

## Wijziging Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer

*Regeling van 27 november 2006, nr. HDJZ/S&W/2006-1820, Hoofddirectie Juridische Zaken, tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in verband met de invoering van een transparante tariefstructuur*

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op artikel 84 van de Wet personenvervoer 2000 en de artikelen 72a en 73 van het Besluit personenvervoer 2000;

Besluit:

### *Artikel I*

De Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

### Artikel 1

1. De vervoerder biedt taxivervoer aan tegen een variabel tarief per rit dat bestaat uit:
  - a. een vast bedrag, en
  - b. een bedrag per kilometer dat in rekening wordt gebracht voor de derde en volgende kilometers na de aanvang van de rit.
2. Het tarief, bedoeld in het eerste lid, heeft uitsluitend betrekking op het gebruik van de gehele auto.

3. Onverminderd het eerste lid kan de vervoerder taxivervoer aanbieden tegen een vast tarief per rit, al dan niet per zitplaats, dat voorafgaand aan de rit aan de consument wordt kenbaar gemaakt.
4. Een ander tarief voor taxivervoer dan een tarief als bedoeld in het eerste of derde lid is niet toegestaan.

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidend:

### Artikel 1a

1. Het tarief, bedoeld in artikel 1, eerste lid, bedraagt ten hoogste:
  - a. € 7,50 voor het vaste bedrag;
  - b. € 2,20 voor het bedrag per kilometer.
2. Indien het vervoer plaatsvindt in een motorrijtuig, ingericht voor het vervoer van vijf tot en met acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, of, ingericht voor het vervoer van een of meerdere personen, zittend in een rolstoel, bedraagt het tarief, bedoeld in artikel 1, eerste lid, ten hoogste:
  - a. € 12,20 voor het vaste bedrag;
  - b. € 2,52 voor het bedrag per kilometer.

C

In artikel 2, eerste lid, eerste volzin, wordt 'artikel 73 van het Besluit personenvervoer 2000' vervangen door: artikel 1, eerste lid,.

D

Artikel 2a komt te luiden: Overtreding van artikel 1 of 2 vormt een strafbaar

feit als bedoeld in artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten.

E

Het model A, zoals opgenomen in de bijlage, wordt vervangen door het model in de bijlage bij deze regeling.

### *Artikel II*

Onverminderd artikel I is het een vervoerder tot en met 30 juni 2007 toegestaan taxivervoer aan te bieden volgens de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer, zoals die luidde voor de inwerkingtreding van deze regeling.

### *Artikel III*

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2007.

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

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

<sup>1</sup> Stcrt. 1999, 250; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 1 november 2004 (Stcrt. 214).

### **Bijlage behorende bij artikel I, onderdeel E**

Voor info, klachten en suggesties:

**Pentax, Leiden**

Registratie-nr.: **P 12345**

U kunt ook terecht bij:

**www.taxiklacht.nl** of ☎ **0900 202 1881**

[€0,13/min.]

Tariefsoort	Instan./mnl.	2 km	Prijs/volgende km
<b>1. dag</b>	<b>6 – 20 u</b>	<b>6,00</b>	<b>2,00</b>
<b>2. nacht</b>	<b>20 – 6 u</b>	<b>7,00</b>	<b>1,75</b>
<b>3. reductie</b>		<b>6,00</b>	<b>1,50</b>

## Toelichting

### Algemeen

#### 1. Inleiding

Met deze regeling wordt invulling gegeven aan de bevoegdheid van artikel 84 van de Wet personenvervoer 2000 om nadere regels te stellen met betrekking tot de tariefopbouw voor straattaxivervoer. Uit onderzoek is gebleken dat de ondoorzichtigheid van de huidige tarieven voor menige potentiële reiziger een beletsel vormt om een taxi te nemen. Met deze regeling wordt een transparante tariefstructuur ingevoerd zodat de consument vooraf een goede inschatting kan maken van de hoogte van de ritprijs. Doordat alle vervoerders dezelfde tariefstructuur aanbieden, kan de consument deze vervolgens onderling vergelijken. Op deze wijze kan de reiziger een stevigere positie ten opzichte van de ondernemer innemen, waardoor de concurrentie wordt bevorderd. Het einddoel is dat dit zijn weerslag heeft op de hoogte van de taxitarieven in relatie tot de kwaliteit van het geboden vervoer en de mate waarin van deze vervoerssoort gebruik wordt gemaakt.

#### 2. Transparante tariefstructuur in de taxameter

De huidige opbouw van het tarief voor straattaxivervoer bestaat uit drie componenten: een opstaptarief, een tijdtarief en een kilometertarief. Doordat – afhankelijk van de snelheid van de auto – tijdtarief en kilometertarief afwisselend en soms ook tegelijkertijd in rekening worden gebracht, is weinig doorzichtig hoe de ritprijs tot stand komt. Om het taxitarief transparant te maken, is het dus zaak dat het aantal componenten

teruggebracht wordt en dat de hoogte van de ritprijs nog slechts afhankelijk is van één variabele.

Er zijn verschillende opties onderzocht. Alle mogelijkheden zijn beoordeeld op de mate van transparantie voor de klant en hanteerbaarheid door de vervoerder. Wat dit laatste aspect betreft is rekening gehouden met de aanwezigheid van bedrijfseffecten, zoals de gevolgen voor de omzet, de wijze van omgaan met korte en lange ritten en de communicatie met de klant. Uiteindelijk is gebleken dat het uitsluitend hanteren van een kilometertarief gecombineerd met een vast bedrag als eerste aanslag, waarin een tweetal door de klant verplicht aantal af te nemen kilometers is verdisconteerd, de beste optie is. Vanwege de eerste aanslag is de vervoerder namelijk verzekerd van een bepaald bedrag per rit, ook in gevallen van zeer korte ritten, terwijl de consument door het toepassen van de voorspelbare variabele van het kilometertarief vooraf inzicht in de ritprijs wordt geboden.

In het nieuwe artikel 1 is voor alle straattaxivervoer de verplichting opgenomen om de transparante tariefstructuur aan te bieden, bestaande uit een eerste aanslag (waarin de eerste 2 kilometers zijn inbegrepen) en een kilometertarief dat in rekening wordt gebracht voor de derde en volgende kilometers na aanvang van de rit. Het betreft een prijs per rit voor het gebruik van de gehele auto. Omwille van de transparantie en de onderlinge vergelijkbaarheid is het verboden taxivervoer aan te bieden tegen een tarief dat afhankelijk is van de variabele tijd (tijdtarief). Andere tarieven die vervoerders in rekening willen brengen voor diensten, niet zijnde het vervoeren van personen in de beperkte betekenis van de Wet personenvervoer 2000, vallen buiten de reikwijdte van

deze regeling. Deze zogenaamde ‘toeslagen’ worden aan de passagier in rekening gebracht voor extra diensten. Men kan hierbij denken aan een bedrag voor het dragen van koffers of een andere vorm van extra service. Dit door de ondernemer bepaalde tarief draait ook niet voor ritprijsberekening in de taxameter mee (artikel 1, vierde lid). Vervoerders hebben de vrijheid voor dergelijke situaties zelf een tarief te bepalen en kunnen dat tevoren aan de klant te melden. Afspraken die vervoerders en consumenten over dit soort tarieven maken, vallen onder het algemene regime van het Burgerlijk Wetboek en de Algemene voorwaarden voor taxivervoer. Dit vormt tevens een belangrijk onderdeel van de te voeren publiekscampagne bij de invoering van de transparante tariefstructuur.

#### 3. Vaste tarieven

Tijdens het onderzoek heeft een belangrijk deel van de consumenten aangegeven dat de onvoorspelbaarheid van de hoogte van de ritprijs voor hen een belemmering vormt om een taxi te nemen. Om de positie van de consument te versterken, bepaalt deze regeling uitdrukkelijk dat naast de transparante tariefstructuur het de vervoerders tevens is toegestaan vaste tarieven aan te bieden. Deze zijn immers maximaal transparant wat betreft de zekerheid die ze voorafgaand aan de taxirit bieden. Het moet gaan om een vast tarief voor een rit binnen een bepaald gebied, een vast tarief naar een bepaalde bestemming, een zonetarief of een zitplaatstarief. Steeds gaat het erom dat de ritprijs niet beïnvloed wordt door variabelen als kilometer en/of tijd. Voorafgaand aan de rit moet de consument zekerheid hebben over de hoogte van de ritprijs. Dat bete-

kent dat dit vaste tarief ook op voldoende duidelijke wijze aan de consument kenbaar moet zijn gemaakt.

#### 4. Kenbaarheid van tarieven voorafgaand aan de rit

Ingevolge artikel 2 van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer is de vervoerder verplicht het tarief waartegen hij taxivervoer aanbiedt zowel aan de buitenzijde van de auto als in de auto voldoende leesbaar aan de consument te tonen. Aan deze verplichting wordt in ieder geval voldaan als gebruik wordt gemaakt van de taxi-informatiekaart die in de bijlage bij de onderhavige Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer is opgenomen. De model taxi-informatiekaart is minimaal op vijf meter afstand leesbaar en vermeldt naast de tarieven ook de naam en vestigingsplaats van de vervoerder, het P-nummer van de vergunning en het telefoonnummer en internetadres van het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer. Indien de ondernemer ervoor kiest op een andere wijze zijn tarieven en gegevens op het gebied van klachtenbehandeling kenbaar te maken, is het zaak dat daarvoor zodanig cijfers en letters worden getoond dat de leesbaarheid vergelijkbaar is met de gegevens zoals aangeduid op het model.

