



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 28 oktober 2019, nr. IENW/BSK-2019/168211, tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in verband met de indexering voor het jaar 2020

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

ARTIKEL I

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

Artikel 1a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt '€ 3,19' vervangen door '€ 3,26'.
2. In het eerste lid, onderdeel b, wordt '€ 2,35' vervangen door '€ 2,40'.
3. In het eerste lid, onderdeel c, wordt '€ 0,39' vervangen door '€ 0,40'.
4. In het tweede lid, onderdeel a, wordt '€ 6,49' vervangen door '€ 6,63'.
5. In het tweede lid, onderdeel b, wordt '€ 2,95' vervangen door '€ 3,02'.
6. In het tweede lid, onderdeel c, wordt '€ 0,44' vervangen door '€ 0,45'.
7. In het derde lid wordt '€ 43,94' vervangen door '€ 44,92'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2020.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*



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. Per 1 januari 2017 gebeurt dit op basis van de Landelijke Tarievenindex (LTI). Aanleiding hiervoor is de evaluatie van de tariefstructuur in de taxisector, waarover de Tweede Kamer bij brief van 16 juni 2016 is geïnformeerd.¹ Voor 2020 komt uit de berekening een LTI van 2,23%. Dit betekent dat de vaste bedragen, de bedragen per kilometer en de bedragen per minuut hiermee worden verhoogd. 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).

De tarieven zijn bepaald door de LTI toe te passen op de niet afgeronde maximumtarieven van 2019.² Zodoende wordt voorkomen dat de maximumtarieven over de jaren heen feitelijk minder stijgen dan op grond van de index gerechtvaardigd zou zijn.

Nalevingslasten

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

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

De eenmalige lasten die samenhangen met de aanpassing van de taxameters zijn: 41.000 taxi's x 0,25 uur x € 28 = € 287.000. De eenmalige lasten die samenhangen met de nieuwe taxi-informatiekaarten zijn: 41.000 taxi's x 0,5 uur x € 28 = € 574.000. Als alle taxiondernemingen deze handelingen verrichten zijn de totale lasten € 861.000. Per taxivoertuig zou dit neerkomen op € 21,00. De feitelijke lasten zullen echter lager uitvallen. Niet alle taxi's verrichten vervoer waarvoor de maximumtarieven gelden. Dit geldt voor contractvervoer en in het geval uitsluitend taxivervoer wordt verricht waarbij de prijs vooraf is overeengekomen. Bovendien is het mogelijk dat in de praktijk niet alle taxiondernemers de (geïndexeerde) maximumtarieven doorberekenen.

Consultatie

Door middel van internetconsultatie is aan eenieder de gelegenheid geboden om te reageren op een concept van deze regeling. Hiermee wordt voldaan aan artikel 106 van de Wet personenvervoer 2000. Op de ontwerpregeling zijn twee reacties binnengekomen, beiden openbaar. De hoofdpunten hiervan worden hieronder weergegeven.

In een reactie wordt gepleit voor indexering met de zogenaamde NEA-kostenontwikkelingsindex, aangezien deze het meest toegesneden zou zijn op de taxibranche en voor het afschaffen van de wettelijke maximumtarieven omdat deze niet zouden passen bij een geliberaliseerde markt. Bovendien zou in de indexering van de wettelijke maximumtarieven rekening gehouden moeten worden met de toenemende congestie en de afschaffing van de BPM-teruggaaf voor taxi's vanaf 2020. Het zij benadrukt dat de maximumtarieven niet gelden voor contractvervoer en voor taxivervoer dat wordt aangeboden tegen een vast tarief per rit dat vooraf met de reiziger is overeengekomen. Deze regeling regelt bovendien enkel een jaarlijkse indexering en beoogt geen wijzigingen in de bestaande tariefstructuur. In de voorgenoemde evaluatie is de opbouw van de maximumtarieven, alsook het bestaansrecht hiervan, aan de orde geweest. Hieruit bleek dat het reguleren van de maximumtarieven een belangrijk middel blijft om met name kwetsbare consumenten, zoals ouderen en toeristen, te beschermen wanneer zij een taxi nemen op straat. Eveneens werd geadviseerd om de LTI te hanteren voor de indexering. De genoemde ontwikkelingen vormen geen aanleiding om daarvan af te wijken.

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

² Dat wil zeggen de maximumtarieven van 2018 waarop de LTI van 2019 is toegepast.



Met congestie wordt in de maximumtarieven in die zin rekening gehouden dat de rechtstreeks aan een rit toe te wijzen (extra) reistijd als gevolg van congestie met de tariefcomponent 'bedrag per minuut van de duur van de taxirit' aan de reiziger kan worden belast. Gelet op de met de regeling beoogde reizigersbescherming en temeer nu voor een aanzienlijk deel van het taxivervoer de maximumtarieven niet gelden, is het onwenselijk om ook de zogenoemde 'onbeladen tijd' aan de reiziger door te kunnen belasten. Het doorbelasten aan de reiziger van de eventuele financiële gevolgen van het afschaffen van de BPM-teruggaaf zou bovendien de ermee beoogde financiële vergroeningsprikkel beperken. In de andere reactie wordt gepleit voor een apart tarief voor incidentele gebruikers van een rolstoel-taxibus, en met name voor de groep mensen met een fysieke beperking die geen pas hebben voor het aanvullend openbaar vervoer (AOV) of besloten hebben niet van het AOV gebruik te maken. Hiervoor wordt geen aanleiding gezien. De regeling bepaalt immers niet de tarieven die vervoerders moeten hanteren, maar stelt slechts maximumtarieven vast. Reizigers kunnen dus een vervoerder kiezen die lagere tarieven rekent, of met een vervoerder een lager vast tarief afspreken. Voor reizigers met een beperking zijn voor specifieke doeleinden bovendien specifieke regelingen beschikbaar. Naast het AOV zijn dit bijvoorbeeld Valys, Wmo-vervoer en zittend ziekenvervoer. Een ontwerp van deze regeling is niet aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd omdat ministeriële regelingen die naar hun aard geen aanmerkelijke gevolgen voor de regeldruk zullen hebben, zoals regelingen betreffende de enkele vaststelling of wijziging van tarieven, geen voorafgaande toetsing door de ATR behoeven.

Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2020, conform de vaste verandermomenten.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*