

Reacties van ministerie van Infrastructuur en Milieu op de internetconsultatie Wijziging ministeriele regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto

Openbare internetconsultatie van 17 maart 2016 tot en met 14 april 2016

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de ontwerpwijziging, waarmee een wijziging van de regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto wordt geregeld, opengesteld voor openbare internetconsultatie. Met de ontwerpwijziging wordt de huidige maximale onkostenvergoeding per vrijwilliger van € 181,51 gelijk getrokken met de hoogte van de algemeen geldende belastingvrije voet voor vrijwilligers: €1.500 per jaar. Pas boven deze grens dienen vrijwilligers aan de vereisten voor taxi te voldoen. Daarnaast wordt de maximale onkostenvergoeding voor vrijwilligersorganisaties losgelaten.

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.

De consultatie vond plaats om belanghebbenden te informeren en hen de gelegenheid te bieden hun reactie te geven op de ontwerpregeling. Op de gehele ontwerpregeling en toelichting was een reactie mogelijk.

Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie, en licht toe op welke wijze de reacties in de regeling zijn verwerkt. Inwerkingtreding is per 1 juli 2016. De effecten van deze regeling worden na twee jaar geëvalueerd, met name op eventuele marktverstorende 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.

De internetconsultatie

Er zijn in totaal 15 reacties ontvangen, waarvan 11 openbaar. De reacties zijn afkomstig van zes taxivervoersbedrijven (w.o. Taxi Binnenmaas VOF, Coöperatieve taxi onderneming St-Job, Taxi Comfort, BIOS-groep), twee brancheorganisaties (KNV Taxi en Stichting Taxibelangen Nederland (STN)), drie consumentenorganisaties (FNV Taxi, Ieder(in) en Rover) en vier particulieren.

Er wordt voornamelijk kritisch gereageerd, de belangrijkste opmerkingen hebben betrekking op de oneerlijke concurrentie in het personenvervoer en het gegeven dat vrijwilligers doorgaans minder gekwalificeerd zijn tot het verrichten van personenvervoer dan werknemers van professionele vervoersorganisaties.

Oneerlijke concurrentie

Twaalf van de vijftien participanten, waaronder Rover, KNV, FNV en STN benadrukken dat de voorgenomen wijziging zal leiden tot (nog) meer oneerlijke concurrentie voor de vervoersbranche. STN noemt het een ondoordacht, onzalig plan.

De taxivervoersbedrijven wijzen erop dat kleinschalig personenvervoer al enige jaren in zwaar weer verkeert, waardoor alleen nog grote vervoersorganisaties kunnen overleven (zij hebben voldoende marge om onder de kostprijs te concurreren). Er wordt verwezen naar de cijfers van het Sociaal Fonds Taxi; 65% van de vervoerbedrijven zou op dit moment verlies leiden en door mogelijke faillissementen zullen tussen de 5.000 en 10.000 banen gaan verdwijnen. Een ondernemer wijst erop dat een zorginstelling met diverse bussen eigenlijk al commercieel bezig is.

Rover is van mening dat de oplossing gezocht zou moeten worden in samenwerking met KNV. Deze geeft in het verlengde hiervan aan dat vernieuwing een beter samenspel tussen vrijwilligers en professionals nodig is. Genoemd wordt hierbij het verbinden van vrijwilligersvervoer aan professionele vervoerders (zoals bij buurtbussen) of het inzetten van vrijwilligers bij professioneel vervoer (als reisbegeleiders). Zowel Rover als KNV hebben daar al voorstellen voor gedaan. FNV benadrukt dat binnen de sector verdringing een groot probleem is, door met name uitkeringsgerechtigden die als tegenprestatie op de taxi aan het werk moeten en door "zogenaamde" vrijwilligers.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:

De oneerlijke concurrentie die partijen vrezen komt niet tot stand zo lang werkelijk sprake is van vrijwilligersvervoer. Om die reden is in de Wp2000 expliciet opgenomen dat het vervoer niet in beroep of bedrijf uitgevoerd mag worden. Het gaat bijvoorbeeld om de initiatieven die inspringen op het moment dat het voor professionele vervoerders niet of nauwelijks mogelijk is hetzelfde vervoer rendabel uit te voeren, of slechts uit te kunnen voeren tegen te hoge kosten. In dat geval is geen sprake van concurrentie, maar van aanvulling. Dat laat onverlet dat vrijwilligers en professionals ook in dezelfde vijver kunnen vissen. Dat is ook op basis van de huidige regelgeving al mogelijk. De verwachting is echter dat deze regeling niet tot extra concurrentie zal leiden, maar tot meer vervoersbewegingen. Personen voor wie het niet mogelijk is zich altijd door professionele vervoerders te laten vervoeren kunnen wellicht iets vaker een beroep doen op een vrijwilligersorganisatie.

Hoogte vergoeding en verdringing

Zes participanten, w.o. drie taxivervoersbedrijven, becommentariëren de voorgestelde hoogte van de vergoeding voor de vrijwilligers. Twee bedrijven zijn van mening dat de vergoeding te hoog is voor een onkostenvergoeding. Een van hen benadrukt dat er teveel werk, dat eigenlijk betaald zou moeten worden, naar vrijwilligers gaat.