Omdat het belangrijk is dat de transparante tariefstructuur op een eenduidige en herkenbare wijze aan de consument kenbaar wordt gemaakt, wordt in deze regeling het model van de taxi-informatiekaart aangepast aan de transparante tariefstructuur. De vaste tarieven, die de vervoerder naast de transparante tariefstructuur kan hanteren, vallen echter ook onder de reikwijdte van artikel 2 van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer. Kenmerkend is dat het om personenvervoer gaat. Dat betekent dat deze tarieven ook voldoende leesbaar aan de consument moeten worden getoond; hiertoe kan de onbeschreven ruimte onderaan de model taxi-informatiekaart worden benut. Het is echter denkbaar dat een vervoerder op een bepaald moment zoveel vaste tarieven aanbiedt, bijvoorbeeld naar verschillende bestemmingen, dat bekendmaking ervan op en in de auto afbreuk zou doen aan de leesbaarheid als bedoeld in artikel 2 van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer. In een dergelijk geval kan de vervoerder ermee volstaan dat voldoende leesbaar aan de consument wordt getoond dat naast de transparante tariefstructuur een vast tarief wordt aangeboden. De consument dient dan vóór aanvang van de rit van dat specifieke tarief kennis te kunnen nemen. Dit moet op zodanig duidelijke wijze gebeuren dat ook de toezichthouders met het oog op de handhaving van deze regeling zich ervan kunnen vergewissen welk tarief door de

vervoerder op welk moment wordt aangeboden. Het staat de ondernemer vrij om meerdere tariefkaarten te hanteren<sup>1</sup>, bijvoorbeeld voor overdag, in de nacht of in het weekeinde.

Ook mag op een andere wijze, zoals via stickers op de deur van de taxi, het tarief kenbaar worden gemaakt. Steeds geldt dat de leesbaarheid minstens even goed dient te zijn als die van de modelkaart. Het bekendgemaakte tarief dient overeen te komen met het tarief dat, op het moment dat het taxivervoer wordt aangeboden en/of verricht, daadwerkelijk in de taxameter wordt gehanteerd.

Zoals eerder gesteld vallen eventueel door vervoerders gehanteerde toeslagen buiten de reikwijdte van onderhavige regeling. Vervoerders hebben wel de vrijheid voor dergelijke situaties zelf een tarief te bepalen en dienen dat tevens aan de klant te melden. Dit kan op de onbeschreven ruimte onderaan de model taxi-informatiekaart uit de bijlage bij deze regeling worden vermeld dan wel op een andere wijze.

#### 5. Kenbaarheid van tarieven en tariefopbouw tijdens en na afloop van de rit

Met de invoering van de transparante tariefstructuur in deze regeling wordt beoogd de positie van de consument te verstevigen. De consument kan alleen van deze positie gebruik maken als hij ook in staat wordt gesteld om tijdens en na afloop van de taxirit na te gaan of de vervoerder het afgesproken transparante tarief ook daadwerkelijk heeft toegepast. In de eerste plaats geldt op grond van artikel 127 van het Besluit personenvervoer 2000 de verplichting dat elke auto waarmee straattaxivervoer wordt verricht, voorzien is van een taxameter en dat die vanaf de aanvang van de rit in werking moet zijn gesteld. Ingeval vervoerder en consument een vaste ritprijs zijn overeengekomen, al dan niet per zitplaats, moet de taxameter altijd worden ingeschakeld<sup>2</sup>. Het staat de ondernemer vrij om het vaste tarief al dan niet op het display van de taxameter te tonen.

De taxameter moet zo in de auto zijn geplaatst dat het tarief dat in de taxameter wordt toegepast door de consument in de auto van de display kan worden gelezen. Omdat artikel 2 van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer bepaalt dat het aangeboden tarief ook binnen in de auto aan de consument voldoende leesbaar moet worden getoond, kan de consument de op de taxameter getoonde getallen goed vergelijken met het tarief. De tarieven die op de tariefkaart staan vermeld, moeten derhalve geprogrammeerd zijn in de taxameter en tijdens de rit actief in de taxameter worden toegepast. Na afloop van de rit kan de reiziger op grond van het Burgerlijk Wetboek en de Algemene voorwaarden voor taxivervoer bij het betalen van de ritprijs verzoeken om een kwitantie of bon waarop naast de gege-

vens van de vervoerder ook de datum, de tijd en de opbouw van de ritprijs worden vermeld.

Als de reiziger tijdens de rit constateert dat de vervoerder niet handelt conform de gemaakte tariefafspraken dan dient hij zich tijdens de rit tot de chauffeur te wenden. Mocht de reiziger dit na afloop van de rit constateren, dan kan hij zich op basis van de kwitantie of bon in eerste instantie met een klacht hierover wenden tot de vervoerder en in tweede instantie tot de Geschillencommissie Taxivervoer. In het geval de vervoerder heeft geweigerd een kwitantie of bon te verstrekken, is de uiterste consequentie dat de reiziger zijn betalingsverplichting kan opschorten. Aan de hand van het P-nummer dat ingevolge de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer binnen in de auto en aan de buitenzijde van de auto bekend moet worden gemaakt, kan de consument via [www.taxiklacht.nl](http://www.taxiklacht.nl) alsnog de naam van de vervoerder laten achterhalen en volgens de daarvoor geldende procedure alsnog een klacht indienen.

