

## **Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)**

### ***Wijziging Regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto'***

#### **1. Wat is de aanleiding?**

In 2015 is de taxiwetgeving geëvalueerd. Er is onder andere gekeken naar de toekomstbestendigheid van taxiregelgeving. Uit de evaluatie kwam naar voren dat de taxiregelgeving voldoende ruimte laat voor nieuwe ontwikkelingen en innovaties. Om deze ruimte waar mogelijk te vergroten, is in de zomer van 2015 een brede uitvraag gedaan naar vernieuwende ideeën in de taxibranche. Hierbij is aan diverse partijen gevraagd naar concrete voorstellen die stuiten op belemmeringen in wet- of regelgeving. In reactie op deze uitvraag zijn 37 ideeën aangedragen door 19 indieners.

Uit verschillende voorstellen bleek een behoefte om de ruimte voor het aanbieden van vervoer door vrijwilligers te vergroten. Dergelijke initiatieven uit de samenleving zijn welkom. Om die reden valt vrijwilligersvervoer tot een bepaalde grens buiten de reikwijdte van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000). Deze grens bestaat onder andere uit de maximaal te ontvangen onkostenvergoeding per vrijwilliger per jaar. Om meer ruimte te creëren voor initiatieven wordt dit maximale totaalbedrag per vrijwilliger opgehoogd. Ook wordt de maximale onkostenvergoeding voor vrijwilligersorganisaties losgelaten. Zodra personenvervoer in beroep of bedrijf wordt verricht, is van de uitzondering op de wet personenvervoer immers geen sprake.

De wijziging heeft geen invloed op de hoogte van de vergoeding per rit die de vrijwilliger of organisatie ontvangt, maar bewerkstelligt wel dat de vrijwilliger of de organisatie meer ritten in totaal kan rijden zonder aan de vereisten voor taxivervoer te hoeven voldoen.

#### **2. Wie zijn betrokken?**

Vertegenwoordigers van de reizigers, de brancheorganisatie en de grote steden zijn geconsulteerd.

#### **3. Wat is het probleem?**

In de huidige regelgeving wordt de Wp2000 in artikel 2, vijfde lid, van de Wp2000 niet van toepassing verklaard op personenvervoer dat:

- per auto verricht wordt,
- geen openbaar vervoer is,
- niet wordt verricht in de uitoefening van beroep of bedrijf, en
- waarbij de vergoeding niet hoger is dan (1) de kosten voor de auto en (2) eventuele bijkomende kosten.

1. Het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000) definieert 'kosten voor de auto' in artikel 3, eerste lid, als: de kosten van afschrijving, verzekering, motorrijtuigenbelasting en brandstof, alsmede onderhouds- en reparatiekosten.

2. Artikel 3, tweede lid, van het Bp2000 definieert 'bijkomende kosten' als: onkostenvergoedingen voor vrijwilligers tot een bij ministeriële regeling vast te stellen

bedrag. De Regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto stelt de maximale bedragen vast. Dat zijn per jaar:

- a. € 1.134,45 per vrijwilligersorganisatie vermeerderd met € 181,51 per bij die organisatie werkzame vrijwilliger tot een maximum van € 8.621,82, of
- b. € 181,51 per vrijwilliger die niet wordt meegerekend bij onderdeel a.

Boven deze maximale bedragen geldt de vrijstelling voor de WP 2000 niet meer, en gelden dezelfde regels als voor commercieel vervoer. Deze bovengrens wordt relatief snel bereikt. Dit is een belemmering voor initiatieven van vrijwilligers, die welkom zijn. Vrijwilligersvervoer biedt mensen mogelijkheden om op een laagdrempelige wijze van A naar B vervoerd te worden. Deze initiatieven ontstaan met name op plekken waar het gewone openbaar vervoer door te weinig vraag niet kan renderen. Vrijwilligersinitiatieven zijn in dergelijke situaties een welkome aanvulling op het gebruikelijke vervoersaanbod.

#### **4. Wat is het doel?**

Met deze aanpassing wordt meer ruimte geboden aan organisaties en vrijwilligers die een maatschappelijke functie vervullen door het aanbieden van vervoer tegen een onkostenvergoeding. Zij kunnen immers meer betalingen ontvangen zonder het grensbedrag, waarboven de vereisten voor taxivervoer gaan gelden, te overschrijden. Vrijwilligersorganisaties kennen zelfs helemaal geen grensbedrag meer.

#### *Juridisch kader*

Vrijwilligerswerk is werk dat onbetaald en onverplicht wordt verricht, voor anderen of voor de samenleving. Het werk is niet bij wijze van beroep en heeft geen winstoogmerk; het is in het algemeen belang of in een bepaald maatschappelijk belang. Het komt niet in de plaats van een betaalde baan. Wel kan de arbeid verricht worden voor een algemeen nut beogende instelling, een sportorganisatie of een organisatie die is vrijgesteld van vennootschapsbelasting. Daarmee is ook het begrip vrijwilligersorganisatie gedefinieerd. Je kunt echter ook vrijwilliger zijn zonder aangesloten te zijn bij een organisatie. De volgende elementen worden aangepast in de Regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto:

- a. De maximale vergoeding voor vrijwilligersorganisaties wordt niet meer gemaximeerd.
- b. De maximale vergoeding per vrijwilliger wordt opgehoogd naar € 1.500,- per vrijwilliger per jaar. Tot die bovengrens is de WP 2000 niet van toepassing.

#### *Ad a*

Vrijwilligersvervoer mag , op grond van de WP 2000, niet in beroep of bedrijf uitgevoerd worden. Daarmee is commerciële exploitatie door organisaties niet mogelijk, waardoor maximering van de jaarlijkse vergoeding ook achterwege kan blijven. Hiermee worden ook de regels voor vrijwilligersorganisaties die vervoer aanbieden verlicht. De Wp2000 is op deze organisaties niet van toepassing zo lang zij het vervoer per auto niet in beroep of bedrijf (laten) uitoefenen.

#### *Ad b*

Met deze ophoging zijn er voor vrijwilligers dus meer ritten binnen de regelvrije ruimte mogelijk, alvorens de grens naar commercieel vervoer (met bijbehorende regels) bereikt wordt. Hiermee

wordt ruimte gecreëerd voor welwillende initiatieven voor de reiziger. De versoepeling van de regelgeving beoogt aan te sluiten op deze ontwikkelingen.

#### **5. Wat rechtvaardigt de overheidsinterventie?**

Aansluiting bij maatschappelijke behoeften. De voorschriften zijn vastgelegd in landelijke regelgeving. Deze regelgeving kan enkel door de overheid gewijzigd worden.

#### **6. Wat is het beste instrument?**

Op dit moment zijn de normbedragen opgenomen in een ministeriële regeling. Aanpassing van deze regeling is noodzakelijk om bovenstaande doelen te bereiken. Dit is aangekondigd in de Kamerbrief over taxibeleid d.d. 27 januari 2016 (kst. 31521, nr. 96).

#### **7. Wat zijn de (neven)gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?**

- Voor burgers zal er wellicht meer laagdrempelig (betaalbaar) vervoersaanbod komen, met name op plaatsen waar het OV niet rendeert of om andere redenen initiatieven worden opgestart.
- Vrijwilligersvervoer mag, op grond van de Wp2000, niet in beroep of bedrijf uitgevoerd worden. Daarom is commerciële exploitatie door organisaties of individuen niet mogelijk. Vrijwilligersorganisaties dienen aan te kunnen tonen dat de ontvangen betalingen dienen ter vergoeding van gemaakte kosten.
- Vrijwilligers kunnen ter verrichting van het hierboven beschreven vrijwilligersvervoer niet in dienst worden genomen door commerciële bedrijven. Dan geldt immers het daarbij van toepassing zijnde CAO. Daarnaast voeren zij het vervoer dan uit in beroep of bedrijf.

Overigens zullen de effecten van deze regeling na twee jaar geëvalueerd worden, met name op eventuele marktversturende effecten en misbruik van de regeling. De uitkomsten van de evaluatie kunnen leiden tot een nieuwe wijziging van de Regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto.