

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Regeling tarieven Infrastructuur en Waterstaat/ILT, 2021

(Internetconsultatie van 9 november tot en met 6 december 2020)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat had het voornemen om de door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gehanteerde tarieven van vergunningen per 1 januari 2021 te wijzigen. Hiertoe moesten diverse regelingen worden aangepast. De tarieven zouden conform de stijging van de kosten van vergunningverlening worden verhoogd. Dit hoofdlijnenverslag is een samenvatting van de reacties op de internetconsultatie, en de reactie daarop van het ministerie.

Intussen is de regeling per 1 januari 2021 in werking getreden, zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-65168.html> .

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt:

De brancheorganisaties en hun leden (personen en bedrijven) op het terrein van:

- Spoor;
- Binnenvaart;
- Luchtvaart;
- Zeevaart, en
- Visserij.

De tariefregelingen vermelden de nieuwe tarieven die 1 januari 2021 in werking treden. Tevens is in de regelingen een aantal nieuwe producten/vergunningen met de bijbehorende tarieven opgenomen. Hiervoor wordt verwezen naar de toelichtingen bij de regelingen op het terrein van Luchtvaart en Spoor.

De voorgenomen wijziging van de tarieven betreft een verhoging van de huidige tarieven om in de pas te blijven lopen met de kostenontwikkeling.

De internetconsultatie

Er kon tot en met 6 december 2020 gereageerd worden op de voorgenomen wijziging van de tarieven in de volgende regelingen:

- de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012;
- de Regeling tarieven Wet lokaal spoor;
- de Regeling vergoeding documenten Wet personenvervoer 2000;
- de Regeling Nederlandse tarieven schepenwet;
- de Regeling tarieven scheepvaart 2005;
- de Regeling aanvraag autorisatie classificatiecode vuurwerk;
- de Tariefregeling vervoer gevaarlijke stoffen;
- de Regeling aanvraag erkenning en onkostenvergoeding goedkeuring Wet explosieven voor civiel gebruik, en
- de Regeling tarief Wet kabelbaaninstallaties.

Er zijn in totaal 6 reacties ingediend, hiervan zijn er 4 openbaar. Indieners zijn onder meer:

- AOPA Netherlands;
- Nederlandse Spoorwegen;
- KNVVL afdeling zweefvliegen.

1. Algemeen beeld van de reacties

De ingediende reacties zijn gericht op de volgende sectoren:

- Luchtvaart;
- Scheepvaart;
- Spoorvervoer.

Er wordt voornamelijk geprotesteerd tegen een aantal voorgenomen tariefsverhogingen.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

De reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

AOPA

- Indiener geeft aan tegen elke verhoging van de tarieven luchtvaart zijn, daar deze al lange tijd te hoog zijn;
- Verzocht wordt aan te geven wat er is gedaan met de stelling dat een (markt)prijs geponeerd moet worden waarbinnen dan de geleverde dienst kostendekkend gerealiseerd moet worden;
- Verzocht wordt aan te geven wat er gebeurd is met de conclusies uit het Sira rapport van augustus 2019 waarin Kiwa en ILT tarieven worden geëvalueerd.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

De tarieven worden conform de stijging van de kosten van vergunningverlening geïndexeerd (inflatiecorrectie) met 1,7%. Voor het bepalen van het tarief geldt het rapport Maat houden 2014 als basis. In dit rapport staat de dekking van de toelatingskosten door tarieven centraal.

Het uitgangspunt is dat de toelatingskosten voor de dienstverlening worden doorberekend en dat de vast te stellen tarieven die kosten dekken.

IenW streeft naar een transparant tarievenstelsel met tarieven die in lijn zijn met de kostprijzen. Daarom wordt er op dit moment gewerkt aan een wijziging van het tarievenstelsel, daarbij wordt ook gekeken naar de kostendekkendheid van de tarieven.

De ILT is momenteel – middels een automatiseringstraject – bezig met het optimaliseren van de werkprocessen van vergunningverlening.

Uit het in 2019 uitgevoerde Europese benchmarkonderzoek blijkt dat Nederland samen met België aan de bovenkant zit van de gehanteerde tarieven. Deze benchmark heeft alleen inzicht gegeven in de wettelijke tarieven die gehanteerd worden, maar niet duidelijk kunnen maken wat de kostprijzen in andere landen zijn en in welke mate subsidiëring in die landen plaatsvindt.

