

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie, inclusief reactie IenW

Aanpassing tarieven Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Openbare internetconsultatie van 2 november tot en met 30 november 2018

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft met deze internetconsultatie het voornemen bekend gemaakt om de door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gehanteerde tarieven van vergunningen per 1 januari 2019 te wijzigen. Hiervoor worden diverse regelingen aangepast. De tarieven worden conform de stijging van de kosten van vergunningverlening verhoogd.

De tariefregelingen vermelden de nieuwe tarieven die 1 januari 2019 in werking treden. Tevens is in de regelingen een aantal nieuwe producten/vergunningen met de bijbehorende tarieven opgenomen. Het betreft een tiental nieuwe vergunningen op het terrein van luchtvaart.

Belangstellenden en betrokkenen konden hun reactie geven op de voorgenomen wijziging van de tarieven. De volgende concept wijzigingen konden in de reactie betrokken worden:

1. Concept wijziging Regeling Luchtvaart 2008;
2. Concept wijziging twee tarievenregelingen Scheepvaart;
3. Concept wijziging Tariefregeling voor Spoor en overige, die wijzigingen bevat voor de volgende regelingen:
 - Regeling Spoorwegwet 2012;
 - Regeling tarieven Wet lokaal spoor;
 - Regeling aanvraag autorisatie classificatiecode vuurwerk;
 - Tariefregeling vervoer gevaarlijke stoffen;
 - Regeling aanvraag erkenning en onkostenvergoeding goedkeuring Wet explosieven voor civiel gebruik;
 - Regeling tarief Wet kabelbaaninstallaties.

De internetconsultatie

In totaal hebben zeven organisaties/personen gereageerd. Alle reacties zijn openbaar. De indieners zijn: Aircrafts Owners and Pilot Association (AOPA Netherlands), AOPA (bestuur), Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (Kvnr), Nederlandse Spoorwegen (NS), DB Cargo Nederland NV, een particulier alsmede het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Hieronder volgt een verslag op hoofdlijnen.

Hoogte tarieven

A. Luchtvaart

AOPA Netherlands is van mening dat de tarieven van Kiwa veel te hoog zijn, en stelt dat een efficiëntere manier van werken door Kiwa, IenW, ILT en EASA een mogelijke oplossing zou zijn. Het AOPA-bestuur stelt in het verlengde hiervan dat in vergelijking met andere EASA-lidstaten de tarieven van Kiwa veel te hoog zijn, en dat door efficiënter werken een significante besparing mogelijk moet zijn.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

De consultatie heeft betrekking op de door de ILT gehanteerde tarieven, voor de door Kiwa gehanteerde tarieven heeft een afzonderlijke consultatie plaatsgevonden. Desalniettemin zal hier ook op de door Kiwa gehanteerde tarieven worden ingegaan.

Voor het bepalen van de tariefhoogte geldt het rapport Maat houden 2014, het kader voor de doorberekening van toelatings- en handhavingskosten. In dit verband betreft het toelatingskosten. Bij toelating is er sprake van individueel toerekenbaar profijt. Dit profijt bestaat daarin dat de toegelaten partij bepaalde handelingen mag verrichten die voor anderen verboden zijn dan wel gedrag mag nalaten dat voor anderen verplicht is gesteld. Daarom is als uitgangspunt geformuleerd dat kosten van toelating worden doorberekend.

De kostendekkendheid van de door Kiwa gehanteerde luchtvaarttarieven bedroeg in 2015 59 procent. De door AOPA bepleite verlaging van de tarieven zou aanvullende dekking vanuit de algemene middelen noodzakelijk maken.

Een particulier is van mening dat de bestaande luchtvaarttarieven al tamelijk hoog zijn, en dat het argument dat de tarieven kostendekkend zouden moeten zijn niet zou moeten leiden tot verhoging

van de tarieven, maar een aanpassing van mogelijk inefficiënte processen die deze kosten zo hoog maken. De participant geeft aan tegen een verhoging te zijn van de tarieven berekend voor de luchtvaart.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

De insteek dat mogelijk inefficiënte vergunningverlenende processen moeten worden aangepast, wordt onderschreven.

B. Koopvaardij

KVNR stelt dat uit het voorstel blijkt dat de tarieven zullen worden geïndexeerd voor inflatie op basis van andere indicie dan gebruikelijk is bij het toepassen van een inflatiecorrectie. De participant brengt een aantal argumenten naar voren waarom een indexering van de ILT-tarieven voor 2019 zou moeten worden gebaseerd op de CPI zoals deze staat vermeld in de gehanteerde bijlage 2 van de Macro Economische Verkenning 2018 van het Centraal Planbureau. De KNVR verwijst tevens naar het in 2016 geïntroduceerde tarief voor het verzekeringscertificaat verdrag van Nairobi en het in 2018 geïntroduceerde tarief voor het Ballastwater Managementplan, en geeft aan bezwaar te maken tegen de hoogte van beide tarieven.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Bij de vorige algemene tariefsaanpassing (per 4 mei 2018) is voor het eerst een andere wijze van indexering gehanteerd. Gelet op de voorgestane doorberekening van de kosten is niet de algemene geldontwaarding (de inflatie) maatgevend, maar de ontwikkeling van de kosten van vergunningverlening. Dit betreft de ontwikkeling van de loonkosten (80%) en de overige kosten (20%). Dit gewogen gemiddelde komt uit op 2,44%.

C. Spoorgoederenvervoer

DB Cargo Nederland NV is van mening dat voor de hoogte van door de overheid te hanteren tarieven voor het uitoefenen van wettelijke overheidstaken niet dekking van de kosten van die wettelijke overheidstaak leidend zouden moeten zijn, maar de invloed van de hoogte van de door te belasten kosten op het functioneren van de desbetreffende markt. De participant stelt dat het verder verhogen van de tarieven van de Inspectie Leefomgeving en Transport niet goed valt te rijmen met het streven het kostenniveau van het spoorgoederenniveau te verlagen en mede daardoor de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren, en verzoekt derhalve af te zien van verhoging van de tarieven van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Voor het bepalen van de tariefhoogte geldt het rapport Maat houden 2014, het kader voor de doorberekening van toelatings- en handhavingskosten. In dit rapport staat de dekking van de toelatingskosten door tarieven centraal. De invloed van de hoogte van de door te belasten kosten op het functioneren van een markt (de concurrentiepositie van de verschillende vervoersmodaliteiten, de levensvatbaarheid van dienstverlening) is geen onderdeel van het bepalen van de tariefhoogte. Gelet op het geringe aandeel van de tarieven in de exploitatiekosten van het spoorgoederenvervoer behoeft niet te worden afgezien van het streven kostendekkende tarieven te hanteren. De onderhavige tariefsverhoging zal de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer niet aantasten.

Overig

NS stelt voor om de aanduiding 'veiligheidsattest' te wijzigen in de thans in de regelgeving gebruikte aanduiding 'veiligheidscertificaat'.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Het voorstel van NS is overgenomen.

ATR

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) brengt het volgende naar voren:

- Het College is van mening dat nut en noodzaak van de wijzigingen zijn uitgewerkt in de toelichting bij de regelingen.
- Het College adviseert in de toelichting bij de regelingen uit te werken wat de stand van zaken is van de herziening van het tarievenstelsel en welke stappen worden gezet in 2019 om te komen tot vereenvoudiging en administratieve lastenverlichting.
- Het College adviseert bij de motivering van de afwijking van de minimum- invoeringstermijn niet alleen de gevolgen voor de ILT te betrekken maar ook die voor de doelgroepen waarvoor de regelgeving van belang is.
- Het College adviseert de regeldrukgevolgen van de regelingen kwalitatief en kwantitatief in kaart te brengen conform de Rijksbrede methodiek en daarbij de genoemde aandachtspunten te betrekken.
- Het College adviseert bij de voorstellen gericht op indexering van de ILT-tarieven voor 2019 om de regelingen vast te stellen nadat met de adviespunten rekening is gehouden.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

In het merendeel van de tariefregelingen is de volgende passage opgenomen: "De laatste jaren is toegewerkt naar een wijziging van het tariefstelsel om het transparanter en eenvoudiger te maken. In de loop van 2019 zal nadere informatie over het nieuwe tariefstelsel, dat het oude stelsel moet vervangen, volgen. De stelselherziening blijkt complexer en daardoor langer te duren dan eerder voorzien."

Bij de motivering van de afwijking van de minimum-invoeringstermijn zijn inmiddels ook de gevolgen voor de doelgroepen betrokken.

De regeldrukgevolgen van de regelingen zijn zoveel mogelijk conform de Rijksbrede methodiek betrokken.

De tariefregelingen zijn vastgesteld nadat zoveel mogelijk met de adviespunten van het Adviescollege Toetsing Regeldruk rekening is gehouden.