarmee taxivervoer wordt verricht, kunnen zien welke tarieven door de taxiondernemer worden gehanteerd. Daarnaast moet in de auto zichtbaar een tarief ijs zijn opgenomen, waaruit duidelijk wordt hoe het tarief is opgebouwd. Een taxiondernemer kan op verschillende tijdstippen verschillende tarieven hanteren. Deze moeten dan wel opgenomen zijn in de taxameter (in de toekomst de boordcomputer) en inzichtelijk zijn (via een tarief ijs) in en buiten de auto voor de klant. Artikel 156 van het Besluit personenvervoer geeft de mogelijkheid om tevens regels te stellen over de publicatie van de tarieven en tariefswijzigingen in regionale dag-, nieuws-, of huis-aan-huis-bladen. Voornamelijk zullen deze laatste regels

niet gesteld worden. Redenen daarvoor zijn dat dergelijke regels extra werkzaamheden voor taxiondernemers met zich brengen en dat verwacht wordt dat de toenemende concurrentie tussen ondernemers op prijs en kwaliteit van het vervoer met zich brengt dat de klant hierover geïnformeerd wordt. Mocht evenwel in de komende tijd uit klachten blijken dat de reiziger onvoldoende zekerheid heeft over de door de taxiondernemers gehanteerde tarieven, dan zal overwogen worden om deze regeling te wijzigen. Daarbij zijn verschillende opties denkbaar. De verplichte publicatie van de tarieven in regionale dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen is één optie. Andere opties zijn evenwel niet uitgesloten.

Qua structuur sluit het maximumtarief aan bij de huidige tariefstructuur. Wat dat betreft zal er zowel voor de taxiondernemer als de klant geen wijziging optreden. De huidige tariefstructuur bestaat uit drie onderdelen: a. een vaste aanslag (ook opstaptarief genoemd), b. het kilometertarief en c. het wachttarief. De vaste aanslag is een door de reiziger te betalen vast bedrag, onafhankelijk van de duur en de lengte van de rit. Het kilometertarief is het bedrag per gereden kilometer van de rit. Het wachttarief gaat in op het moment dat de taxi stilstaat tijdens de rit of zeer langzaam rijdt. In enkele vervoergebieden wordt thans een nachttarief geheven. De hoogte van het maximumtarief is zodanig dat de thans geheven nachttarieven daaronder vallen waardoor het afzonderlijk rekening houden met de factor nacht overbodig wordt. Bij de huidige tarieven wordt een onderscheid gemaakt in taxi's waarin maximaal vier of maximaal acht personen (klein busvervoer) of rolstoelgebruikers (rolstoelvervoer) worden vervoerd. In de huidige situatie worden qua tarifiering de twee laatste vaak over één kam geschoren. Bij de bepaling van het maximumtarief is hier rekening mee gehouden. Het maximumtarief wordt voor personenauto's voor maximaal 4 personen, waarmee taxivervoer wordt verricht, als volgt vastgesteld: opstaptarief f 9,70, kilometertarief f 3,60 en het wachttarief f 61,20. Voor personenauto's en busjes voor 5 tot en met maximaal 8 personen en rolstoelbusjes gelden de volgende maxima: opstaptarief, f 15,85, kilometertarief f 4,20 en het wachttarief van f 61,20.

Voor de inwerkingtreding van de Wet dereguleren taxivervoer waren er aanzienlijke verschillen van de tarieven per vervoergebied. Bij de bepaling van de hoogte van het maximumtarief in deze regeling is uitgegaan van de verwachting dat bij een toename van de concurrentie de tarieven zullen dalen. Dit vanuit de veronderstelling dat indien te hoge tarieven worden gehanteerd nieuwe ondernemers zich aanmelden op de markt om te kunnen concurreren met een lagere prijs en de vraag naar vervoer naar zich toe zullen trekken. Echter, indien een hogere kwaliteit wordt geboden dan mag daar ook een prijskaartje aan worden gehangen. Het maximumtarief is dan ook hoger gesteld dan de voor inwerkingtreding van deze regeling geldende tarieven, omdat per tariefonderdeel van het maximumtarief steeds gekozen is voor het voor de inwerkingtreding van deze regeling hoogst gehanteerde bedrag per tariefonderdeel. Daarbij zijn de bedragen voor het kilometertarief en het wachttarief naar beneden afgerond, rekening houdend met een geldsprong van f 0,20 overeenkomstig artikel 9 van de IJkregeling taximeters.

Dit leidt er tevens toe dat taxiondernemers op grond van deze regeling niet op korte termijn verplicht worden hun tarieven aan te passen. Dit is temeer van belang nu het tijdsbestek tussen de publicatie en inwerkingtreding van deze regeling zeer kort is.

Artikelsgewijs

Artikel 1

Bij de tarieven wordt een onderscheid gemaakt in taxi's waarin maximaal vier of maximaal acht personen (klein busvervoer) of rolstoelgebruikers (rolstoelvervoer) worden vervoerd. Een taxi die ruimte biedt aan een groter aantal personen zal echter duurder in aanschaf zijn en minder intensief gebruikt worden dan de reguliere personenauto waarmee taxivervoer wordt verricht. Dat zal ook in het maximumtarief merkbaar moeten zijn. Hetzelfde geldt met betrekking tot rolstoeltaxivervoer. In de onderdelen a en b is daarmee rekening gehouden.

Het maximumtarief bestaat uit de optelsom van de in de onderdelen a tot en met c opgenomen bedragen. Het in rekening brengen van een hoger tarief dan het vastgestelde maximumtarief is als overtreding strafbaar

gesteld in de Wet op de Economische Delicten.

Artikel 2

Artikel 156 van het Besluit personenvervoer geeft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling regels te stellen over de wijze van bekendmaking van de voor het taxivervoer te hanteren tarief in de auto, op een plaats die specifiek bedoeld is voor het instappen van reizigers en in regionale dag-, nieuws- of huis-aan-huis-bladen. In artikel 2 is daaraan gevolg gegeven. De reiziger moet zich een oordeel kunnen vormen over de taxi-ondernemer die hem het voordeligst kan vervoeren. Een dergelijk oordeel moet hij zonder moeite kunnen maken en voordat hij in de taxi plaats neemt. Daartoe dienen de tarieven op of in de auto op een zodanige plaats te zijn aangebracht, dat ook buiten de auto, waarmee taxivervoer wordt verricht, de tarieven zichtbaar zijn. Daarnaast zal een reiziger ook na afloop van de rit moeten kunnen beoordelen of het hem in rekening gebrachte tarief overeenkomt met de tarieven die de taxi-onderneming gesteld heeft. Daarom zullen ook binnen de taxi de te hanteren tarieven zichtbaar moeten zijn voor de reiziger. In de verdere wijze waarop de vervoerder de tarieven zichtbaar maakt, wordt hij – zolang de reiziger kan nagaan welk tarief hem in rekening wordt gebracht – vrijgelaten.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.*