

*2022 11 15 reactie KNV Regeling tarieven transportsectoren*

Al sinds de uitbesteding van ILT-taken aan KIWA in 2008 ageert Koninklijk Nederlands Vervoer tegen de ondoorzichtige tariefstructuur van KIWA. 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.

Hoewel deze consultatie niet de tarieven van KIWA betreft (de consultatie hiervoor geeft KIWA zelf vorm) maakt KNV van de gelegenheid gebruik om nogmaals haar standpunten over de uitwerking van het stelsel op de door KNV vertegenwoordigde sectoren kenbaar te maken.

Naar onze mening zou KIWA de producten die nodig zijn om een bus- of taxibedrijf te exploiteren zo kostenefficiënt mogelijk aan de markt moeten leveren. De bedrijven zijn immers afhankelijk van de producten van Kiwa, maar kunnen maar op één plek terecht. Transparantie over de werkelijke opbouw van kostprijzen wordt echter al jaren niet meegeleverd. Het is daarmee volstrekt onduidelijk wat een realistische kostprijs is per product. Een goede benchmark ontbreekt. Om die reden is het voor KNV en andere stakeholders eenvoudigweg onmogelijk om een onderbouwing van een van de gemaakte keuzes voor stijging of daling van tarieven in detail te becommentariëren.

Tegelijkertijd kent het vrachtvervoer in Nederland een instantie dat grotendeels vergelijkbare producten levert als KIWA, het NIWO. NIWO slaagt erin tegen betere (en voor het vrachtvervoer wel acceptabele) tarieven vergunningsbewijzen te leveren.

Ook ziet KNV met lede ogen aan dat vergelijkbare producten in het besloten busvervoer in het buitenland bijvoorbeeld vele euro's goedkoper zijn. Zo zijn de verplichte reisbladen in Nederland een factor tien duurder dan in België. Communautaire vergunningen zijn in België zelfs gratis (er dient alleen voor de vergunningsbewijzen te worden betaald). Dit werkt marktverstoring in de hand omdat Nederlandse bedrijven in een Europees speelveld opereren.

Gezien het bovenstaande (ondoorzichtige opbouw tarieven, hogere tarieven dan in buitenland, goedkopere vergelijkbare producten in het buitenland) huldigt KNV het standpunt dat de tarieven voor de door KIWA afgegeven vergunningswijzigingen niet rechtsgeldig zijn (, hetgeen impliceert dat de Regeling vergoedingen documenten Wet personenvervoer 2000 onverbindend verklaard zou dienen te worden). KNV stelt dat zo er al aanleiding zou bestaan om tarieven te hanteren, de taxi- en bustarieven voor 2023 en verder in elk geval meer in lijn moeten worden gebracht met de tarieven van vergelijkbare ofwel identieke vergunningen en documenten in de landen om ons heen, alsmede met de vergelijkbare door de NIWO afgegeven vergunningen voor het vrachtvervoer.

Het is bevreemdend dat bij het opstellen van de Regeling tarieven transportsectoren geen aandacht besteed wordt aan de structuur van de tarievenopbouw in het personenvervoer (en de misstanden daarbij).