

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Ontwerpwijziging van de Regeling vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer en de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in verband met het aanbrengen van een aantal vereenvoudigingen in de taxiregelgeving

1. Wat is de aanleiding?

In het najaar van 2014 en voorjaar van 2015 heeft een evaluatie van het taxibeleid en de taxiregelgeving plaatsgevonden. Tijdens deze evaluatie is geconstateerd dat de taxiregelgeving op een aantal onderdelen al op korte termijn verder kan worden versoepeld. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft de Tweede Kamer bij brief van 5 mei 2015¹ toegezegd de regelgeving op een vijftal onderdelen in 2015 te versoepelen middels een ministeriële regeling.

Het betreft de volgende onderdelen:

- een vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid als onderdeel van de ondernemersvergunning (Artikel I);
- een vrijstelling van de wettelijke eis van (de voor de reiziger zichtbare) aanwezigheid van het vergunningbewijs in het taxivoertuig (Artikel I);
- omzetting van de plicht tot automatische feitelijke verstrekking in de plicht om het ritbewijs aan de consument *aan te bieden*. Tevens wordt in de regelgeving vastgelegd dat het ritbewijs ook op een digitale wijze aan de consument mag worden verstrekt (Artikel II, onderdeel A);
- ten aanzien van de kenbaarheid van tarieven en klachtafhandeling zijn de fysieke voorwaarden vervangen door doelvoorschriften. Dit maakt digitale alternatieven mogelijk (Artikel II, onderdeel B);
- de taxameterplicht wordt afgeschaft voor taxi's die uitsluitend worden gebruikt voor vervoer tegen vooraf afgesproken vaste tarieven (Artikel II, onderdeel C).

2. Wie zijn betrokken?

De vereenvoudiging is aangekondigd in de brief van 5 mei 2015 aan de tweede kamer. De evaluatie van de taxiwet lag ten grondslag aan deze brief. De uitkomsten van de evaluatie en de inhoud van de brief zijn afgestemd met vertegenwoordigers van de reizigers, de branche organisatie en de grote steden. De uitwerking van de vereenvoudiging in een concrete ministeriële regeling is met dezelfde stakeholders afgestemd.

3. Wat is het probleem?

Hoewel de huidige taxiregelgeving in omvang en complexiteit al vrij beperkt is, beoogt het rijk zo min mogelijk regels op te leggen aan ondernemers en burgers zonder de belangen van de reiziger uit het oog te verliezen. Naar aanleiding van de evaluatie is gebleken dat enkele onderdelen van de regelgeving achterhaald of overbodig zijn. Daarnaast wenst de overheid innovatie en digitalisering mogelijk te maken. Op dit moment werkt de regelgeving op enkele onderdelen innovatie niet in de hand. Zo zijn er een aantal onderdelen waarin digitale alternatieven voor schriftelijke vereisten niet mogelijk zijn. Ten slotte zorgt een aantal regels voor onnodige administratieve lasten voor chauffeurs, ondernemers, burgers en overheid.

4. Wat is het doel?

De versoepeling van de regelgeving beoogt een betere aansluiting op technologische (digitale) ontwikkelingen, het schrappen van overbodig geworden regels en vermindering van administratieve lasten voor chauffeurs, ondernemers, burgers en overheid.

5. Wat rechtvaardigt de overheidsinterventie?

De voorschriften zijn vastgelegd in landelijke regelgeving. Deze regelgeving moet van overheidswege gewijzigd worden.

6. Wat is het beste instrument?

De voorschriften die zijn vastgelegd in een ministeriële regeling, behoren ook gewijzigd te worden door middel van een ministeriële regeling. Deze aanpassingen worden opgenomen in één ministeriële regeling vanwege de onderlinge samenhang er van.

¹ Kamerstukken II 2014/15, 31 521, nr. 88

7. Wat zijn de (neven)gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Schrappen vakbekwaamheidseis ondernemers:

De eis van vakbekwaamheid levert voor ondernemers lasten op die samenhangen met het behalen en overleggen van vijf certificaten inzake specifieke handels- en ondernemerskennis. De ondernemer dient in een periode van vijf jaar, vijf examens te halen. De voorgestelde vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid leidt voor de betrokken ondernemers daarom tot een lastenbesparing, zowel financieel als qua tijdsbesteding. De lastenverlichting kan worden onderverdeeld in het afleggen van examens bij het CBR en het overleggen van de getuigschriften aan het KIWA register bij de aanvraag voor de ondernemersvergunning. De lastenverlichting die de onderhavige wijziging meebrengt voor de (individuele) ondernemer is vooral gelegen in het afleggen van de examens bij het CBR. Voor het afleggen van de benodigde vijf examens rekent het CBR € 503,50². Dit komt neer op gemiddeld € 100,70 per examen. Uit de jaarrapporten van het CBR blijkt dat in 2012 10.259, in 2013 9.703 en 2014 8.179 examens vakbekwaamheid zijn afgenomen. Over de drie jaar betreft het een gemiddelde van 9.380 examens. Het wegvallen van de vakbekwaamheidseis voor ondernemers leidt hiermee tot een lastenverlichting van $9.380 \times € 100,70 = € 944.566$. Aangezien de examens met de VOG dienen te worden opgestuurd naar het KIWA bij de aanvraag voor een ondernemersvergunning, is de lastenbesparing voor KIWA ten behoeve van de administratieve verwerking van de getuigschriften van de ondernemer te verwaarlozen.