Rover en KNV zijn het eens met de voorgestelde vergoeding. FNV daarentegen waarschuwt ervoor dat omhoog brengen van de vrijwilligersvergoeding de verdringing alleen maar meer in de hand zal werken, doordat het nog lonender wordt om werknemers te ontslaan en verder te gaan met

vrijwilligers die dit dan ook nog tegen een hogere vergoeding gaan doen. FNV geeft aan echte banen te willen behouden in de sector, wat echter door dit voorgenomen beleid wordt tegengewerkt. STN bekritiseert het loslaten van de maximale vergoeding voor vrijwilligersorganisaties, daar in de kosten van deze organisaties namelijk ook het loon van de directie valt, zodat die zichzelf hierdoor kunnen verrijken over de rug van de 'vrijwilligers'.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:

Of sprake is van beroep of bedrijf hangt af van de omstandigheden. Een vrijwilligersorganisatie waarvan de vervoerswerkzaamheden niet of nauwelijks te onderscheiden zijn van een professionele vervoerder zal het vermoeden doen rijzen dat sprake is van vervoer in beroep of bedrijf. Dan is er geen sprake meer van vrijwilligersvervoer, en is deze regeling niet van toepassing.

Ook wordt gevreesd voor werkverdringing als gevolg van deze regeling. Daarmee wordt bedoeld dat de professionele chauffeurs hun baan verliezen ten gunste van vrijwilligers.

Als een professionele, commerciële vervoerder werknemers ontslaat ten gunste van vrijwilligers die hetzelfde werk verrichten, dan valt die situatie niet onder onderhavige regeling. Deze regeling laat het immers niet toe dat het vrijwilligersvervoer in beroep of bedrijf wordt uitgevoerd.

Veiligheid en vakkundigheid

Zes participanten, waaronder KNV, FNV en Ieder(in), wijzen erop dat vrijwilligers minder vakkundig zijn dan gediplomeerde vervoerders, hetgeen voor met name ouderen en gehandicapten enig risico met zich meebrengt. De taxivervoersbedrijven wijzen erop dat een vrijwilliger niet voldoende verzekerd is, de aansprakelijkheid onduidelijk is, en dat professioneel, vergunningsplichtige bedrijven beschikken over personeel dat over een VOG, een certificaat levensreddend handelen, een opleiding omgangsvormen, rijvaardigheid, hulp bij in en uitstappen, bedienen rolstoelliften, etc. beschikt. Ieder(in) heeft op zich geen bezwaar tegen gelijke beloning voor vrijwilligers, maar wijst op het risico dat professioneel vervoer van mensen met een beperking (zoals bijvoorbeeld rolstoelgebonden reizigers) in gevaar komt.

KNV Taxi is van mening dat aan het vervoer door vrijwilligers sowieso dezelfde kwaliteits- en veiligheidseisen gesteld moeten worden als aan taxichauffeurs. FNV vindt dat het belang van veiligheid voor het ministerie bovenaan zou moeten staan.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:

Deze regeling brengt geen wijziging ten opzichte van de huidige situatie met zich mee met betrekking tot de hierboven genoemde onderwerpen. De regeling heeft als beoogd gevolg dat vrijwilligers per jaar meer ritten kunnen uitvoeren zonder dat zij aan de eisen voor taxivervoer hoeven te voldoen. Daarmee beoogt de regeling deze vorm van vervoer, die aanvullend is aan het professionele vervoer meer ruimte te geven. De groepen die extra zorg behoeven kunnen nog altijd op de professionele vervoerders rekenen voor hun specifieke behoeften.

Wp2000

STN geeft aan dat deze maatregel in strijd is met de Wp2000, aangezien personenvervoer tegen betaling per definitie onder de taxiwet valt, en er nergens in de wet staat dat vrijwilligersvervoer tot een bepaalde grens is uitgesloten van de taxiregelgeving. STN vraagt zich af of er in gebieden waar wel openbaar vervoer wordt aangeboden een verbod op dit soort 'vrijwilligers' vervoer komt. STN is voorts van mening dat de Wp als geheel aan vervanging toe is, en dat evalueren van de aanpassing na 2 jaar een veel te lange termijn is. Na 1 jaar zouden de effecten al lang duidelijk moeten zijn.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:

In het onderdeel juridisch kader van de toelichting op de regeling is aangegeven hoe de regeling waar onderhavige wijzigingsregeling betrekking op heeft past binnen de Wp2000 en het Bp2000.

De regeling wordt bovendien niet voorzien van een verbod op vrijwilligersvervoer in gebieden die voldoende met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. In dergelijke gebieden zal de behoefte aan deze vormen van vrijwilligersvervoer, naar verwachting, minder groot zijn. Als de initiatieven toch opkomen dan kan dat een indicatie zijn dat het openbaar vervoer of taxivervoer toch niet voor een ieder afdoende vervoersmogelijkheden biedt.

Ten slotte is voor de termijn van twee jaar gekozen in overleg met de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) die toezicht houdt op deze regeling. De regeling stelt bedragen vast op jaarbasis. In overleg met de ILT is geconstateerd dat pas na het verstrijken van een boekjaar een gedegen administratieve controle kan plaatsvinden.