#### 6. Maximumtarief

Doel van de invoering van de transparante tariefstructuur is om de positie van de consument te verstevigen en de concurrentie te bevorderen. Evenals bij de invoering van de Wet deregulering taxivervoer wordt het in de aanvangsfase evenwel nog nodig geacht een maximumtarief vast te stellen. Het betreft een vangnet om excessief hoge tarieven te voorkomen. Het kan ook als toetsingskader gelden voor de consument voor de werkelijk (door vervoerders) gehanteerde tarieven. De transparante tariefstructuur maakt dat, anders dan in de huidige situatie, mogelijk.

Belangrijk gevolg van de invoering van de transparante tariefstructuur is dat het huidige maximumtarief, dat betrekking heeft op drie componenten, is aangepast. Het maximum van het vroegere wachttarief is verrekend in de twee componenten van de transparante tariefstructuur. Het woord "optelsom" is uit de formule gehaald, zodat een apart maximum geldt ten aanzien van het vaste bedrag als eerste aanslag en het daarop volgende kilometertarief.

Bij de gekozen structuur is goede hanterbaarheid door de vervoerder een belangrijk uitgangspunt. Er is rekening gehouden met de bedrijfseffecten, zoals de gevolgen voor de omzet, de wijze van omgaan met korte en lange ritten en de communicatie met de klant. Net als bij het onderzoek naar een transparante tariefstructuur voor het straattaxivervoer dat ten grondslag lag aan het kabinetsstandpunt<sup>3</sup> over de straattaxitarieven van 10 september 2004, is bij het bepalen van de toegestane hoogte van de twee nieuwe componenten van het maximumtarief uitgangspunt dat dit

zoveel als mogelijk neutraal uitwerkt, zowel ten aanzien van bedrijfsomzet, ritopbrengsten als ritprijzen. Om de bedrijfseffecten van de transparante tariefstructuur in kaart te kunnen brengen, is met behulp van deskundigen een rekenmodel ontwikkeld. Met vertegenwoordigers van de branche is een aantal voorbeeldritten en voorbeeldbedrijven vastgesteld, waar het rekenmodel gebruik van maakt om de effecten voor bepaalde ritten bij een gegeven bedrijf te kunnen voorspellen. Alle taxibedrijven kunnen beschikken over dit rekenmodel, dat aan hen om niet beschikbaar wordt gesteld.

Het rekenmodel is ook benut bij de bepaling van het maximumtarief onder de transparante tariefstructuur. Aan de hand van negen voorbeeldritten onder diverse omstandigheden en een vijftal voorbeeldbedrijven, zijn de effecten van de twee tarievencomponenten op de hoogte van ritprijzen en bedrijfsomzetten in kaart gebracht. Deze effecten zijn vergeleken met de prijs- en omzetteffecten van de huidige drie tariefcomponenten.

In 2005 bedroegen de gemiddelde tarieven voor taxivervoer tot en met 4 personen: het opstaptarief € 2,92, het kilometer tarief € 1,83 en het uurtarief € 30.

Juist voor de omzetverwachting heeft het al dan niet rekening houden met de prijselasticiteit (de mate waarin bij hogere of lagere tarieven nieuwe klanten wegvallen of juist worden aangetrokken), een effect.

Voor het taxivervoer tot en met 4 personen is, als de effecten van de prijselasticiteit worden meegerekend, de omzet gelijk of beperkt hoger, als de maxima voor de vaste eerste aanslag (met de eerste 2 kilometers inbegrepen) op € 6,75 en het bedrag per kilometer voor de derde en daarop volgende kilometers op € 1,80 worden gesteld. De ritprijzen voor zowel korte als lange ritten zijn nagenoeg gelijk aan die onder de huidige structuur.

Indien de prijselasticiteit evenwel niet wordt meegerekend, leidt elke tariefverlaging of -verhoging vanzelfsprekend direct tot minder of meer omzet. Uitgaande van opbrengstneutraliteit ten opzichte van de huidige structuur, komt het maximumbedrag van de eerste (vaste) aanslag uit op € 7,50 en het bedrag voor de derde en daarop volgende kilometers op € 2,08. Teneinde een zekere mate van flexibele tarifiering niet onmogelijk te maken, zoals wat hogere tarieven in de spitsperiode of juist lagere in de dalperiode, en daarbij in aanmerking nemend dat het maximumtarief vanaf 1 januari 2003 al niet is verhoogd, is bij de vaststelling van het maximumtarief ervoor gekozen om voor de 2 nieuwe componenten ten hoogste de volgende toegestane bedragen vast te stellen: voor de eerste aanslag (inclusief de eerste 2

kilometers) € 7,50 en voor het bedrag per kilometer voor de derde kilometer en de daaropvolgende kilometers € 2,20.

Voor vervoer per taxi van 5 tot 8 personen en rolstoelvervoer, dat met taxibusjes wordt uitgevoerd, gelden in de huidige structuur, behoudens het uurtarief, aparte (hogere) maximumbedragen per component. Voor de transparante tariefstructuur geldt, naar analogie van het vervoer per taxi tot en met 4 personen, als maximumbedrag voor de vaste eerste aanslag € 12,20 en voor het bedrag per kilometer voor de derde en daaropvolgende kilometers € 2,52.

Met het voorgestelde maximumtarief blijft een zekere speelruimte voor de ondernemer bestaan bij het vaststellen van het tarief voor zowel korte als lange ritten.

Het maximumtarief heeft geen betrekking op vaste tarieven als bedoeld in artikel 1, derde lid van de regeling. Dergelijke tarieven zijn voor aanvang van de rit maximaal transparant. Omdat het variabele tarief altijd aangeboden dient te worden, kan de consument daar altijd op terugvallen. En omdat daarop het maximumtarief wél van toepassing is, wordt in het geval dat de consument kiest voor het variabele tarief dus bescherming geboden tegen excessief hoge tarieven.

#### *7. Administratieve lasten bedrijfsleven en bedrijfseffecten*

De invoering van een transparante tariefstructuur voor de straattaxi brengt als gevolg van de hieruit voortvloeiende informatieverplichting, het bepalen van nieuwe tarieven en het op een eenduidige en herkenbare wijze duidelijk maken van de gehanteerde tarieven, administratieve lasten<sup>4</sup> voor de branche met zich mee. Daarnaast leidt de invoering van de transparante tariefstructuur voor vervoerders tot het 'omzetten' van de taxameter. De kosten die hieruit voortvloeien moeten worden aangemerkt als bedrijfseffecten en vallen als zodanig buiten de reikwijdte van de berekening van de administratieve lasten.

Bij de inwerkingtreding van de onderhavige regeling zijn er naar verwachting ruim 10.000 voertuigen die voor de uitvoering van het straattaxivervoer worden ingezet, bij circa 3.300 ondernemingen die straattaxivervoer verrichten. Voor de invoering van de transparante tariefstructuur moeten de vervoerders een aantal zaken in hun bedrijfsvoering aanpassen. Het betreft in de eerste plaats het omzetten van de huidige tarieven naar de nieuwe twee-componentenstructuur. Daarbij moeten de vervoerders in de gelegenheid worden gesteld zich te bezinnen of, en zo ja op welke wijze, ze de nieuwe mogelijkheid om vaste ritprijzen te hanteren in hun bedrijfsvoering inpassen. De inschatting is dat het een gemiddelde ondernemer 30 minuten kost om de

nieuwe tarieven, op basis van de transparante tariefstructuur, te bepalen. Dat betekent in dit opzicht een totaal van administratieve lasten van € 80.850 (op basis van een uurloon van € 49).

Onderhavige regeling impliceert een wijziging van de modeltariefkaart. Hierbij moet worden opgemerkt dat het gaat om de voertuigen waarmee uitsluitend straattaxivervoer wordt verricht; onderhavige wijziging en de hieruit voortvloeiende administratieve lasten zijn niet van toepassing op vervoerders die taxivervoer verrichten waarbij schriftelijk een tarief is overeengekomen voor het gedurende een bepaalde periode meermalen verrichten van taxivervoer. Deze vervoerders kunnen blijven volstaan met het kenbaar maken van het gedeelte van de model taxiformaatkaart waarop de verplichte elementen van de klachtenregeling zijn opgenomen (model B bij de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer).

Voor de berekening van de administratieve lasten is ervan uitgegaan dat voor circa een derde van de 10.000 voertuigen een vervanging van de tariefkaart vereist zal zijn. Op basis hiervan bedragen de administratieve lasten voor deze groep bij de invoering van de transparante tariefstructuur maximaal € 40.829 (uitgaande van een handeling van 15 minuten en een uurloon van € 49).

Voor beide hier genoemde administratieve lasten geldt dat deze een éénmalig karakter hebben. Op basis van het voorgaande bedragen de administratieve lasten voor het bedrijfsleven bij de invoering van de transparante tariefstructuur voor de straattaxi maximaal € 121.679.

Bij de invoering van de transparante tariefstructuur is het noodzakelijk dat alle ondernemers de transparante tariefstructuur (laten) programmeren in de taxameters; de kosten die hiermee samenhangen moeten worden aangemerkt als 'naleavingskosten' en kunnen worden beschouwd als bedrijfseffecten. Het programmeren van de transparante tariefstructuur in de taxameter betreft met name een aanpassing van de software die in de meter 'draait'. Voor aanpassing van de huidige taxameters dienen ondernemers naar een keuringsstation te gaan dat gecertificeerd is om deze aanpassing (het programmeren van de transparante tariefstructuur in de taxameters) te verrichten. Bij een beperkt deel van deze taxameters zijn ondernemers overigens in staat zelf de benodigde aanpassing door te voeren, waardoor hun kosten worden beperkt.

