



## **Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 7 december 2016, nr. IENM/BSK-2016/290895 tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in verband met de indexering voor het jaar 2017**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 81, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000;

Besluit:

### **ARTIKEL I**

Artikel 1a van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:
  - a. In onderdeel a wordt '€ 2,97' vervangen door: € 2,98.
  - b. In onderdeel b wordt '€ 2,18' vervangen door: € 2,19.
2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:
  - a. In onderdeel a wordt '€ 6,04' vervangen door: € 6,06.
  - b. In onderdeel b wordt '€ 2,75' vervangen door: € 2,76.
3. In het derde lid wordt '€ 40,93' vervangen door: € 41,09.

### **ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2017. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 31 december 2016, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma*



## TOELICHTING

### Inleiding

Deze regeling strekt tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer (hierna: de regeling) in verband met de verwachte kostenontwikkeling. Hiertoe worden de in de regeling vastgestelde maximumtarieven aangepast.

### Indexering tarieven

Sinds 2010 worden de maximumtarieven voor taxivervoer jaarlijks geïndexeerd. Sinds 2013 werd op de taxitarieven de samengestelde OV-index toegepast, omdat het van belang werd geacht dat taxitarieven meer zouden aansluiten bij het meest logische alternatief voor de taxi: het openbaar vervoer. Recentelijk is de tariefstructuur in de taxisector geëvalueerd. De Tweede Kamer is hierover per brief van 16 juni 2016 geïnformeerd.<sup>1</sup> Bij deze evaluatie merkten de onderzoekers op dat het OV inmiddels de Landelijke Tarievenindex (LTI) gebruikt, waardoor indexering van taxitarieven en OV-tarieven niet meer op elkaar aansloten. Bij de evaluatie werd dan ook geadviseerd de methode van indexatie te heroverwegen. In de eerdergenoemde brief is aangegeven dat dit advies zal worden opgevolgd. Met het per 1 januari 2017 hanteren van de LTI wordt hieraan gevolg gegeven. Deze index is marktrelevant en kent een onafhankelijke loonvoet. De LTI bestaat uit de componenten 'loonvoet' van het CPB (weging 62,35 %), energiekosten van het CBS (weging 7,80%), en tot slot de Consumentenprijsindex van het CPB (weging 29,85%) om de gemiddelde prijsontwikkeling in Nederland door te rekenen. Voor 2017 komt uit de berekening een LTI-index van 0,38%. Dit betekent dat de vaste bedragen en de bedragen per kilometer met 0,38% worden verhoogd (zie artikel I, eerste en tweede lid). Hetzelfde geldt voor het tarief dat de vervoerder, mits afgesproken met de consument, in rekening mag brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de rit (zie artikel I, derde lid).

De maximumtarieven, genoemd in artikel 1a, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid, onderdeel c, blijven door de indexering ongewijzigd. De overige bedragen zijn gewijzigd.

### Nalevingslasten

Als taxiondernemers op basis van de nieuwe (geïndexeerde) maximumtarieven kiezen voor het aanpassen van hun tarieven, kan dit nalevingslasten tot gevolg hebben. Deze lasten hangen samen met de volgende handelingen:

- (laten) aanpassen van de taxameter;
- downloaden, printen en invullen van nieuwe tariefkaarten;
- vervangen van tariefkaarten binnen en buiten het taxivoertuig.

De eenmalige lasten die samenhangen met de aanpassing van de taxameters zijn: 30.000 taxi's x 0,25 uur x '€ 28 = '€ 210.000. De eenmalige lasten die samenhangen met de nieuwe tariefkaarten zijn: 30.000 taxi's x 0,5 uur x '€ 28 = '€ 420.000. Als alle taxiondernemingen deze handelingen verrichten zijn de totale lasten '€ 635.000. Per taxivoertuig zou dit neerkomen op '€ 26,25. De feitelijke lasten kunnen lager uitvallen omdat het mogelijk is dat in de praktijk niet alle taxiondernemers de (geïndexeerde) maximumtarieven doorberekenen, of niet van een taxameter of tariefkaart gebruik maken, bijvoorbeeld in het geval van contractvervoer of wanneer de prijs vooraf is overeengekomen.

### Consultatie

Het ontwerp van onderhavige regeling is conform artikel 106 van de Wet personenvervoer 2000 ter consultatie voorgelegd. Op de ontwerpregeling zijn vijf inhoudelijke reacties binnengekomen. De hoofdpunten hiervan worden hieronder weergegeven.

Twee reacties hebben betrekking op het feit dat het gebruik van een taxameter niet verplicht is voor taxi's die enkel besteld vervoer verrichten en met vooraf afgesproken prijzen werken. De onderhavige wijziging heeft alleen betrekking op de jaarlijkse indexatie; de keuze om het gebruik van maximumtarieven al dan niet breder van toepassing te verklaren is in deze wijziging niet aan de orde. Dit onderwerp is in de bovengenoemde brief aan de Tweede Kamer reeds aan de orde gekomen als reactie op de evaluatie van de tariefstructuur. Achterliggende gedachte is om naast bescherming van

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2015/16, 31 521, nr. 100



de consument ook vrijheid te bieden, door het gebruik van de taxameter en het maximumtarief niet verplicht te stellen wanneer chauffeur en consument van tevoren een prijs overeenkomen.

In één reactie wordt gevraagd waarom voor deze nieuwe index wordt gekozen. Reden hiervoor is dat wordt aangesloten bij de index die het OV momenteel gebruikt. Het OV is immers het meest voor de hand liggende alternatief voor de straattaxi.

Daarnaast wordt gevraagd waarom de maximumtarieven taxi niet kunnen worden afgeschaft. De tariefregulering blijft een belangrijk middel om met name kwetsbare consumenten, zoals ouderen en toeristen, te beschermen wanneer zij een taxi nemen op straat. De onderhandelingspositie van de consument is in dit segment zwak. Dit komt ook tot uitdrukking in de bovengenoemde evaluatie van de tariefstructuur.

Daarnaast is een praktisch bezwaar geuit tegen het verhogen van tarieven met slechts 1 eurocent en het niet afronden op 5 of 10 eurocent. Dit zou miscommunicatie tussen chauffeur en klant in de hand werken. De verwachting is echter dat dergelijke miscommunicatie door gebruik van diverse technische hulpmiddelen (waaronder de taxameter, maar ook diverse apps die klanten informeren over maximumtarieven) kan worden ondervangen.

Tot slot is opgemerkt dat het starttarief (vast bedrag) verhoogd of vrijgegeven zou moeten worden, omdat in gebieden met langere aanrijtijden geen rendabele rit kan worden gemaakt bij gebruikmaking van het maximumtarief. In reactie daarop kan worden verwezen naar de mogelijkheid om voorafgaand aan de rit een prijs overeen te komen, waarna het gebruik van een taxameter met gereguleerde tarieven niet verplicht is. Zo staat het de vervoerder ook vrij om met vaste tarieven per zone te werken, mits de consument voorafgaand aan de rit instemt met de vaste ritprijs.

De reacties hebben niet geleid tot aanpassing van de ontwerpregeling.

### **Inwerkingtreding**

De regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2017. De regeling wordt niet twee maanden voor inwerkingtreding gepubliceerd in de Staatscourant, zoals wordt voorgeschreven door het overheidsbeleid met betrekking tot de vaste verandermomenten. De reden hiervoor is dat het percentage waarmee de nieuwe tarieven worden berekend pas later in het jaar beschikbaar is en er vervolgens een consultatie plaats moet vinden. Door toch met ingang van 1 januari 2017 de nieuwe tarieven te laten gelden, worden aanmerkelijke ongewenste private nadelen voor de sector voorkomen.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijksma*