

Wijziging Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer

Regeling tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in verband met de invoering van de mogelijkheid om voor wachten op verzoek van de consument een tarief in rekening te brengen

22 augustus 2007/Nr. HDJZ/
S&W/2007-1078
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Gelet op artikel 84 van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 73 van het Besluit personenvervoer 2000;

Besluit:

Artikel I

De Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:

4. Het is verboden om voor het enkele vervoer een ander tarief in rekening te brengen dan een tarief als bedoeld in het eerste of derde lid.

2. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:

5. De vervoerder kan een tarief in rekening brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de rit, mits dit vooraf met de consument is overeengekomen.

6. De vervoerder kan een tarief in rekening brengen voor aanvullende diensten, mits dit vooraf met de consument is overeengekomen.

B

Aan artikel 1a wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Het tarief, bedoeld in artikel 1, vijfde lid, bedraagt ten hoogste € 33,- per uur.

C

In artikel 2, eerste lid, wordt de zinsnede 'bedoeld in artikel 1, eerste lid' vervangen door: bedoeld in artikel 1, eerste of vijfde lid.

D

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

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J.C. Huijzinga-Heringa.

¹ Stcrt. 1999, 250; laatstelijk gewijzigd bij regeling van 27 november 2006 (Stcrt. 235).

Bijlage behorende bij artikel 1, onderdeel D

Model A

Voor info, klachten en suggesties:			
Pentax, Leiden			
Registratie-nr.: P 12345			
U kunt ook terecht bij: www.taxiklacht.nl of ☎ 0900 202 1881 <small>[€0,13/min.]</small>			
Tariefsoort	Tinstar, incl. 2 km	Prijs/volgende km	
1. dag 6 – 20 u	6,00	2,00	
2. nacht 20 – 6 u	7,00	1,75	
3. reductie	6,00	1,50	
Vooraf wachten	30 euro / uur		

Toelichting

Algemeen

1. Inleiding

Op 1 januari 2007 is de Regeling tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in verband met de invoering van

een transparante tariefstructuur (Stcrt. 2006, 235) in werking getreden. Met die regeling is invulling gegeven aan de bevoegdheid van artikel 84 van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) om nadere regels te stellen met betrekking tot de tariefopbouw voor straattaxivervoer. Voor de vervoerder geldt op basis van die regeling de verplichting

om voor alle straattaxivervoer de transparante tariefstructuur aan te bieden, bestaande uit een eerste aanslag (waarin de eerste twee kilometers zijn inbegrepen) en een kilometer tarief dat in rekening wordt gebracht voor de derde en volgende kilometers na aanvang van de rit.

Artikel 84, eerste lid, Wp2000, bepaalt dat bij ministeriële regeling regels worden gesteld over tarieven voor taxivervoer. Aan het begrip taxivervoer werd in de regeling die op 1 januari 2007 in werking is getreden een beperkte betekenis toegekend als zijnde het daadwerkelijk vervoeren van personen. In de onderhavige regeling is uitgangspunt dat ook de zogenaamde aanvullende diensten onder het begrip taxivervoer vallen. In aanvulling op bovengenoemde regeling (Stcrt. 2006, 235) strekt deze regeling ertoe om de mogelijkheid op te nemen om voor de wachtperiode bij aanvang van de rit een tarief in rekening te brengen. Ook blijft mogelijk om voor andere aanvullende diensten, dan wachten bij aanvang van de rit, een tarief in rekening te brengen. Daarbij kan gedacht worden aan wachten tijdens de rit (bij pinnen of het halen van een bloemetje) en het dragen van koffers.

2. Wachttarief in de taxameter

In het nieuwe artikel 1 is voor alle straattaxivervoer de mogelijkheid opgenomen (artikel 1, lid 5) om een tarief in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de taxirit. Het betreft een tarief voor de periode dat de taxichauffeur, op verzoek van de consument, voorafgaand aan de rit op die consument wacht. Men kan hierbij denken aan het wachten na horecabezoek of als een vergadering uitloopt. Het in rekening te brengen tarief voor deze vorm van wachten dient door de chauffeur wel voldoende duidelijk aan de consument kenbaar te zijn gemaakt (bijvoorbeeld bij boeking of gelijktijdig met het melden door de chauffeur dat de taxi is voorgerezen) en met de consument zijn overeengekomen. Onderhavige regeling bepaalt uitdrukkelijk dat het niet is toegestaan om voor het enkele vervoer een ander tarief in rekening te brengen dan een variabel of vast tarief (eerste of derde lid). Dit betekent dat het tarief voor wachten alleen bij aanvang van de rit, en niet gedurende de periode dat het vervoer daadwerkelijk wordt verricht, in rekening gebracht mag worden.

Ook mag de vervoerder voor aanvullende diensten, naast het wachten bij aanvang van de rit, een tarief aan de consument in rekening brengen. Men kan hierbij denken aan een bedrag voor het dragen van koffers of een tarief voor het wachten tijdens de rit. Een dergelijk door de ondernemer bepaald tarief draait ook niet voor ritprijsberekening in de taxameter mee. Vervoerders hebben de vrijheid voor dergelijke situaties zelf een tarief te bepalen en dienen dat tevoren met de consument te zijn overeengekomen.

3. Kenbaarheid van wachttarief bij aanvang van de rit

Ingevolge het nieuwe artikel 2 van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in verband met de invoering van de mogelijkheid om voor wachten op verzoek van de consument een tarief in rekening te brengen, is de vervoerder verplicht naast het tarief waartegen hij taxivervoer aanbiedt ook (indien de vervoerder van deze mogelijkheid gebruik maakt) het tarief voor de wachtperiode bij aanvang van de rit 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 model taxi-informatiekaart die in de bijlage bij de onderhavige regeling is opgenomen. Dit model biedt de mogelijkheid om voor wachten op verzoek van de consument een tarief in rekening te brengen. De model taxi-informatiekaart is minimaal op vijf meter afstand leesbaar.

Indien de ondernemer ervoor kiest op een andere wijze zijn tarieven (en gegevens op het gebied van klachtenbehandeling) kenbaar te maken (zoals bijvoorbeeld via stickers op de deur van de taxi), is het zaak dat daarvoor zodanig cijfers en letters worden getoond dat de leesbaarheid tenminste vergelijkbaar is met de gegevens zoals aangeduid op het model. 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 voor bedoelde vorm van wachten door de vervoerder wordt aangeboden.

Genoemde verplichting ten aanzien van het kenbaar maken van het tarief voor wachten bij aanvang van de rit geldt – evenals bij het aanbieden van taxivervoer tegen een vast tarief per rit – niet voor de tarieven van andere aanvullende diensten die vervoerders aan de consument in rekening kunnen brengen. Van belang is dat dit tarief wel voorafgaand aan de rit met de consument is overeengekomen. De vervoerder mag de model taxi-informatiekaart vanzelfsprekend wel gebruiken om daarop naast het variabele tarief en tarief voor wachten bij aanvang van de rit, ook zijn vaste en aanvullende tarieven kenbaar te maken.

4. Maximumtarief

Evenals bij de invoering van een transparante tariefstructuur voor het straattaxivervoer wordt het ten aanzien van het tarief dat in rekening gebracht kan worden voor de wachtperiode bij aanvang van de rit, 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 maximale hoogte van dit tarief voor bedoelde vorm van wachten is een afgeleide van het tijdtarief dat door de vervoerder in rekening werd gebracht vòòr de invoering van de transparante tariefstructuur. Dit tarief was gemaximeerd tot € 32,87 per uur en werd in rekening gebracht indien de auto onder een door de taxameter bepaalde omschakelsnelheid reed. In de oude situatie werd ook gebruik gemaakt van dit tarief indien de consument later dan afgesproken in de taxi stapte. In de situatie waarin onderhavige regeling voorziet gebeurt eigenlijk hetzelfde: de taxameter wordt alvast aangezet voordat het daadwerkelijke vervoer begint. Er is daarom aangesloten bij het oude tijdtarief. Het maximumtarief is daarbij afgerond tot € 33,- per uur (exact 0,55 eurocent per minuut). Dit tarief geldt zowel voor het vervoer per taxi tot en met 4 personen alsook voor het vervoer van 5–8 personen.

