

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Indexering maximumtarieven taxivervoer 2019

Openbare internetconsultatie van 11 september tot en met 9 oktober 2018

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt de indexering van de maximumtarieven voor taxivervoer voor. Dit gebeurt sinds 2010, en sinds 2017 wordt hiervoor gebruik gemaakt van de Landelijke Tarievenindex (LTI). De keuze voor deze index volgt uit de evaluatie van de tariefstructuur in de taxisector, waarover de Tweede Kamer per brief in 2016 is geïnformeerd (Kamerstuk 31521 nr. 100). Het streven is de regeling in werking te laten treden met ingang van 1 januari 2019.

Doel van de regeling

Om de maximumtarieven aan te laten sluiten bij de prijsontwikkeling in de markt, worden de tarieven jaarlijks geïndexeerd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de LTI. De regeling brengt de maximumtarieven in overeenstemming met de indexcijfers en schept ook voor 2019 duidelijkheid aan chauffeurs, ondernemers, burgers en handhavende instanties over de maximumtarieven. Tevens wordt de verplichte verwijzing naar het Landelijke Klachtenmeldpunt Taxivervoer op het schriftelijk ritbewijs en op de taxi-informatiekaart geschrapt. Dit vanwege ontwikkelingen als de opkomst van apps in het taxivervoer, waardoor het een stuk eenvoudiger is geworden om klachten rechtstreeks bij de vervoerder in te dienen.

De regeling zorgt voor duidelijkheid voor chauffeurs, ondernemers, burgers en handhavende instanties over de maximumtarieven. Voor 2019 is de LTI 5,75%. 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.

De door het kabinet aangekondigde verhoging van het verlaagde btw-tarief van 6% naar 9% is verwerkt in de LTI.

De maximumtarieven gelden niet voor:

- contractvervoer (artikel 81, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000);
- voor taxivervoer dat wordt aangeboden tegen een vast tarief per rit dat vooraf met de consument is overeengekomen (artikel 1, derde lid, van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer). De regeling heeft voor de maximaal voor dat vervoer te rekenen tarieven geen effect.

De internetconsultatie

Het doel van de consultatie was betrokkenen te informeren en te consulteren over de voorgenomen indexering. Met de consultatie werd uitvoering gegeven aan artikel 106 van de Wet personenvervoer 2000. De LTI is reeds geconsulteerd door DOVA, het samenwerkingsverband van de veertien decentrale ov-autoriteiten. In aanvulling hierop consulteert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nogmaals de regeling waarin de LTI wordt toegepast op de maximumtarieven voor taxivervoer.

Er zijn in totaal zes reacties ontvangen, hiervan zijn er vijf openbaar. Inzenders zijn vier particulieren, KNV taxi en zorgvervoer, en Rover. Hieronder volgt een beknopt hoofdlijnenverslag.

Tarieven

Een particulier stelt voor de volgende aanpassing te doen op artikel 1, lid 3: "Onverminderd het eerste lid kan de vervoerder taxivervoer aanbieden tegen een vast tarief per rit, al dan niet per zitplaats, niet hoger dan de som van de onder artikel 1a lid 1 en lid 2 vallende tarieven, mits dit vooraf met de consument is overeengekomen."

Een andere particulier geeft aan blij te zijn dat de overheid maximumtarieven heeft vastgesteld, en is van mening dat de overheid juist strenger moet handhaven op dit gebied.

Een derde particulier merkt op dat er in Nederland al jaren bijzonder dure wagens rond rijden als taxi, en is van mening dat de taxibranche haar prioriteiten zou moeten verleggen naar simpeler vervoer. De particulier is tevens van mening dat enerzijds de tarieven voor onnodig dure en luxe taxi's verhogen en anderzijds diensten als van Uber beperken zoals dat nu gebeurt niet in het belang is van de burgers.

Een volgende particulier stelt dat het met moderne middelen mogelijk is efficiënter te werken en noemt daarbij als voorbeeld het Ubersysteem. De participant verzoekt te overwegen het gebruik van dergelijke systemen af te dwingen middels het aanpassen van de tarieven, bijvoorbeeld door deze niet te indexeren.

Rover geeft aan dat de maximumtarieven vooral in de grote steden de norm zijn, en dat hier over het algemeen geen gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid tot concurrentie op ritprijs. Dit is volgens de participant ook moeilijk omdat de reiziger vaak verplicht is om de voorste taxi op de standplaats te nemen. Voorts stelt Rover dat de Nederlandse taxi internationaal geen goede reputatie heeft en dat de hoge tarieven hierin een belangrijke factor zijn.

Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) Taxi- en zorgvervoer geeft aan blij te zijn dat de tarieven jaarlijks geïndexeerd worden, maar blijft de voorkeur geven aan indexering met de zogenaamde NEA kostenontwikkelingsindex daar deze het meest is toegesneden op de taxibranche. KNV merkt hierbij op voorstander te zijn van het op afzienbare termijn afschaffen van de wettelijke maximumtarieven daar deze niet passen bij een geliberaliseerde markt.

BPM

KNV vraagt aandacht voor de kabinetsplannen om (vanaf 2020) de BPM-vrijstelling voor taxivoertuigen af te schaffen, daar dit het taxivervoer voor reguliere klanten duurder zal maken, terwijl de rol van taxi volgens KNV juist groter zou moeten worden.

Tevens merkt de participant op dat twee van iedere drie taxiriten in ons land zorgvervoer betreft, en dat juist dit vervoer, met bijvoorbeeld rolstoelvoertuigen waarop nog veel BPM rust, extra wordt getroffen door dit voornemen. Ook wijst de participant erop dat als dit kabinetsvoornemen doorgaat de LTI-index ongeschikt zal zijn voor het indexeren van de wettelijke maximum taxitarieven voor het jaar 2020.

Btw

Rover geeft aan de voorgestelde btw-verhoging voor OV en taxi te betreuren, daar deze naar verwachting consequenties zullen hebben voor de ritprijs, terwijl het toch volgens de participant de bedoeling in de transitie naar duurzaam vervoer zou moeten zijn om meer reizigers te verleiden tot gebruik van OV (en als na-transport, bijvoorbeeld taxi).

KNV geeft aan zich zorgen te maken over het duurder worden van het taxivervoer door de verhoging van het btw-tarief daar dit de aantrekkelijkheid van het taxivervoer en meer in algemene zin van het collectieve personenvervoer vermindert en de eigen auto zo relatief goedkoper wordt.

Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer

Een particulier is van mening dat een verplichte verwijzing naar het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer (LKT) op het schriftelijk ritbewijs en op de taxi-informatiekaart noodzakelijk is, en verklaart regelmatig met de taxi te reizen waarbij hij zelden een verwijzing ontvangt naar het Landelijk Klachtenmeldpunt.

Rover stelt dat er teveel wordt verwacht van de techniek wanneer men denkt dat een verplichte app tot goede afhandeling van klachten zal leiden, daar een app kan worden uitgezet.

Rover wijst erop dat het OV het OV-loket kent, en dat ook in het OV een onafhankelijk klachtenmeldpunt nuttig blijkt te zijn. Rover spreekt de hoop uit dat het LKT ook haar taken kan blijven vervullen.

KNV zegt het spijtig te vinden dat het landelijk meldpunt voor taxivervoer verdwijnt en geeft aan de Stichting Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi (SLKT) te steunen die bezwaar heeft gemaakt tegen het besluit om het meldpunt te stoppen.

Uitreiken bon

Rover merkt op dat het verplicht uitreiken van de geprinte bon zonder overleg met Rover is vervangen door het verplicht aanbieden, en is van mening dat dit de positie van de reiziger verzwakt daar in de praktijk de bon weinig wordt aangeboden.

Een particulier geeft aan altijd de bon te gebruiken ter declaratie.