

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Regeling tarieven transportsectoren

(Internetconsultatie van 18 oktober tot en met 15 november 2022)

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een nieuw tarievenstelsel voor vergunningen die door of in mandaat van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) worden verstrekt. In deze Regeling tarieven transportsectoren worden de verschillende regelingen waarin de tarieven zijn vastgelegd teruggebracht tot één regeling voor alle transportsectoren (luchtvaart, scheepvaart, railvervoer en wegvervoer).

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- De brancheorganisaties van de transportsectoren en hun leden (personen en bedrijven).

Doel van de regeling

Deze regeling voorziet in de herziening van het tarievenstelsel voor vergunningen die door of in mandaat van de ILT worden verstrekt aan partijen in de transportsectoren. In deze Regeling tarieven transportsectoren worden de verschillende regelingen waarin de tarieven zijn vastgelegd teruggebracht tot één regeling voor alle transportsectoren (luchtvaart, scheepvaart, railvervoer en wegvervoer). Hiermee wordt het stelsel transparanter en eenvoudiger. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt de tariefhoogte aan te passen aan de ontwikkeling van de kosten van vergunningverlening. Ook worden er enkele nieuwe tarieven toegevoegd.

Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen

Door het herschikken van de diverse tariefregelingen tot één integrale tariefregeling zullen de administratieve lasten niet toenemen.

Er worden enkele nieuwe tarieven toegevoegd: de financiële en administratieve lastenstijging als gevolg hiervan is niet bekend omdat er geen zicht is op het aantal te verwachten aanvragen.

De volgende Regelingen gaan op in de nieuwe Regeling, en worden dus ingetrokken:

- Regeling tarieven luchtvaart 2008;
- Regeling tarieven scheepvaart 2005;
- Regeling Nederlandse tarieven Schepenwet;
- Regeling tarieven Spoorwegwet 2012;
- Regeling tarieven Wet lokaal spoor;
- Regeling tarief Wet kabelbaaninstallaties;
- Regeling vergoedingen documenten Wet personenvervoer 2000.

En uiteraard zullen in de volgende Regelingen (Tariefregeling vervoer gevaarlijke stoffen, Regeling aanvraag autorisatie classificatiecode vuurwerk, Regeling tachograafkaarten, Regeling olie-afgifteboekje Rijnvaart 1995) de verwijzingen aangepast worden.

De internetconsultatie

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. De tarieven die door Kiwa in rekening worden gebracht zullen door Kiwa zelf geconsulteerd worden en maakten dus geen deel uit van deze internetconsultatie.

Er zijn in totaal 5 reacties ingediend, deze zijn alle openbaar. Indieners zijn:

- Bedrijven en brancheorganisaties: NS, Aopa Netherlands, Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) (80% van de reacties);
- Particulieren (20% van de reacties).

1. Algemeen beeld van de reacties

De belangrijkste onderwerpen zijn het tarievenstelsel en de relatie tussen Kiwa en ILT tarieven.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

- (Particulier) Er is onduidelijkheid betreffende Artikel 1.5 "tarief historische luchtvaartuigen";
- (NS) Artikel 1.2 bepaalt dat de ILT-tarieven verschuldigd zijn aan ILT. Om consequent te zijn zou een vergelijkbare bepaling moeten worden opgenomen in paragraaf 6 over de "Andere verstrekkers dan ILT";
- (Aopa) Reeds vele jaren wordt "geconsulteerd" over deze herziening van het tarievenstelsel en jaarlijks over tariefvoorstellen. Deze consultaties hebben nooit geleid tot aanpassing van de voorstellen. Gevraagd wordt wat wordt beoogd met deze consultatie, en in hoeverre de eerder gedane voorstellen van Aopa zijn meegenomen/gewogen in de onderhavige herziening;
- Er wordt in de regeling vermeld dat door het herschikken van de diverse tariefregelingen tot één integrale tariefregeling de administratieve lasten niet zullen toenemen. Aopa stelt echter dat het nieuwe stelsel bovenal doelmatig zou moeten zijn, waarbij de insteek moet zijn de hoogte van de tarieven te laten dalen;
- Gesteld wordt dat de onderhavige vereenvoudiging van regelingen kennelijk niet is aangegrepen om de organisatie van werkzaamheden te vereenvoudigen;
- Gevraagd wordt hoe wordt voldaan aan de onderdelen 3 en 4 in het IAK;
- Gevraagd wordt waarom, nu er vereenvoudigd wordt, de tarieven van Kiwa niet opgenomen worden en hiervoor een aparte internetconsultatie uitgeschreven;
- (KVNR) Aangegeven wordt dat er geen bezwaren zijn tegen de herschikking van de verschillende tariefregelingen tot één tariefregeling voor alle transportsectoren;
- (KNV) Al jaren hanteert KIWA onrealistisch hoge tarieven. Daarnaast ontbreekt al jaren een degelijke en transparante analyse van de kosten die ten grondslag liggen aan de door KIWA gehanteerde tarieven.