

Reactie op website

https://www.internetconsultatie.nl/regeling_tarieven_transportsectoren/reageren

ref:

betr: [Internetconsultatie Regeling tarieven transportsectoren](#)

Enschede, 14 november 2022

Geachte heer / mevrouw,

In het begeleidende schrijven op de website van de aankondiging van de Internetconsultatie wordt als "Doel van de regeling" o.m. aangegeven dat e.e.a. is ingegeven door de wens om ".....zo het stelsel transparanter en eenvoudiger te maken."

1. Wij juichen een transparant en eenvoudig stelsel uiteraard toe. Het stelsel zou bovenal doelmatig moeten zijn, waarbij de insteek is de hoogte van de tarieven te laten dalen. Maar al bij het 2e deel van datzelfde begeleidende schrijven staat onder "Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen" dat "Door het herschikken van de diverse tariefregelingen tot één integrale tariefregeling zullen de administratieve lasten niet toenemen." Kennelijk is tariefsverhoging de standaard, terwijl de wijziging (vereenvoudiging) juist tot een verlaging van de tarieven zou moeten leiden.
2. Reeds vanaf 2015 worden wij "geconsulteerd" over deze herziening van het tarievenstelsel en jaarlijks over tariefvoorstellen. Deze consultaties hebben nooit geleid tot aanpassing van de voorstellen. **Wat wordt door u beoogd met deze consultatie?**
3. In hoeverre zijn onze voorstellen in onze brief van 22 juni 2016 (afschrift in bijlage) meegenomen/gewogen in de onderhavige herziening?
4. Bent u het met ons eens dat de onderhavige vereenvoudiging van regelingen niet is aangegrepen om de organisatie van uw werkzaamheden te vereenvoudigen? Het verweer van "EASA geïndiceerd" en "luchtvaart is veel diverser dan rijbewijs afgifte" kennen we, maar had nu juist aangepakt kunnen worden in de uniformering van de tariefregelingen. Niet op elk regeltje hoeft een apart tarief geplakt te worden. Clustering is heel gebruikelijk in normale bedrijfsprocessen, waarmee 'economy-of-scale' wordt bereikt.
5. Bent u het eens met de conclusie dat ILT helemaal geen vereenvoudiging heeft doorgevoerd, doch slechts 7 verschillende Regelingen in 1 document heeft gecombineerd?
6. Indien u het niet eens bent met deze stelling kunt u dan aangeven waarom er voor de sector "luchtvaart" kennelijk nog steeds 35 (!!) pagina's aan verschillende tarieven nodig zijn. **Zijn er tarieven geschrapt?**
7. Hoe heeft u voldaan aan de onderdelen 3 en 4 in het IAK? De daar gegeven antwoorden leiden tot de conclusie dat de 7 verschillende regelingen geüniformeerd zullen worden. Maar voor de sector "luchtvaart" is er niets veranderd. Betekent dit dat de 6 andere sectoren nu precies werken zoals "luchtvaart" al werkte?
8. Waarom zijn, nu er vereenvoudigd wordt, de tarieven van Kiwa niet opgenomen en wordt daarvoor een aparte internetconsultatie uitgeschreven? Zou het niet tot vereenvoudiging leiden als dit gewoon meeloopt in het reguliere consultatie-proces?

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

John van Asperen
Bestuur | AOPA Netherlands
treasurer@aopa.nl

bijlage: onze brief van 22 juni 2016



AOPA Netherlands
Postbus 125, 8200 AC Lelystad
E-mail: secretary@AOPA.nl
KvK 40531009
Bank NL54 INGB 0004 3235 02
BTW NL 800453116B02

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Inspecteur Generaal Leefomgeving en Transport
Mr. J.A. van den Bos

e-mail: janvdbos@ilent.nl

ref: ILT-2106/35725 en pwc-30369700
betr: Herziening tarievenstelsel ILT en Kiwa

Enschede, 22 juni 2016

Geachte heer Van den Bos,

Zoals wij eerder meermaals in overleg en per mail hebben aangegeven is de onderbouwing van uw interne organisatie met rapporten van pwc of anderszins, vooral voor uw eigen inzicht belangrijk. Wij als klant, zijn minder geïnteresseerd in de totstandkoming van uw kosten en of opbrengsten. Wij zijn slechts geïnteresseerd in het resultaat van uw inspanningen: goede producten op tijd tegen acceptabele prijs.

Zolang brevetten

- in Nederland significant duurder zijn dan precies dezelfde brevetten in het buitenland (initial PPL NL € 600; D € 60; GR € 6) of
- dezelfde brevetten voor verschillende groepen significant in prijs verschillen (vlieger € 600; verkeersleider € 45) of
- gelijksoortige documenten significant in prijs verschillen (vliegbewijs € 600; rijbewijs € 50)

dan is er iets grondig mis in de productielijn.

Zo'n evident verkeerd gekozen organisatie komt niet uit de rapporten van pwc, omdat zij (moesten?) uit gaan van de status quo van die organisatie. En dan zal de bestaande of nieuw voorgestelde structuur heus wel kloppend te rapporteren zijn.

De kostprijsmodellen van V&D klopten ook wel; niemand wilde echter hun product hebben en al helemaal niet voor hun verkoopprijs. De uitkomst is bekend.

Het allesoverheersende argument dat ILT / Kiwa kostendekkend moeten werken onderschrijven wij volledig. Echter, waar commerciële partijen dit realiseren door de kosten zodanig in de hand te houden dat binnen de (door de markt!) gedefinieerde verkoopprijs ook nog winst gemaakt wordt, legt ILT / Kiwa dit geheel anders uit: er zijn nu eenmaal kosten en die moeten gedekt worden. Dat dit leidt tot exorbitante verkoopprijzen die volledig uit verhouding zijn met het buitenland of gelijksoortige documenten is vervolgens geen onderwerp van beschouwing meer.

ILT en Kiwa hebben een monopolie status en missen broodnodige marktwerking.

Wij beseffen dat ILT en Kiwa veel meer doen dan brevetten uitgeven. Door echter op dit ene aspect in te zoomen, wordt duidelijk dat er drastisch ingegrepen moet worden en dat het herzien van kostprijsmodellen slechts symptoombestrijding is en/of een rookgordijn vormt om de werkelijke problematiek - desorganisatie - te verhullen.

Wij bespreken bovenstaande gaarne tijdens uw consultatie bijeenkomst op 4 juli a.s.

Met vriendelijke groet,

J.H.M. van Asperen
Bestuur | AOPA Netherlands