



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 8 december 2015, nr. IENM/BSK-2015/243396, houdende wijziging van de Regeling vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer en de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in verband met het aanbrengen van een aantal vereenvoudigingen in de taxiregeling

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 76, vijfde lid, van de Wet personenvervoer 2000, en de artikelen 72a, 73, eerste en tweede lid, en 78, zesde lid, van het Besluit personenvervoer 2000;

Besluit:

ARTIKEL I

In de Regeling vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer wordt na artikel 8 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8a

Vrijstelling wordt verleend van:

- a. artikel 76, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000, en
- b. de in artikel 76, vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000 bedoelde eis van vakbekwaamheid.

ARTIKEL II

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

A

Artikel 1c wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, aanhef, komt te luiden:

De vervoerder biedt de consument na afloop van het verrichte taxivervoer een automatisch gegenereerd schriftelijk ritbewijs aan, waarop tenminste de volgende gegevens staan vermeld:.

2. Het tweede tot en met vijfde lid worden vernummerd tot derde tot en met zesde lid.

3. Er wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Met uitzondering van het taxivervoer dat op de openbare weg wordt aangeboden, kan het ritbewijs, bedoeld in het eerste lid, in plaats van schriftelijk, langs elektronische weg duidelijk kenbaar aan de consument worden aangeboden.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde en vierde lid worden vernummerd tot vierde en vijfde lid.

2. Er wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Met uitzondering van het taxivervoer dat op de openbare weg wordt aangeboden, kunnen het tarief, bedoeld in artikel 1, eerste en vijfde lid, en de gegevens ten behoeve van de klachtenbehandeling, bedoeld in het tweede lid, in plaats van duidelijk leesbaar getoond aan de binnen- en buitenzijde van de auto, langs elektronische weg duidelijk kenbaar aan de consument worden gemaakt.



3. In het vierde lid (nieuw) wordt 'eerste en tweede lid' vervangen door 'eerste tot en met derde lid' en wordt 'de Minister van Verkeer en Waterstaat' vervangen door: de Minister van Infrastructuur en Milieu.

C

Na artikel 2a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2aa

1. De in artikel 78, zesde lid, van het Besluit personenvervoer 2000 bedoelde nader te bepalen gevallen betreffende het niet van toepassing zijn van de eis betreffende de zichtbare aanwezigheid van een taxameter zijn de gevallen waarin het voertuig aantoonbaar uitsluitend wordt gebruikt voor taxivervoer tegen een voorafgaand aan de taxirit op kenbare en transparante wijze met de consument overeengekomen vast tarief per rit als bedoeld in artikel 1, derde lid.
2. Het eerste lid is niet van toepassing indien het taxivervoer wordt aangeboden op de openbare weg.

ARTIKEL III

Artikel III van de Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 18 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/246521, houdende wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer (indexering 2013), houdende wijziging van de Regeling taxibestuurders 2005 (aanpassing exameneis taxibestuurders) en houdende vrijstelling van de verplichting om het vergunningbewijs op zichtbare wijze in de taxi te plaatsen (Stcrt. 2013, nr. 38) wordt ingetrokken.

ARTIKEL IV

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2016. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 31 december 2015, 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. Dijksma*



TOELICHTING

1. Inleiding en achtergrond

In het najaar van 2014 en het voorjaar van 2015 heeft een evaluatie van het taxibeleid en de taxiregeling plaatsgevonden. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft de Tweede Kamer bij brief van 5 mei 2015¹ over de uitkomsten van die evaluatie geïnformeerd. In deze brief is een samenhangende visie neergelegd over onder meer het bestaande taxibeleid met de bestaande taxiregeling, het beoogde toekomstbeeld en de route naar dat toekomstbeeld. Tegen deze achtergrond is geconstateerd dat de taxiregeling op een aantal onderdelen al op de korte termijn verder kon worden versoepeld. Deze versoepeling beoogt een betere aansluiting op technologische (digitale) ontwikkelingen, het schrappen van overbodig geworden regels en vermindering van administratieve lasten voor chauffeurs, ondernemers en overheid.

Overeenkomstig de toezegging aan de Tweede Kamer strekt de onderhavige wijzigingsregeling tot de volgende onderdelen:

- een vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid als onderdeel van de ondernemersvergunning;
- een vrijstelling van de wettelijke eis van de fysieke aanwezigheid van het vergunningbewijs in het taxivoertuig;
- in de regelgeving wordt vastgelegd dat het ritbewijs elektronisch aan de consument mag worden aangeboden; deze mogelijkheid geldt niet voor taxivervoer dat wordt aangeboden op de openbare weg;
- informatie over tarieven en klachtafhandeling mag ook langs elektronische weg duidelijk kenbaar worden gemaakt aan de consument; deze mogelijkheid geldt niet voor taxivervoer dat wordt aangeboden vanaf de openbare weg;
- de taxameterplicht wordt afgeschaft voor taxi's die uitsluitend worden gebruikt voor vervoer tegen vooraf afgesproken vaste tarieven en voor zover het taxivervoer met deze taxi niet wordt aangeboden op de openbare weg.

Deze aanpassingen worden opgenomen in één ministeriële regeling vanwege de onderlinge samenhang ervan. Ze dienen ook in onderlinge samenhang gelezen te worden. Uitgangspunt blijft dat iedere consument kan rekenen op veilig, betrouwbaar en betaalbaar taxivervoer. Dit betekent dat een consument wordt vervoerd door een taxichauffeur met een chauffeurskaart, in een door de RDW als taxi goedgekeurd voertuig, voorzien van een boordcomputer taxi, dat hoort bij een ondernemer met een ondernemersvergunning. Deze aspecten dragen bij aan de herkenbaarheid van de taxi voor de consument en bieden handvatten voor controle door handhavende instanties. De consument is voorafgaand aan de rit op de hoogte van het tarief en klachtenafhandeling. Daarnaast is het aanbieden van een ritbewijs – al dan niet in elektronische vorm – aan de consument altijd verplicht. Met dit ritbewijs kan de consument indien gewenst een klacht indienen over de geboden dienstverlening. In gezamenlijkheid vormen bovenstaande punten een kader voor chauffeur, ondernemer en voertuig.

In het onderstaande worden allereerst de wijzigingen apart toegelicht (paragraaf 2 tot en met 6). Vervolgens wordt ingegaan op de administratieve lasten en bedrijfseffecten (paragraaf 7). In paragraaf 8 worden de doorlopen internetconsultatie en de uitgevoerde handhaafbaarheidsstoets besproken. Paragraaf 9 betreft de inwerkingtreding en de evaluatie van de onderhavige regeling.

2. Vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid (Artikel I)

Op grond van artikel 76 van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) dient elke taxiondernemer in het bezit te zijn van een ondernemersvergunning. Deze ondernemersvergunning wordt door de Minister van Infrastructuur en Milieu afgegeven als de ondernemer voldoet aan de wettelijke eisen omtrent betrouwbaarheid en vakbekwaamheid. De eis van betrouwbaarheid komt tot uitdrukking in de eis voor de ondernemer een verklaring omtrent het gedrag (VOG) te kunnen overleggen. De eis van vakbekwaamheid is gekoppeld aan een examen, waarin onder meer de juridische en economische kennis van de ondernemer wordt getoetst.

In bovengenoemde taxibrief van 5 mei 2015 is opnieuw bevestigd² dat deze meer theoretische eis van vakbekwaamheid in de praktijk onvoldoende toegevoegde waarde heeft voor de consument, maar wel aanmerkelijke administratieve lasten oplevert voor toekomstige ondernemers. Net zoals voor het midden- en kleinbedrijf behoort het tot de eigen verantwoordelijkheid van een ondernemer om zich te

¹ Kamerstukken II 2014/15, 31 521, nr. 88.

² Zie het kabinetsstandpunt van 9 juli 2009 over het taxibeleid (Kamerstukken II 2009/10, 32 424, nr. 6, blz. 9 en 10).



bekwamen in het vak. Ook daar is de wettelijke verplichting van aantoonbare vakbekwaamheid in de vorm van een MKB-diploma afgeschaft.

Het belang van de consument wordt niet aangetast door deze versoepeling. Immers, de vakbekwaamheid van de ondernemer ziet op de bedrijfsvoering van een onderneming. De consument komt echter alleen in directe aanraking met de chauffeur en het voertuig. De eis van vakbekwaamheid van chauffeurs en de eisen aan het voertuig blijven bestaan.

Tegen deze achtergrond is besloten om de toets van theoretische vakbekwaamheid voor taxiondernemers te laten vervallen door middel van een landelijke vrijstelling van die eis.

Dit betekent dat vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van onderhavige regeling een aanvraag om de ondernemersvergunning niet langer wordt getoetst aan de eis van vakbekwaamheid. De aanvraag om een ondernemersvergunning wordt wel getoetst aan de betrouwbaarheidseis. Als bewijs van betrouwbaarheid geldt een originele Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Daarnaast stelt de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (BIBOB) vergunningverlenende instanties in staat om op grond van bepaalde informatie een vergunning te weigeren of in te trekken. Hiermee kan worden voorkomen dat bestuursorganen ongewild een vergunning verlenen aan bedrijven die daarmee criminele of illegale activiteiten willen ontplooiën. Met de ondernemersvergunning kan dus worden aangetoond dat de taxionderneming betrouwbaar is en beroepsmatig taxivervoer mag verrichten in Nederland.

3. Vrijstelling fysieke aanwezigheid van het vergunningbewijs in het taxivoertuig (Artikelen I en III)

Het is verboden taxivervoer te verrichten zonder een daartoe verleende vergunning (de ondernemersvergunning). Op grond van artikel 76, derde lid, Wp2000 moet de taxivervoerder dan wel de taxibestuurder ervoor zorg dragen dat het van de ondernemersvergunning afgeleide vergunningbewijs zichtbaar voor de consument in de taxi aanwezig is. Deze bepaling heeft als doel om een voor de consument kenbare koppeling te maken tussen chauffeur en taxionderneming. Dit vereenvoudigt het indienen van een klacht door de consument. Dit doel wordt ook bereikt met het verplicht aan te bieden ritbewijs. Daarom is in de onderhavige regeling voorzien in een vrijstelling van de verplichting om een fysiek vergunningbewijs in het taxivoertuig aanwezig te hebben. Artikel 76, vijfde lid, van de wet voorziet expliciet in deze mogelijkheid.

Voor alle duidelijkheid wordt erop gewezen dat de chauffeur wel verplicht blijft om op verzoek aan de handhavende instantie aan te tonen dat het taxivervoer wordt verricht met een geldige ondernemersvergunning. De wijze waarop dit gebeurt, is echter vormvrij.

4. Aanbieding van ritbewijs aan de consument in plaats van verplichte verstrekking (Artikel II, onderdeel A)

In artikel 1c, eerste lid, van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer is als verplichting vastgelegd dat de vervoerder de consument na afloop van de taxirit een automatisch gegenereerd ritbewijs verstrekt. De inmiddels opgedane praktijkervaringen³ hebben uitgewezen dat het ritbewijs zeer waardevol is voor de consument. Het ritbewijs haalt chauffeur en ondernemer uit de anonimiteit en bevat alle noodzakelijke informatie over de taxirit, die bijvoorbeeld gebruikt kan worden om een klacht in te dienen. Uitgangspunt is dat iedere consument na afloop van een taxirit een ritbewijs aangeboden moet krijgen door de chauffeur.

In de regelgeving was opgenomen dat de chauffeur verplicht was om het ritbewijs aan de consument te *verstrekken*. Strikt genomen zou de chauffeur in overtreding zijn, bij het niet aannemen van het ritbewijs door de consument. De belangen van de consument zijn in die gevallen echter niet in het geding. Daarom is de verplichting om een ritbewijs aan de consument *te verstrekken* gewijzigd in een verplichting om het ritbewijs aan de consument *aan te bieden*. Onder het aanbieden wordt verstaan: het aan de consument vragen of hij een ritbewijs wenst te ontvangen en het ritbewijs desgewenst te verstrekken. Daarbij is verplicht gesteld dat dit op kenbare en transparante wijze dient te gebeuren. Het moet voor de consument duidelijk zijn dat hij een ritbewijs kan ontvangen van de taxichauffeur. Enkel als de consument – na aanbidding van het ritbewijs – daaraan geen behoefte blijkt te hebben, hoeft het ritbewijs niet feitelijk verstrekt te worden.

