

Verslag van de internetconsultatie

Indexering tarieven 2018 Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Openbare internetconsultatie van 29 november tot en met 13 december

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat had het voornemen tot wijziging per 1 januari 2018 - van de door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gehanteerde tarieven van vergunningen. In afwachting van de herziening tarievenstelsel (verwachting was voorjaar 2017), zijn de tarieven voor het laatst geïndexeerd (inflatiecorrectie) per 1 januari 2016. Aangezien er nog geen herziening is, is besloten de tarieven met een inflatiecorrectie aan te passen voor de jaren 2016 en 2017.

De tariefregelingen vermelden de nieuwe tarieven, tarieven die per 4 mei 2018 in werking zijn getreden. Tevens is in de regelingen een aantal nieuwe producten/vergunningen met de bijbehorende tarieven opgenomen. Het betreft ontheffingen op het gebied van bijzonder spoor en vergunningen op het gebied van luchtvaart.

De internetconsultatie

Belangstellenden en betrokkenen konden hun reactie geven op de voorgenomen indexering van de tarieven, en hierbij de volgende concept wijzigingen in hun reactie betrekken:

- Concept wijziging Regeling Luchtvaart 2008;
- Concept wijziging tarievenregelingen Scheepvaart;
- Concept wijziging Regeling Spoorwegwet 2012.

Er zijn acht reacties binnengekomen, waaronder één dubbele, zodat er in totaal zeven participanten hebben gereageerd. Zes reacties zijn openbaar. De participanten bestaan uit vijf branche- en belangenorganisaties (BOVAG, AOPA Netherlands, KNVR, KNVvL, HRN), een bedrijf (DB Cargo Nederland NV) alsmede een particulier.

Algemeen

De participanten staan in meerderheid kritisch tegenover met name de voorgestelde tariefsaanpassing, de toegepaste indexeringsmethodiek, het communicatieproces alsmede de informatievoorziening betreffende het tariefstelsel.

Hoogte tarieven

Vier participanten maken bezwaar tegen de voorgestelde hoogte van de tarieven. KNVvL vraagt zich of de verhogingen gerechtvaardigd zijn, KVNR geeft aan vraagtekens te zetten bij de hoogte van de tarieven, AOPA Netherlands verzoekt om een verlaging van de tarieven, en DB Cargo Nederland NV verzoekt af te zien van de voorgestelde inflatiecorrectie.

Inconsistenties in de regelgeving

Twee participanten wijzen op inconsistenties in de voorgestelde regelgeving. AOPA Netherlands verzoekt de Nederlandse tarieven in lijn te brengen met in het buitenland gehanteerde tarieven, alsmede de tarieven voor documenten voor luchtvaardenden in overeenstemming te brengen met die van niet-luchtvaardenden. HRN merkt op dat voor aanvragen op basis van artikel 11, lid 4 Besluit bijzonder spoor (het zgn. omgevingsregime) een uurtarief wordt voorgesteld, en wijst erop dat voor overeenkomstige vergunningen bij hoofd-spoorwegen géén tarief verschuldigd is.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De voorliggende wijziging van de Regelingen betreft het doorvoeren van een correctie voor de inflatie van de afgelopen jaren. Dit gebeurt vooruitlopend op een mogelijke bredere herziening van de

betreffende regelingen. De voorliggende wijziging heeft niet tot doel eventuele inconsistenties weg te nemen.

Indexering

Twee participanten becommentariëren de indexering van tarieven.

BOVAG en KVNVR zijn van mening dat de tarieven uit 2016 niet alsnog geïndexeerd zouden moeten worden, en dat eventuele indexering zou moeten worden beperkt tot een inflatiecorrectie, dat wil zeggen uitsluitend de CPI voor het jaar 2017. BOVAG wijst hierbij op het eerder genomen besluit het jaar 2016 niet te indexeren.

KVNVR verwijst naar eerder door ILT gewekte verwachtingen, en is van mening dat door uitblijven van communicatie over de tarieven in de eerste elf maanden van 2017 de overheid stilzwijgend de gelegenheid voorbij heeft laten gaan om de tarieven voor de inflatie over 2016 alsnog te indexeren.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De indexering vanwege de inflatie voor 2016 is niet per 1 januari 2017 doorgevoerd, gelet op de verwachting destijds dat het nieuwe tarievenstelsel op korte termijn zou kunnen worden ingevoerd. Een situatie met twee kort op elkaar volgende wijzigingen werd niet wenselijk geacht. Nu dit niet meer aan de orde is, is overgegaan tot aanpassing van de tarieven aan de inflatie voor 2016 en 2017.

Onderbouwing

Vijf participanten zijn van mening dat de tariefhoogte onvoldoende is onderbouwd

AOPA Netherlands is van mening dat bij het vaststellen van de tarieven wordt uitgegaan van onjuiste grondslagen.

De KNVvL geeft aan een onderbouwing van de kostenontwikkeling te missen, en vraagt zich onder meer af over welke "kosten" wordt gesproken, en wat wordt bedoeld met de in de internetconsultatie gebruikte zinsnede dat "in reële termen de tarieven ongewijzigd blijven".

De KNVvL acht het onmogelijk om te zien of de verhogingen nu wel of niet in de pas lopen met de indexering, en of de verhogingen al dan niet überhaupt gerechtvaardigd zijn. Om die reden wijst de KNVvL elke verhoging af.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Er is beschreven welke indexering is toegepast, een gewogen van gemiddelde van IMOC en de CAO sector overheid. Indexering van de tarieven is conform het rijksbeleid zoveel mogelijk kostendekkende tarieven te hanteren. Kostenontwikkelingen werken door in de tarieven.

DB Cargo Nederland NV stelt dat niet duidelijk is wat "grote nadelige (financiële) gevolgen voor de ILT" inhoudt, en in hoeverre een inflatiecorrectie op tarieven zou leiden tot een betere kostendekking.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Stijgende kosten en stabiele tarieven leiden tot een lagere kostendekkendheid en tot nadelige financiële gevolgen. Reden om niet af te zien van de aanpassing van de tarieven. Indexering van de tarieven past in het rijksbeleid zoveel mogelijk kostendekkende tarieven te hanteren.

HRN wijst erop dat ontheffingen door zijn leden meestal voor eenvoudige situaties worden aangevraagd, en vindt een bewerkingsduur van 10 uur derhalve aan de hoge kant.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De toelichting, die eind 2015 is gegeven, is nog dezelfde. Een ontheffing is per definitie een afwijking van het "reguliere". Dat betekent dat de ILT de specifieke omstandigheden moet bestuderen. Vervolgens moet de ILT de afweging maken of er voldaan wordt aan de wettelijke eisen en, of er nog beperkingen of voorschriften aan verbonden dienen te worden. De wettelijke eis verbonden aan deze ontheffing is: "Indien er geen gevaar voor personen of ander treinverkeer kan ontstaan." Aangezien veel diversiteit is bij "bijzondere spoorwegen" (dat zijn namelijk alle spoorssystemen die niet als "hoofdspoor" of "lokaal spoor" zijn benoemd door de wetgever) en aangezien elke aanvrager uniek is,

zal elke toetsing maatwerk zijn. De aanvrager moet doormiddel van een goede risicoanalyse aantonen dat hij aan de wettelijke eisen voldoet bij een specifieke "bijzondere spoorweg" waar hij de ontheffing voor nodig heeft. Deze risicoanalyse zal redelijk uitgebreid moeten zijn, aangezien de eis "geen gevaar" een heel hoge is. De toetsing, en de eventuele vragen die de ILT daarbij heeft, kunnen dus veel diepgang hebben en dat kost tijd.

DB Cargo Nederland NV is van mening dat niet de dekking van de kosten van die wettelijke overheidstaak leidend moet zijn, maar de invloed van de hoogte van de door te belasten kosten op het functioneren van de desbetreffende markt. In het verlengde hiervan is KVNR van mening dat het al dan niet kostendekkend zijn van tarieven geen reden mag zijn om tot indexering over te gaan. KVNR dringt tevens aan op een spoedige voortzetting van de dialoog over het tariefstelsel, en merkt hierbij op dat de minister van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven dat efficiencymaatregelen een belangrijk element zullen zijn bij het verhogen van de kostendekkendheid van de door ILT gehanteerde tarieven.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#)

Het vervolg van de consultatie over een nieuw tarievenstelsel zal mogelijk eind 2018 plaatsvinden.

Informatievoorziening

Vijf participanten zijn van mening dat de informatievoorziening betreffende het tariefstelsel ontoereikend is.

AOPA Netherlands stelt dat het onvoldoende inzichtelijk is welke maatregelen er zijn genomen om het tariefstelsel doelmatiger en daarmee goedkoper te maken.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#)

De AOPA pleit voor een (drastische) verlaging van de tarieven van documenten voor luchtvaarders en technici. Gelet op de lage kostendekkendheid van deze tarieven is dit niet aan de orde.

De AOPA dringt er op aan de tarieven in lijn te brengen met wat in het buitenland gebruikelijk is.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#)

De kosten van vergunningverlening vormen de basis voor de tarieven. Een en ander is vastgelegd in het rapport Maat Houden van de interdepartementale werkgroep Herziening Maat Houden: Tweede Kamer vergaderjaar 2013–2014, bijlage bij kamerstuk 24 036 nr. 4072.

De AOPA verzoekt de tarieven voor documenten voor luchtvaarders in overeenstemming te brengen met die van niet-luchtvaarders.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#)

Dit verzoek betreft de door Kiwa gehanteerde tarieven en niet de door de ILT gehanteerde tarieven.

De KNVvL is van mening dat het onduidelijk is of de tariefsverhogingen nu wel of niet gekoppeld zijn aan de indexering, en of deze verhogingen gerechtvaardigd zijn.

DB Cargo Nederland NV wijst erop dat onvoldoende is onderzocht wat de gevolgen zijn van de voorgestelde tariefsverhogingen voor het bedrijfsleven.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#)

Voor de sector spoor wordt financiële kosteneffect van de wijziging van de tariefregeling in verband met de introductie van nieuwe vergunningen op ruim € 400.000 per jaar becijferd. Ten opzichte van de circa 1,4 mln. euro opbrengsten uit tarieven van spoorvergunningen per jaar betreft het een aanzienlijk bedrag. De inhoudelijke nalevingkosten bedragen bijna € 2 mln. per jaar, een aanzienlijk bedrag.

HRN geeft aan goede achtergrond- en basis-informatie te missen, temeer daar de ontwerp-regeling volgens deze participant méér regelt dan alleen indexaties van bestaande tarieven, en er voor de "bijzondere spoorwegen" nieuwe regels met nieuwe tarieven worden ingevoerd.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Naast de indexering van bestaande tarieven is er inderdaad sprake van een aantal nieuwe vergunningen/ontheffingen/vakbekwaamheidseisen.

KVNR merkt op dat na berichtgeving door ILT in november 2016 dat de invoering van het nieuwe tariefstelsel werd uitgesteld naar 1 april 2017, verdere berichtgeving is uitgebleven. HRN wijst erop dat in 2015 een aanzet is gemaakt met een principiële heroriëntatie van de tarieven van ILT, dat HRN vervolgens zijn bezorgdheid heeft uitgesproken over effecten die het bedachte nieuwe stelsel met zich meebrengt, en dat nadien van het ministerie hierover niets meer is vernomen.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het vervolg van de consultatie over een nieuw tarievenstelsel zal mogelijk eind 2018 plaatsvinden.

Consultatietermijn

Twee participanten hebben kritiek op de termijn waarbinnen de consultatie plaatsvindt.

KVNR merkt op dat de bekendmaking van het voorstel niet conform de geldende procedures, namelijk uiterlijk twee maanden voor de beoogde datum van inwerkingtreding, heeft plaatsgevonden. HRN wijst erop dat de wijziging al in werking zal treden op 1 januari 2018, in plaats van op 1 april 2018, en dat deze datum niet uiterlijk twee maanden voor het eerstvolgende vaste verandermoment ligt.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De termijn was inderdaad kort en de start van de internetconsultatie vrij laat. Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in principe in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk twee maanden voor de inwerkingtreding. Er is afgeweken van de termijn van twee maanden omdat het doorschuiven van de inwerkingtreding van 1 januari tot grote nadelige (financiële) gevolgen voor de ILT en Kiwa zou leiden. Een jaarlijkse indexering is gebruikelijk. Een latere inwerkingtreding van hogere tarieven benadeelt de omzet van zowel Kiwa als de ILT.

Een volgende keer ia de inzet ruimere termijnen aan te houden, een ruimere consultatietermijn en zodanig dat bekendmaking uiterlijk twee maanden voor de inwerkingtreding plaatsvindt.

Overig

- Een particuliere consultant verzoekt om in de toekomst de Benelux-NRW (evt. ook Nedersachsen) meenemen in het aankomend beleid, zodat er meer grensoverschrijdend spoorvervoer mogelijk wordt.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. De opmerking heeft geen betrekking op tarieven van de Spoorwegwet.

- HRN merkt op dat voor aanvragen op basis van artikel 8, lid 2 Besluit bijzonder spoor (snelheid) in artikel 19d lid 2 een uurtarief wordt voorgesteld. HRN wijst erop dat het onwenselijk is dat een tarief is verschuldigd om uitsluitend door een ontheffing veiligheidsverbetering te realiseren, en dat voor deze ontheffing een tarief wordt bepaald.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

HRN heeft het artikel 8, tweede lid van het Besluit Bijzonder spoor en de Regeling Omgevingsregime Bijzondere Spoorwegen inderdaad in een gesprek met DG Mobiliteit/Directie Openbaar Vervoer en

Spoor aan de orde gesteld. HRN heeft 30 oktober 2017 Van DG Mobiliteit antwoorden op haar vragen ontvangen. Daar is op dit moment niets aan toe te voegen.