5. Administratieve lasten bedrijfsleven en bedrijfseffecten

De invoering van de mogelijkheid voor vervoerders om een tarief in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de taxirit brengt als gevolg van de hieruit voortvloeiende informatieverplichting, het bepalen van de eventueel te hanteren (wacht)tarieven en het op een eenduidige en herkenbare wijze duidelijk maken van dit tarief, administratieve lasten¹ voor de branche met zich mee. Daarnaast leidt de invoering van een dergelijk tarief voor bedoelde vorm van wachten 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 15.000 voertuigen die voor de uitvoering van het straattaxivervoer worden ingezet, bij circa 3.300 ondernemingen die straattaxivervoer verrichten. Voor de invoering van de mogelijkheid om een tarief in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de taxirit moeten de vervoerders een aantal zaken in hun bedrijfsvoering aanpassen. Vervoerders moeten in de gelegenheid worden gesteld zich te bezinnen of, en zo ja op welke wijze, zij de nieuwe mogelijkheid om een tarief in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de rit in hun bedrijfsvoering inpassen. De inschatting is dat het een ondernemer gemiddeld 10 minuten kost om de nieuwe tarieven te bepalen. Dat betekent in dit opzicht een totaal van administratieve lasten van maximaal € 26.950 (op basis van een uurloon van € 49).

Onderhavige regeling impliceert een wijziging van de model taxi-informatiekaart van de voertuigen waarmee straattaxivervoer wordt verricht. Voor de berekening van de administratieve lasten is ervan uitgegaan dat voor circa driekwart van de 15.000 voertuigen een vervanging van de tariefkaart vereist zal zijn. Op basis hiervan bedragen de administratieve lasten voor deze groep bij de invoering van de mogelijkheid om een tarief in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de taxirit maximaal € 91.875 (uitgaande van een handeling van 10 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 mogelijkheid om een tarief in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de taxirit maximaal € 118.825. Hierbij moet worden opgemerkt dat met het mogelijk maken om een tarief in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de rit, juist tegemoet wordt gekomen aan een door de branche gesignaleerd (praktisch) uitvoeringsprobleem bij de invoering van transparante tarieven voor taxivervoer.

Indien de vervoerder gebruik wenst te maken van de mogelijkheid om een tarief aan de consument in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de rit, dan is het noodzakelijk dat deze vervoerders dit tarief voor bedoelde vorm van wachten (laten) programmeren in de taximeters; de kosten die hiermee samenhangen moeten worden aangemerkt als 'nalevingskosten' en kunnen worden beschouwd als bedrijfseffecten. Het programmeren van dit tarief voor bedoelde vorm van wachten in de taximeter betreft met name een aanpassing van de software die in de meter 'draait'. Voor aanpassing van de huidige taximeters dienen ondernemers naar een keuringsstation te gaan dat gecertificeerd is om deze aanpassing te verrichten.

De administratieve lasten voor het bedrijfsleven worden als gevolg van deze regeling zoveel mogelijk beperkt doordat aan alle vervoerders, net zoals dat nu het geval is, 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.taxi-wet.nl. Hierbij behoudt de vervoerder vooralsnog de vrijheid om de gehanteerde tarieven en de verplicht gestelde elementen van de klachtenregeling op eigen wijze kenbaar te maken.

Deze regeling is in concept voorgesteld 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.

6. Handhaving: toezicht en controle

De handhaving van het bepaalde in deze regeling is gericht op tarieven die worden aangeboden en in rekening worden gebracht voor de wachtperiode bij aanvang van de rit (naast de bestaande handhaving op het daadwerkelijk vervoeren van personen per auto).

Om de verplichtingen die uit deze regeling voortvloeien te kunnen handhaven, is het voor de toezichthouders van belang dat het (gemaximeerde) tarief dat in rekening wordt gebracht voor de wachtperiode bij aanvang van de taxirit ingevolge artikel 2 van onderhavige regeling, voldoende leesbaar aan de consument wordt getoond (zowel aan de buitenzijde van de auto als daarbinnen) en dat het betreffende actieve tarief in de taximeter staat geprogrammeerd.

Voorts zien de toezichthouders er op toe dat tijdens het vervoer dat wordt verricht, nadat de rit is aangevangen, bij de ritprijsopbouw geen wachttarief in rekening wordt gebracht. Dit betekent dat de toezichthouder door toepassing van het bestuursrechtelijk of strafrechtelijk instrumentarium kan optreden op het moment dat hij constateert dat in de taximeter tijdens de rit een wachttarief is ingesteld.

In de nieuwe situatie kan men aan de hand van de tariefkaart en de instelling van de taximeter voorafgaand aan de rit reeds zien of de vervoerder het maximumtarief naleeft.

7. Advies Overlegorgaan Personenvervoer

Het ontwerp van deze regeling is op 20 juli 2007 voorgelegd aan het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV). Het OPV heeft op 6 augustus 2007 daarover een rapport uitgebracht (kenmerk OVW-OPV-2007/). Alleen brancheorganisatie KNV Taxi heeft een reactie gegeven op het ontwerp van deze regeling. KNV Taxi is van mening dat de praktische waarde van het kenbaar maken van het tarief voor bedoelde vorm van wachten aan de consument beperkt is omdat de consument bij aanvang van deze wachtperiode meestal niet in de buurt van de taxi is. Naar de mening van de brancheorganisatie is de kans op onenigheid tussen reiziger en chauffeur met deze regeling wel verkleind, maar niet verdwenen. Uit het feit dat het 'wachten op verzoek van de reiziger tijdens de rit' in het ontwerp van de regeling niet onder de taximeterplicht valt, leidt KNV Taxi af dat dit binnen de kaders van deze ontwerp regeling niet mogelijk is gebleken. Volgens KNV Taxi is het tarief dat de ondernemer hiervoor wel in rekening kan brengen niet bevorderlijk voor de transparantie van het taxivervoer en voor de positie van de consument. Dat

zou vooral gelden ten aanzien van kofergeld en andere 'aanvullende diensten', waarvan KNV Taxi stelt dat dit via onderhavige regeling zouden worden geïntroduceerd. Tenslotte leidt KNV Taxi uit de ontwerp regeling af dat de administratie daarvan door de vervoerder en verantwoording aan de Belastingdienst van de opbrengsten uit de 'aanvullende diensten', doordat de tarieven voor deze diensten niet onder de taximeterplicht vallen, niet nodig zou zijn. Tot slot geeft KNV Taxi aan dat zij, zoals in de ontwerp regeling was voorgesteld, gezien hun bedenkingen bij de nieuwe tariefstructuur niet kan meewerken aan de communicatie richting branche en consument.

In reactie op het voorgaande kan het volgende worden opgemerkt. Ten aanzien van het kenbaar maken van het tarief dat voor de wachtperiode bij aanvang van de rit aan de consument in rekening kan worden gebracht, is hiervoor reeds opgemerkt dat het in de oude situatie al toegestaan was een tarief in rekening te brengen indien de consument later dan afgesproken in de taxi stapt. Hieraan verandert op zich niets. In de situatie waarin onderhavige regeling voorziet, mag de taximeter alvast op het tarief voor deze vorm van wachten worden aangezet voordat het daadwerkelijke vervoer begint. Dit is toegestaan onder de voorwaarde dat dit tarief alleen in rekening mag worden gebracht indien dit vooraf met de consument is overeengekomen. Naast het kenbaar maken van het tarief via de model taxi-informatiekaart is het denkbaar dat ook bij het zogenaamde 'belwerk' dit tarief telefonisch (tijdens de bestelling van de taxi) aan de consument kenbaar wordt gemaakt. De mogelijkheid dat voor bedoelde vorm van wachten een tarief in rekening kan worden gebracht, vormt een centraal element van de te voeren publiekscampagne. Dit zal de consument vertrouwd maken met het feit dat er voor wachten bij aanvang van de rit een tarief in rekening kan worden gebracht. Boodschap zal daarbij ook zijn dat het verstandig is om hierover goede afspraken te maken met de vervoerder.