De administratieve lasten voor het bedrijfsleven worden als gevolg van deze regeling zoveel mogelijk beperkt doordat aan alle vervoerders een modeltariefkaart ter beschikking wordt gesteld. De kaart zal daarnaast – net als nu al mogelijk is – voor de vervoerders

op eenvoudige wijze te downloaden zijn via [www.taxiwet.nl](http://www.taxiwet.nl). Hierbij behoudt de vervoerder voorts nog de vrijheid om de gehanteerde tarieven en de verplicht gestelde elementen van de klachtenregeling op eigen wijze kenbaar te maken. Voorwaarde is dat het niet ten koste mag gaan van de leesbaarheid en de kenbaarheid van genoemde gegevens. Om de administratieve lasten verder te beperken, wordt aan de ondernemers ook een rekenmodel beschikbaar gesteld om de omzetting te faciliteren.

Deze regeling is in concept voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (ACTAL). Het College heeft besloten de onderhavige wijziging niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten voor bedrijven.

#### 8. Handhaving: toezicht en controle

Deze regeling heeft zijn grondslag in artikel 84 van de Wet personenvervoer 2000. Hij ziet dus op tarieven die in rekening worden gebracht voor taxivervoer. Ingevolge artikel 1, onderdeel j, van de Wet personenvervoer 2000 betreft het personenvervoer per auto tegen betaling. De handhaving van het bepaalde in deze regeling is derhalve gericht op tarieven die worden aangeboden en in rekening worden gebracht voor het daadwerkelijk vervoeren van personen per auto. Tarieven die voor andere of aanvullende diensten in rekening worden gebracht, vallen buiten de reikwijdte van de regeling en dus ook buiten het taakgebied van de handhavende instanties.

Om de verplichtingen in deze regeling te kunnen handhaven, is het voor de toezichthouders van belang dat de transparante tariefstructuur ingevolge artikel 2 van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer voldoende leesbaar aan de consument wordt getoond, zowel aan de buitenzijde van de auto als binnenin, en dat het betreffende actieve tarief in de taxameter staat geprogrammeerd. Op het moment dat taxivervoer wordt verricht, moet de taxameter bovendien zodanig staan ingeschakeld dat de consument kennis kan nemen van het afgesproken (variabele) tarief. Voorts zien de toezichthouders er met behulp van dezelfde controlemiddelen op toe dat naast de transparante tariefstructuur alleen vaste ritprijzen worden aangeboden en dat geen tijdtarief wordt toegepast. Dit betekent dat de toezichthouder door toepassing van het bestuursrechtelijk of strafrechtelijk instrumentarium kan optreden op het moment dat hij constateert dat in de taxameter een wachttarief is ingesteld.

Hoewel de handhavinglast als gevolg van de invoering van de transparante tariefstructuur enigszins toeneemt, neemt deze af voor wat betreft de handhaving van het maximumtarief. De

handhaving wordt substantieel eenvoudiger omdat het nog maar om twee componenten gaat, het maximum slechts betrekking heeft op de transparante tariefstructuur en het woord "optelsom" uit de formule is geschrapt. Het gevolg is dat inspecteurs en politie niet meer hoeven te wachten totdat de taxirit voltooid is om te kunnen bepalen of het maximumtarief is overschreden. In de nieuwe situatie kan men aan de hand van de tariefkaart en de instelling van de taxameter voorafgaand aan de rit reeds zien of de vervoerder het maximumtarief naleeft.

#### 9. Advies Overlegorgaan personenvervoer

Het ontwerp van deze regeling is op 16 mei 2006 voorgelegd aan het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV). Het OPV heeft op 23 mei 2006 daarover een rapport uitgebracht (kenmerk OVW-2006/0351). Het OPV heeft niet tot een eensluidend advies kunnen komen. De leden van het OPV onderschrijven dat de huidige tariefstructuur verbetering behoeft. De brancheorganisaties en de consumentenorganisaties nemen echter duidelijk onderscheiden standpunten in ten aanzien van de voorgestelde wijziging van de tariefsystematiek voor de straattaxi.

De brancheorganisaties wijzen de invoering van het nieuwe tariefstelsel af. Met name de verplichte verwijdering van de factor tijd uit de taxameter voor wat betreft de tariefopbouw en de handhaving van het maximumtarief wordt onacceptabel en niet in de geest van de doelstelling van onderhavige beleid geacht.

De consumentenorganisaties onderschrijven juist allen de invoering van het nieuwe tariefstelsel, omdat het stelsel de transparantie vooraf voor de klant zal verhogen. Volgens hen ligt in de markt potentie die door de negatieve perceptie van de reiziger en het gebrek aan transparantie niet wordt benut. De consumentenorganisaties zien onderhavige regeling als een eerste stap om het taxivervoer te populariseren en tegelijkertijd de markt omzet te verhogen.

Naar aanleiding van het (tegenstrijdig) advies van het OPV en het daaropvolgend overleg met de taxibranche is de hoogte van het maximumtarief dat is opgenomen in het voorgestelde artikel 1a naar boven bijgesteld. Overwogen is dat de ondernemer voldoende flexibiliteit bij het vaststellen van de variabele tarieven moet behouden.

#### 10. Voorlichting en communicatie

Uitgebreide en heldere communicatie en voorlichting over de transparante tariefstructuur vormen belangrijke voorwaarden voor het succes ervan. Vanwege de implicaties van de transparante tariefstructuur voor zowel ondernemer als consument, is het van belang dat voor-

lichting en communicatie zowel naar de consument als naar de branche plaats dient te vinden. Hiertoe worden direct na publicatie van onderhavige regeling verschillende acties ondernomen:

- het beschikbaar stellen van een rekenmodel waarmee ondernemers eenvoudig de effecten van de huidige structuur kunnen vergelijken met de transparante tariefstructuur
- het opnieuw om niet beschikbaar stellen van een nieuwe en aangepaste modeltariefkaart
- brede publiekscampagne (advertenties, brochures etc.) om de transparante tariefstructuur te introduceren bij de consument
- het plaatsen van informatieborden op de standplaatsen met daarop de afstanden naar de belangrijkste bestemmingen; daarover ben ik in overleg met de vier grote steden
- gemeenten kunnen ook via touroperators, hotels, een website en reisguides zorg dragen voor op maat aangeleverde informatie over het taxivervoer in hun stad.

Bij het bekendmaken van de transparante tariefstructuur is ook nadrukkelijk een rol voor branche partijen weggelegd. De branche partijen zijn dan ook opgeroepen om hun ervaring en deskundigheid in te brengen bij de invoering van de transparante tariefstructuur.

#### 11. Evaluatie

Tot slot zal de werking van de transparante tariefstructuur 1 jaar na invoering worden geëvalueerd. In deze evaluatie kunnen onder meer de tariefontwikkeling, de omzetontwikkeling van de bedrijven en het effect op het taxigebruik in kaart worden gebracht. Ook kunnen de resultaten – met het oog op het maximumtarief – bezien worden in het licht van de overweging om nog langer het maximumtarief te handhaven.

#### Artikelsgewijs

##### Artikel 1, onderdeel A

De verplichting om de transparante tariefstructuur aan te bieden geldt voor alle vervoerders die straattaxivervoer aanbieden. Ingevolge artikel 84, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 is het zogeheten contractvervoer uitgezonderd. Voor de interpretatie van taxivervoer moet worden aangesloten bij de definitie in artikel 1, onderdeel j, van de wet: personenvervoer per auto, anders dan openbaar vervoer, en tegen betaling. Deze definitie impliceert dat de tariefstructuur wel van toepassing is op het wachten of stilstaan van de auto als onderdeel van dat vervoer, hoewel daar als gevolg van het vierde lid nooit een wachttarief voor in rekening mag worden gebracht. De consequentie is dat nadat de transparante tariefstructuur is ingevoerd, in de taxameter geen wachttarief

rief meer mag zijn geprogrammeerd. Omdat de verplichting in het nieuwe artikel is toegesneden op taxivervoer, valt het beschikbaar houden van de auto voorafgaand aan de taxirit of op enig moment tijdens de rit, zonder dat dit wachten deel uitmaakt van het personenvervoer als zodanig, buiten het bereik van het nieuwe artikel 1. Dit betekent dat hierover in de praktijk afzonderlijke afspraken tussen vervoerder en de consument kunnen worden gemaakt en die zijn uiteraard toegestaan.

Onder het aanbieden van een tarief wordt in ieder geval verstaan dat het tarief kenbaar wordt gemaakt conform artikel 2 van de regeling en dat het betreffende tarief in de taxameter is geprogrammeerd. Vanaf het moment dat de taxirit is aangevangen, dient bovendien de display het aangeboden en kenbaar gemaakte variabele tarief als bedoeld in artikel 1 van deze regeling te vertonen.

Het derde lid maakt uitdrukkelijk mogelijk dat de vaste ritprijs, die naast de transparante tariefstructuur kan worden aangeboden, ook betrekking kan hebben op de verhuur van een zitplaats in de auto. Als gevolg van het tweede lid is dit uitdrukkelijk uitgesloten voor de transparante tariefstructuur.

#### *Artikel I, onderdeel C*

Deze wijziging beperkt de verplichting om het tarief voor de consument duidelijk leesbaar te tonen tot het variabele tarief. Het staat de ondernemer vrij om op de tariefkaart aan te geven dat vaste tarieven worden gehanteerd.