Met deze wijziging wordt tevens mogelijk gemaakt dat het ritbewijs niet per se schriftelijk, maar langs elektronische weg aan de consument kan worden aangeboden. In de markt waar taxi's door de consument op afstand worden besteld, bijvoorbeeld via mobiele applicaties, is een geprint ritbewijs vaak overbodig. In dat geval maakt de consument vooraf een bewuste keuze, is sprake van een vooraf

³ Zie onder andere het onderzoek van Rebel, bijlage bij Kamerstukken II 2014/15, 31 521, 88.



overeengekomen vast tarief per rit en is de consument in staat het ritbewijs elektronisch te ontvangen. De verplichting tot het aanbieden van een *fysieke* ritbon is in die gevallen niet nodig.

Onder het langs elektronische weg aanbieden van een ritbewijs wordt verstaan dat het mogelijk is om het ritbewijs te verstrekken door middel van berichten via de telefoon en internet. Enkele voorbeelden van berichten langs elektronische weg zijn: e-mails, sms-berichten en berichten door middel van mobiele applicaties. Met 'duidelijk kenbaar' wordt bedoeld dat de informatie voor de consument vrijelijk toegankelijk en eenvoudig te raadplegen moet zijn.

Voor taxivervoer, aangeboden op de openbare weg, blijft de verplichting van een fysiek ritbewijs van kracht. Alternatieven zijn daar niet toegestaan. Hiervoor is gekozen om te voorkomen dat de consument op straat afhankelijk wordt gemaakt van digitale middelen om informatie te verkrijgen over de rit.

5. Kenbaarheid van tarieven en informatie over klachtafhandeling op andere wijze (Artikel II, onderdeel B)

In artikel 2 van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer is vastgelegd dat informatie over tarieven en klachtafhandeling zowel in de auto als aan de buitenzijde van de auto duidelijk leesbaar aan consumenten wordt getoond. Daarvan is in ieder geval sprake als de zogenoemde (fysieke) taxi-informatiekaart wordt gebruikt, waarvan het model in de bijlage van de genoemde regeling is vastgelegd.

Deze voorschriften zijn opgenomen omdat de consument zich een oordeel moet kunnen vormen over het tarief dat hem in rekening zal worden gebracht. Daarnaast zal de consument ook na afloop van de rit moeten kunnen beoordelen of het hem in rekening gebrachte tarief overeenkomt met de tarieven die de taxionderneming gesteld heeft.

Een steeds groter deel van het taxivervoer wordt op afstand besteld. In de groeiende bestelmarkt zijn de beschermende maatregelen voor wat betreft kenbaarheid van de tarieven en informatie over klachtafhandeling in en op het voertuig vaak overbodig. De consument maakt voorafgaand aan de rit langs elektronische weg een bewuste keuze voor een taxiondernemer of chauffeur en is daarbij in staat de benodigde informatie te vergaren. De verplichting dat de informatie aan de binnen- en buitenkant van het voertuig duidelijk kenbaar moet zijn, sluit hier niet op aan en is bovendien niet van toegevoegde waarde. Daarom wordt het mogelijk gemaakt dat de informatie langs elektronische weg aan de consument duidelijk kenbaar kan worden gemaakt.

De mogelijkheid om de informatie langs elektronische weg kenbaar te maken geldt niet voor taxivervoer dat wordt aangeboden op de openbare weg. Het is niet wenselijk dat de consument op straat afhankelijk wordt gemaakt van elektronische middelen bij de keuze voor een aanbieder en informatie over het indienen van een klacht.

6. Verruiming uitzonderingsgronden aanwezigheid taxameter (Artikel II, onderdeel C)

Op grond van artikel 78, eerste lid, van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) dient in een taxivoertuig een werkende taxameter aanwezig te zijn. Deze taxameter dient zichtbaar voor de consument de vervoerprijs overeenkomstig de kenbaar gemaakte tarieven aan te geven. De techniek en ijking van de taxameter wordt in belangrijke mate beheerst door de Metrologiewet, het Meetinstrumentenbesluit I en de Regeling gebruik en installatie EU-meetinstrumenten. Deze technische regelgeving is gebaseerd op de EU-richtlijn betreffende meetinstrumenten⁴. Een volgens de regelgeving geijkte taxameter waarborgt een betrouwbare berekening van de ritprijs voor de consument. De aanwezigheid van een taxameter draagt daarmee bij aan de betrouwbaarheid van het taxivervoer.

Op grond van artikel 78, zesde lid, van het Bp2000 is de hier bedoelde taxameterverplichting niet van toepassing op het zogenoemde contractvervoer zoals het op structurele basis uitgevoerde gehandicapten- en leerlingenvervoer. Achtergrond daarvan is dat de aanwezigheid van een taxameter in dergelijke situaties geen wezenlijke toegevoegde waarde heeft omdat de ritprijzen reeds transparant en op basis van gelijkwaardigheid tussen de contractpartijen, voorafgaand aan de rit, zijn vastgelegd.

Hetzelfde geldt voor het taxivervoer, waarbij de prijs van de rit van te voren met de consument is afgesproken. Als taxivoertuigen uitsluitend worden gebruikt voor vervoer op basis van een vast (eind)tarief per rit, vooraf overeengekomen met de consument,⁵ heeft de taxameter geen wezenlijke meerwaarde. De wijzigingsregeling schrapt voor deze voertuigen de verplichting van een taxameter. Reden is dat de consument in die gevallen voorafgaand aan de rit al weet waar hij aan toe is. Het gaat

⁴ Richtlijn 2004/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende meetinstrumenten (PbEU L 135).

⁵ In artikel 78, zesde lid, van het Besluit personenvervoer 2000 wordt gesproken van eenheidsprijzen.



dan om taxivoertuigen die uitsluitend opereren op de bestelmarkt en dus uitsluitend taxivervoer tegen vooraf overeengekomen vast (eind)tarief per rit aanbieden. Voor de consument moet dit duidelijk zijn, en deze moet hiermee instemmen. Dit tarief kan niet worden aangepast gedurende de rit. In het kader van de handhaving is het aan de chauffeur om aantoonbaar te maken dat het voertuig uitsluitend gebruikt wordt voor vervoer tegen vaste tarieven per rit.

Als een consument gebruik maakt van een taxidienst op de openbare weg, bijvoorbeeld een taxistandplaats, moet de mogelijkheid bestaan om de prijs van het vervoer door de taxameter te laten bepalen. Het is niet wenselijk dat een consument vanaf een standplaats gedwongen wordt tegen een vast tarief per rit vervoerd te worden, omdat in het voertuig geen taxameter aanwezig is. Om te verzekeren dat alleen taxi's met een taxameter vervoer aanbieden op de openbare weg, is bepaald dat de uitzondering van de taxameterplicht niet geldt indien het vervoer wordt aangeboden op de openbare weg.

7. Administratieve lasten en bedrijfseffecten

De voorgestelde wijzigingsregeling leidt louter tot vereenvoudigingen en lastenverlichtingen voor bedrijven. Dit wordt per onderdeel in het onderstaande nader toegelicht.

Vereenvoudiging van de ondernemersvergunning: vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid

De eis van vakbekwaamheid levert voor ondernemers lasten op die samenhangen met het behalen en overleggen van vijf certificaten inzake specifieke handels- en ondernemerskennis. De ondernemer dient in een periode van vijf jaar, vijf examens te halen. Het betreft de examens bedrijfsmanagement, calculatie, financieel management, personeelsmanagement taxi en wegvervoer taxi. De voorgestelde vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid leidt voor de betrokken ondernemers daarom tot een lastenbesparing, zowel financieel als qua tijdsbesteding. De lasten kan worden onderverdeeld in het afleggen van examens bij het CBR en het overleggen van de getuigschriften aan het KIWA-register bij de aanvraag voor de ondernemersvergunning. De lastenverlichting die de onderhavige wijziging meebrengt voor de (individuele) ondernemer is vooral gelegen in het vervallen van de noodzaak van het afleggen van de examens bij het CBR. Voor het afleggen van de benodigde vijf examens rekent het CBR € 503,50⁶. Dit komt neer op gemiddeld € 100,70 per examen. Uit de jaarrapporten van het CBR blijkt dat in 2012, 2013 en 2014 respectievelijk 10.259, 9.703 en 8.179 examens vakbekwaamheid zijn afgenomen. Over de drie jaar betreft het een gemiddelde van 9.380 examens. Het wegvallen van de vakbekwaamheids-eis voor ondernemers leidt hiermee tot een lastenverlichting van $9.380 \times € 100,70 = € 944.566$.

Naast bovengenoemde vaste kosten zal de afschaffing van de landelijke vakbekwaamheids-eis voor taxiondernemers gepaard gaan met een lastenverlichting in de vorm van de vermindering van studietijd. Immers, alle inspanningen die dienen ter voorbereiding van het examen vakbekwaamheid kunnen achterwege blijven. Een opleiding voor vakbekwaamheid kost, afhankelijk van de aanbieder, tussen de € 500 en € 1.200 (gemiddeld € 850 voor de vijf examenonderdelen, € 170 per examen) en vergt een gemiddelde tijdsinvestering van circa 20 uur per examen (gebaseerd op gemiddelde looptijd van een opleiding van 100 uur voor de vijf examens). Uitgaande van een gemiddelde in de opleidingskosten en een omzet van € 28 per uur, kan deze versoepeling leiden tot een mogelijke kostenbesparing van $9.380 \times (€ 170 + € 560) = € 6.847.400$.

Het laten vervallen van de eis van vakbekwaamheid leidt voor de overheid tot een verwaarloosbare vermindering van lasten. Immers, voor de afgifte van de ondernemersvergunning vervalt enkel de controle of de benodigde certificaten aanwezig zijn.

Vrijstelling fysiek vergunningbewijs in taxivoertuig

De vrijstelling van de verplichting van het fysieke vergunningbewijs leidt voor nieuwe taxiondernemers tot een lastenverlichting. In principe maakt deze versoepeling het mogelijk om het fysieke vergunningbewijs te vervangen door een (digitaal) alternatief. Een vergunningbewijs dient voor ieder voertuig te worden aangevraagd en bij wijziging van de ondernemersvergunning te worden vervangen. Een vergunning kent een geldigheidsduur van vijf jaar, dus dient sowieso eens per vijf jaar te worden vernieuwd.

Een vergunningbewijs dient te worden aangevraagd en kost € 54,45 per voertuig. Daarnaast hoeft de vergunning niet langer zichtbaar te worden geplaatst. Uitgaande van een tijdsinvestering van een half

⁶ CBR tarieven per 1 januari 2015: Bedrijfsmanagement € 113,60, Personeelsmanagement € 113,60, Wegvervoer Taxi € 113,60, Calculatie € 81,35, Financieel Management € 81,35.



uur en een omzet van € 28 per uur, levert de versoepeling voor de 30.000 taxi's een mogelijke lastenverlichting op van $30.000 \times (\text{€ } 54,45 + \text{€ } 14) = \text{€ } 2.053.500$.

Mogelijk maken van alternatieven voor de fysieke voorwaarden ten aanzien van de kenbaarheid van tarieven en klachtafhandeling

Onderhavige regeling maakt het mogelijk om de tarieven op een andere wijze kenbaar te maken aan de consument. Dit is echter de keuze van de ondernemer. Het uitprinten, plastificeren en bevestigen van de tariefkaart kost geld en bij wijziging van de tarieven dient een nieuwe tariefkaart te worden uitgeprint. Een (digitaal) alternatief kost echter ook geld. Gedacht kan worden aan het bouwen en beheren van apps of websites. Op voorhand is niet in te schatten hoeveel taxivoertuigen gebruik kunnen of willen maken van de alternatieven. Bovendien blijft de verplichting bestaan om aan alle reizigers voorafgaand aan de rit duidelijkheid te verschaffen over het tarief.

Vrijstelling taxameterplicht bij taxivervoer dat uitsluitend wordt uitgevoerd tegen een vooraf overeengekomen vast tarief per rit

Indien een taxivoertuig uitsluitend gebruikt wordt voor ritten waarbij voorafgaand aan de rit een vast tarief voor de gehele rit is afgesproken (bijvoorbeeld ritten door middel van een app), is de aanwezigheid van een taxameter niet langer vereist. Deze uitzondering geldt niet voor taxivervoer, aangeboden op de openbare weg. Voor zover nog geen taxameter in het voertuig aanwezig is, kan de administratieve lastenverlichting per individueel geval een besparing opleveren van circa € 300 tot € 650 voor de aanschaf van een taxameter of module in de BCT en € 60 per jaar voor de jaarlijkse keuring. Aangezien het niet duidelijk is hoeveel voertuigen uitsluitend gebruik zullen gaan maken van een vooraf afgesproken vast tarief per rit, is het niet duidelijk hoe hoog de totale lastenverlichting zal zijn.

8. Uitkomsten internetconsultatie en HUF-toets

Uitkomsten internetconsultatie

De openbare internetconsultatie van de ontwerp regeling heeft geduurd van 10 september 2015 tot 8 oktober 2015. Er zijn in totaal 20 reacties ontvangen, afkomstig van particulieren, een belangenorganisatie (Rover), een brancheorganisatie (KNV), en twee gemeenten.

Een meerderheid is het in grote lijnen eens met het voorgestelde maatregelenpakket. De positieve uitwerking hiervan, zoals minder regeldruk, lastenverlichting, en meer ruimte voor innovatie wordt erkend. Bij enkele punten worden kanttekeningen geplaatst.

De bezwaren zagen met name op:

- het afschaffen van de vakbekwaamheids eis voor ondernemers;
- de alternatieven voor de fysieke tariefkaart, de informatie over klachtafhandeling en het ritbewijs;
- verruiming van de vrijstelling van de taxameterplicht.

De bezwaren tegen het afschaffen van de vakbekwaamheid leiden niet tot een aanpassing van de ontwerp regeling. Uit de internetconsultatie blijkt dat de meningen hierover verdeeld zijn. Er wordt gesteld dat afschaffing ten koste gaat van de kwaliteit van de dienstverlening en zal leiden tot het overspoelen van de markt door nieuwe toetreders. De taxiregeling is opgesteld met het oog op kwaliteit van de dienstverlening voor de reiziger en heeft niet als doel de markt af te schermen. De vakbekwaamheids eis voor ondernemers heeft onvoldoende toegevoegde waarde voor de reiziger, maar zorgt wel voor aanmerkelijke administratieve lasten voor de toekomstige ondernemers. Overbodige eisen aan de ondernemer moeten zoveel mogelijk worden geschrapt. Net zoals bij het midden- en kleinbedrijf behoort het tot de eigen verantwoordelijkheid van een ondernemer om zich te bekwamen in het vak. Zo is ook jaren geleden het middenstandsdiploma geschrapt. Het ontwikkelen van een keurmerk of certificaat voor vakbekwaamheid van ondernemers past meer bij de branche zelf.

De reacties hebben wel tot aanpassing van de overige twee onderwerpen geleid. Zo wordt taxivervoer, aangeboden vanaf de openbare weg, uitgesloten van zowel de vrijstelling van de taxameterplicht als de mogelijkheid om op digitale wijze het ritbewijs aan te bieden. Ook moet taxivervoer, aangeboden vanaf de openbare weg, de tariefkaart en de informatie over klachtafhandeling fysiek kenbaar maken.

Handhaafbaarheidstoets

Met bovengenoemde aanpassingen wordt tevens tegemoet gekomen aan de opmerkingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Zij voorzagen met name een risico voor de reiziger en voor de handhaving bij de voorgestelde (digitale) alternatieven en het schrappen van de taxameterplicht op de



straattaximarkt. Het taxivervoer, aangeboden op de openbare weg, is daarom uitgesloten van de vrijstelling van de taxameterplicht en de alternatieven voor tariefkaart, informatie over klachtafhandeling en automatisch gegenereerd ritbewijs in het voertuig.

9. Inwerkingtreding en evaluatie

Overeenkomstig de systematiek van de vaste verandermomenten treedt deze regeling in werking met ingang van 1 januari 2016. Er wordt afgeweken van de publicatietermijn van twee maanden. Deze afwijking is gerechtvaardigd omdat de wijzigingen al in een vroeg stadium zijn aangekondigd en het gelet op de lastenverlichting aanzienlijke voordelen oplevert om inwerkingtreding zo snel mogelijk te laten plaatsvinden.

Een jaar na inwerkingtreding zullen de effecten van deze regeling in de praktijk worden geëvalueerd.

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