KNV Taxi stelt in haar reactie dat omdat het 'wachten op verzoek van de reiziger tijdens de rit' niet onder de taximeterplicht is gebracht, een oplossing hiervoor niet mogelijk zou zijn gebleken. Dat is niet juist. Na zorgvuldige afweging is een bewuste keuze gemaakt om deze vorm van wachten buiten de taximeter te houden. KNV Taxi geeft overigens in haar reactie ook zelf aan dat dit een handmatige handeling van de taxichauffeur vereist hetgeen niet fraudebestendig is. Dat is dan ook de reden om 'wachten tijdens de rit' buiten de taximeter te houden. Dit leidt er evenwel niet toe dat voor deze vorm van wachten door de vervoerder geen

tarief in rekening kan worden gebracht; hierover dienen chauffeur en consument voorafgaand aan de rit wel duidelijke afspraken te maken. De transparantie van de tariefstructuur die met onderhavige regeling wordt beoogd blijft hiermee overeind.

Onderhavige regeling heeft mijnsinziens niet tot gevolg dat, zoals KNV Taxi stelt, de positie van de reiziger wordt verzwakt, onder meer door de introductie van de 'aanvullende diensten'. Opgemerkt moet worden dat het ook in de oude situatie was toegestaan om voor deze 'aanvullende diensten' (waaronder het dragen van koffers) een tarief in rekening te brengen, en er dus geen sprake is van de introductie van die mogelijkheden.

De onderhavige regeling verschilt in dat opzicht niet van de hetgeen al in de praktijk was toegestaan. In deze regeling zijn uitsluitend aanvullende eisen gesteld ten aanzien van het in rekening brengen van een tarief voor de wachtperiode bij aanvang van de rit. Vanwege de eisen ten aanzien van het kenbaar maken en het overeenkomen met de consument, alsook de registratie via de geijkte taxameter, wordt de positie van de consument voldoende gewaarborgd. Daarnaast blijft de verantwoordingsplicht van vervoerders over de opbrengsten, inclusief de 'aanvullende diensten' jegens de Belastingdienst, net als voor ieder bedrijf geldt, natuurlijk onverkort van kracht. De onderhavige regeling is, naar aanleiding van de reactie van KNV Taxi ten aanzien van hun medewerking aan de voorlichting en communicatie over de nieuwe tariefstructuur, op dit onderdeel aangepast.

8. Voorlichting en communicatie

Uitgebreide en heldere communicatie en voorlichting over de mogelijkheid voor ondernemers om een tarief in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de rit vormt, als onderdeel van de transparante tariefstructuur, is van groot belang. Vanwege de implicaties voor zowel ondernemer als consument, dient voorlichting en communicatie zowel naar de consument als naar de branche plaats te vinden. Hiertoe worden direct na publicatie van onderhavige regeling verschillende acties ondernomen:

- brede publiekscampagne (advertenties, brochures, massamediale communicatie etc.) om de transparante tariefstructuur en de mogelijkheid een tarief in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de rit te introduceren bij de consument
- het opnieuw om niet beschikbaar stellen van een nieuwe en aangepaste model taxi-informatiekaart
- bij gemeenten pleit ik ervoor om op belangrijke locaties zoals stations, informatieborden te plaatsen met relevante taxi-informatie, waaronder ook

afstanden naar veel voorkomende bestemmingen en over tarieven zelf 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 mogelijkheid om een tarief in rekening te brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de rit, als onderdeel van de transparante tariefstructuur, is ook nadrukkelijk een rol voor de taxiondernemers weggelegd. Het ligt voor de hand dat vervoerders ook zelf de consument informeren over de nieuwe tariefstructuur en de eventueel gehanteerde mogelijkheid van bedoelde vorm van wachten, en het tarief dat de vervoerder hiervoor in rekening brengt.

Evaluatie

Tot slot zal de werking van de in onderhavige regeling opgenomen mogelijkheid voor het in rekening brengen van een tarief voor de wachtperiode bij aanvang van de rit, worden betrokken bij de evaluatie van de transparante tariefstructuur, die 1 jaar na het verstrijken van de overgangstermijn zal worden geëvalueerd.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A

Artikel I van de regeling bepaalde tot nu toe dat voor taxivervoer geen ander tarief in rekening mag worden gebracht dan een variabel of vast tarief per rit. Daaraan is nu de mogelijkheid toegevoegd om voor de wachtperiode bij aanvang van de rit een tarief in rekening te brengen. Hierover moet de vervoerder vanzelfsprekend wel vooraf afspraken maken met de consument. Verder is ook expliciet gemaakt dat de vervoerder voor andere aanvullende diensten een tarief in rekening mag brengen. Ook daarbij geldt dat dit wel met de consument moet worden overeengekomen. Er is uitdrukkelijk voor gekozen om niet een uitputtende lijst van deze andere aanvullende diensten op te nemen in de regeling. Voorbeelden van deze aanvullende diensten zijn het dragen van koffers of het tijdens de rit wachten op de consument omdat deze moet pinnen of een bloemetje wil halen. Er wordt in ieder geval bedoeld op aanvullende diensten die kunnen vallen onder het begrip taxivervoer: extra serviceverlening aan de consument, naast het verrichten van het daadwerkelijke vervoer, die vallen binnen de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de overeenkomst tussen vervoerder en consument.

Het vierde lid (nieuw) van artikel I bepaalt dat het verboden is om voor het daadwerkelijke vervoer een ander tarief in rekening te brengen dan het tarief bedoeld in het eerste of derde lid (varia-

bele of vaste tarieven). Ook onder de onderhavige regeling is het dus absoluut niet toegestaan om een wachttarief in rekening te brengen voor het vervoer dat wordt verricht (bijvoorbeeld indien de taxi in de file staat of voor een open brug). Als hierboven aangegeven is wel toegestaan dat voor wachten tijdens de rit, voor zover het een aanvullende dienst is, een tarief in rekening wordt gebracht. Het gaat in dat geval dus uitdrukkelijk niet om het daadwerkelijk vervoeren van de consument. Indien de vervoerder een tarief in rekening wil brengen voor wachten tijdens de rit, zijnde een aanvullende dienst, dan mag die, gelet op het vierde lid, niet worden berekend via de taxameter. Immers: die is zo geprogrammeerd dat er enkel een wachttarief bij aanvang van de rit, een opstaptarief en een kilometer tarief in rekening kan worden gebracht. Het is wel toegestaan om de aanvullende dienst als extra toeslag in de taxameter aan te brengen.

Artikel I, onderdeel C en D

Indien de vervoerder een tarief in rekening brengt voor de wachtperiode bij aanvang van de rit dan moet dit met de consument worden overeengekomen. Voorts is bepaald dat dit tarief zowel in als aan de buitenzijde van de auto, duidelijk leesbaar, aan de consument moet worden getoond. Aan deze verplichting wordt in ieder geval voldaan als gebruik wordt gemaakt van de (gewijzigde) model taxi-informatiekaart. De model taxi-informatiekaart wordt bij deze regeling aangepast; er is daarbij ruimte ingeruimd voor het wachten bij aanvang van de rit.

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Staatscourant waarin deze wordt geplaatst. In de regeling van 27 november 2006 tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer (Stcrt. 2006, 235) is een overgangsregeling getroffen. Bepaald was dat ondernemers gedurende de overgangsperiode (tot en met 30 juni 2007) zowel taxivervoer mochten aanbieden tegen het oude – uit drie componenten bestaande – tariefstelsel, als tegen de nieuwe, transparante tariefstructuur. Bij regeling van 21 juni 2007 (Stcrt 2007, 120) is de overgangstermijn met vier maanden verlengd tot en met 31 oktober 2007. In de periode tot en met 31 oktober 2007 zullen taxiondernemers hun taxameters bij de fabrikanten en inbouwers van taxameters moeten laten aanpassen aan de nieuwe tariefstructuur. Deze aanpassing behelst nu – indien de ondernemer dat wenst – tevens de invoering van een tarief voor de wachtperiode bij aanvang van de rit. Tot en met 31 oktober 2007 is het dus nog toegestaan om voor het vervoer een

tijdtarief in rekening te brengen. Vanaf 1 november 2007 mogen taxiondernemers alleen taxivervoer verrichten tegen de transparante tariefstructuur waarbij voor het daadwerkelijke vervoer geen tarief voor wachten in rekening mag worden gebracht.

V&W, de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Koninklijk Nederlands Vervoer en de PxQ-sheets administratieve lasten personenvervoer 2002.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J.C. Huizinga-Heringa.*

¹ Voor de berekening van de administratieve lasten is gebruik gemaakt van gegevens van het ministerie van