#### *Artikel I, onderdeel D*

In het huidige artikel 2a van de regeling wordt overtreding van het voorschrift vervat in artikel 2 met betrekking tot de het leesbaar tonen van het tarief en gegevens inzake de klachtenbehandeling als strafbaar feit als bedoeld in artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten aangemerkt. In onderdeel C wordt hieraan het voorschrift vervat in het nieuwe artikel 1 toegevoegd om aldus strafrechtelijke handhaving daarvan mogelijk te maken.

#### *Artikel I, onderdeel E*

Het in de bijlage van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer opgenomen model A van de

modeltariefkaart is aangepast aan de transparante tariefstructuur. Onder de onderdelen van de transparante tariefstructuur die aan de consument kenbaar moeten worden gemaakt worden in ieder geval verstaan de componenten van de transparante tariefstructuur en de mogelijkheid voor ondernemers om vaste tarieven te hanteren.

Opgemerkt moet worden dat de modeltariefkaart een model betreft, waarmee vervoerders in ieder geval aan de hiervoor genoemde kenbaarheidsverplichting voldoen. Het staat de individuele ondernemers vrij om op een andere wijze, zoals via stickers op de deur van de taxi, het tarief kenbaar te maken. Steeds geldt dat de leesbaarheid minstens even goed dient te zijn als die van de modeltariefkaart zoals opgenomen in de bijlage van deze regeling.

#### *Artikel II en III*

Deze regeling treedt inwerking met ingang van 1 januari 2007.

Met de invoering van de transparante tariefstructuur voor de straattaxi zijn echter enkele praktische aspecten gemoeid. De individuele ondernemer moet, op basis van de huidige componenten die de ritprijs bepalen (opstaptarief, wachttarief, kilometertarief), één of meerdere nieuwe tarieven bepalen (waarbij het wachttarief is versleuteld in de overige twee componenten) en deze vervolgen in de taxameter (laten) invoeren. Dat geldt ook voor een nieuwe, met de nieuwe tarieven corresponderende, tariefkaart.

Voor de ondernemers is daarom een overgangsregeling getroffen. In feite betreft het de ondernemers die straattaxivervoer verrichten, aangezien voor de ondernemers die alleen contractvervoer verrichten geen taxameterverplichting geldt. De groep ondernemers waarvoor wel een taxameterverplichting geldt krijgt tot en met 30 juni 2007 de tijd om de taxameters, van de bij hun onderneming aangesloten taxivoertuigen, aan te passen aan de (twee) componenten van de transparante tariefstructuur. Dit is geregeld in artikel II.

Op basis van artikel II is het een taxi-ondernemer gedurende deze periode ook toegestaan om de prijs van een taxirit te bepalen aan de hand van een opstap-, wachttijd- en kilometertarief, met inachtneming van het maximumtarief

dat voor elk van deze componenten van toepassing is, en aan de consument (voldoende leesbaar) kenbaar te maken. Uiteraard mogen de taxiondernemers ook al de transparante tariefstructuur, zoals beschreven in onderhavige regeling, voeren en (voldoende leesbaar) kenbaar maken. Gedurende de overgangsperiode mag dus zowel taxivervoer worden aangeboden tegen het oude – uit drie componenten bestaande – tariefsysteem, als tegen de nieuwe, transparante tariefstructuur. Vanaf 1 juli mag uitsluitend de transparante tariefstructuur worden aangeboden.

Een overgangstermijn van zes maanden biedt de taxiondernemingen die straattaxivervoer verrichten naar verwachting ruimschoots de tijd om hun nieuwe tariefstelling te bepalen en in te (laten) voeren in de taxameters. Voorts wordt een gelijkmatige spreiding van de aanpassing van de taxameters mogelijk gemaakt. Een langere periode is niet alleen onnodig, maar heeft ook als nadeel dat de ondernemer te lang tevooren al de toekomstige in te voeren tarieven moet bepalen. Bovendien zou de consument over een te lange periode met twee verschillende tariefstructuren worden geconfronteerd.

Een goede en tijdige voorlichting is hierbij van groot belang. In een voorlichtingscampagne zal de individuele taxi-ondernemer worden gewezen op de veranderingen en de vereisten waaraan na inwerkingtreding van deze maatregel moet zijn voldaan.

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

<sup>1</sup> Met het oog op de begrijpbaarheid is het aantal op de kaart te vermelden tarieven beperkt. Dat betekent echter geenszins een beperking voor de ondernemer ten aanzien van het aantal tarieven dat hij kan hanteren. Voor een ondernemer die van meer tarieven gebruik wil maken dan op de tariefkaart vermeld mogen worden, is alleen de consequentie dat sprake is van meerdere tariefkaarten.

<sup>2</sup> Dit om in ieder geval de gegevens van de rittenstaat (aanvangstijd, kilometers) vast te leggen.

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 25 910, nr. 51.

<sup>4</sup> Voor de berekening van de administratieve lasten is gebruik gemaakt van gegevens van het ministerie van V&W, de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Koninklijk Nederlands Vervoer en de PxQ-sheets administratieve lasten personenvervoer 2002.