KNVVL afdeling zweefvliegen

De indiener maakt bezwaar tegen de kosten die de overheid in rekening brengt voor vergunningen en bewijzen van bevoegdheid betreffende de zweefvliegsport alsmede tegen de constante verhogingen van tarieven.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

De tarieven worden conform de stijging van de kosten van vergunningverlening geïndexeerd (inflatiecorrectie) met 1,7%. Voor het bepalen van het tarief geldt het rapport Maat houden 2014 als basis. In dit rapport staat de dekking van de toelatingskosten door tarieven centraal.

Het uitgangspunt is dat de toelatingskosten voor de dienstverlening worden doorberekend en dat de vast te stellen tarieven die kosten dekken.

Particuliere indiener uit de luchtvaartsector

Gevraagd wordt waarom de tarieven voor luchtvaart gerelateerde diensten geen enkele relatie lijken te hebben met de tarieven in andere (westerse) landen of zelfs in vergelijking met de automotieve sector waar gelijksoortige diensten geleverd worden.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Uit het in 2019 uitgevoerde Europese benchmarkonderzoek blijkt dat Nederland samen met België aan de bovenkant zit van de gehanteerde tarieven. Deze benchmark heeft alleen inzicht gegeven in de wettelijke tarieven die gehanteerd worden, maar niet duidelijk kunnen maken wat de kostprijzen in andere landen zijn en in welke mate subsidiëring in die landen plaatsvindt. Een vergelijking tussen sectoren, in dit geval de Automotive, is complex. De hoogte van de kosten in de diverse sectoren kunnen leiden tot een verschil in tarief.

Anonieme indiener uit de scheepvaartsector

- Opgemerkt wordt dat de indexering een min of meer gelijke tred houdt met de tot op heden bekende inflatie over 2020, en het voorstel m.b.t. de indexering derhalve acceptabel is;
- Er wordt kritiek geuit op het uitblijven van de herijking van het tariefstelsel;
- Er wordt bezwaar gemaakt tegen het in 2016 geïntroduceerde tarief voor het verzekeringscertificaat verdrag van Nairobi en het in 2018 geïntroduceerde tarief voor het Ballastwater Managementplan.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

De tarieven worden conform de stijging van de kosten van vergunningverlening geïndexeerd (inflatiecorrectie) met 1,7%, zoals u ook aangeeft. Daarnaast wordt er op dit moment gewerkt aan een wijziging van het tarievenstelsel, daarbij wordt ook gekeken naar de kostendekkendheid van de tarieven. In dat verband zullen ook de tarieven voor het verzekeringscertificaat verdrag van Nairobi en het Ballastwater Managementplan worden gezien.

Nederlandse Spoorwegen

- Indiener verzoekt aan te geven wat er gebeurd is met de conclusies uit het Sira rapport van augustus 2019 waarin Kiwa en ILT tarieven worden geëvalueerd en of, en op welke wijze, dit rapport wordt meegenomen in het traject vereenvoudiging van de tarievenstructuur ILT dat gepland staat voor 1 juli 2021;
- Er wordt bezwaar gemaakt tegen de verhoging m.b.t. een aanvraag van een voertuigvergunning als bedoeld in artikel 26n van de Spoorwegwet. Argumenten hiervoor zijn:
- Deze verhoging is disproportioneel en onredelijk,
- Deze verhoging is onvoldoende gemotiveerd,
- Deze regeling werkt niet in de praktijk.
- Voorgesteld wordt dan ook om in de Regeling het volgende op te nemen:
- Een bepaling betreffende een repeterende aanvraag voor identieke voertuigen uit dezelfde serie die eens in de zoveel weken wordt ingediend.
- Een tekst die aangeeft dat indien de aanvraag betrekking heeft op een serie spoorvoertuigen, het tarief vanaf het negende serienummer of Europees Voertuig Nummer wordt opgehoogd met een specifiek bedrag.
- De indiener maakt bezwaar tegen de hoogte van de tarieven in het voorgestelde tweede en derde lid van artikel 7 van de regeling;
- Gevraagd wordt naar de wettelijke grondslag van het voorgestelde 4e lid van artikel 7 betreffende het wisselen van een houder van een in ERATV geregistreerd type. Indiener geeft aan positief te staan tegenover de mogelijkheid die dit artikel biedt, maar stelt hierbij wel de vraag hoe een dergelijke wisseling in de praktijk moet gaan plaatsvinden.

Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Vanwege de gedetailleerdheid van de reactie van de NS zal IenW de respons in een brief aan de NS verwoorden.

Alle organisaties en personen die hebben gereageerd zullen een brief ontvangen.