Naast bovengenoemde vaste kosten, zal de afschaffing van de landelijke vakbekwaamheidseis voor taxi-ondernemers, gepaard gaan met een lastenverlichting in de vorm van studietijd. Immers, alle inspanningen, die dienen ter voorbereiding samenhangen met het examen-vakbekwaamheid, kunnen achterwege blijven. Een opleiding voor vakbekwaamheid kost, afhankelijk van de aanbieder tussen € 500 en € 1.200 (gemiddeld € 850 voor de vijf examenonderdelen, € 170 per examen)) en vergt een gemiddelde tijdsinvestering van circa 20 uur per examen (gebaseerd op gemiddelde looptijd van een opleiding van 100 uur voor de vijf examens). Uitgaande van een gemiddelde in de opleidingskosten en een omzet van € 28 per uur, kan deze versoepeling leiden tot een mogelijke kostenbesparing van $9.380 \times (€ 170 + € 560) = € 6.847.400$.

Het laten vervallen van de eis van vakbekwaamheid leidt ook voor de overheid tot vermindering van lasten voor de certificerende instantie. Immers, voor de afgifte van de ondernemersvergunning dient enkel getoetst te worden aan de eis van betrouwbaarheid.

Vrijstelling zichtbare plaatsing vergunningbewijs in taxivoertuig (Artikel II)

De vrijstelling van de verplichting van zichtbare plaatsing van het vergunningbewijs, leidt voor nieuwe taxiondernemers tot een lastenverlichting. In principe maakt deze versoepeling het mogelijk om het fysieke vergunningbewijs te vervangen door een (digitaal) alternatief. Een vergunningbewijs dient voor ieder voertuig te worden aangevraagd en bij wijziging van de ondernemersvergunning te worden vervangen. Een vergunning kent een geldigheidsduur van 5 jaar, dus dient sowieso eens per vijf jaar te worden vernieuwd.

Een vergunningbewijs dient te worden aangevraagd en kost € 54,45 per voertuig. Daarnaast hoeft de vergunning niet langer zichtbaar te worden geplaatst. Uitgaande van een tijdsinvestering van een half uur en een omzet van € 28 per uur, levert de versoepeling voor de 30.000 taxi's een mogelijke lastenverlichting op van $30.000 \times (€ 54,45 + € 14) = € 2.053.500$.

Vereenvoudiging aanbidding ritbewijs; ook digitale mogelijkheden worden toegestaan

Deze vereenvoudiging brengt in de praktijk geen verandering met zich mee. Voorheen gold al de verplichting om het ritbewijs uit te printen en uit te reiken. Deze verplichting is gewijzigd naar een verplichte aanbidding. Dit kan in theorie leiden tot minder handelingen en papier. De praktijk leert echter dat een ritbewijs ook nu al lang niet altijd wordt aangeboden. Het is daarom niet in te zien dat deze aanpassing in de praktijk zal leiden tot een significante daling van het aantal automatisch gegenereerde ritbewijzen. Daarmee is geen sprake van een meldenswaardige lastenverlichting.

Vervanging van de fysieke voorwaarden ten aanzien van de kenbaarheid van tarieven en klachtafhandeling door doelvoorschriften

Onderhavige regeling maakt het mogelijk om de tarieven op een andere wijze kenbaar te maken aan de reiziger dan via een fysieke tariefkaart. Dit is echter de keuze van de ondernemer. Het

² CBR tarieven per 1 januari 2015: Bedrijfsmanagement € 113,60, Personeelsmanagement € 113,60, Wegvervoer Taxi € 113,60, Calculatie € 81,35 Financieel Management € 81,35.

uitprinten, plastificeren en bevestigen van de tariefkaart kost geld en bij wijziging van de tarieven dient een nieuwe tariefkaart te worden uitgeprint. Een digitaal alternatief kost echter ook geld, denk aan het bouwen en beheren van apps of websites en het beschikbaar stellen van apparatuur in de voertuigen met behulp waarvan de informatie zichtbaar kan worden gemaakt. Door de huidige variëteit in de taximarkt, en de verplichting om aan alle reizigers voorafgaand aan de rit duidelijkheid te verschaffen over het tarief, is het op voorhand niet aannemelijk dat de versoepeling zal leiden tot een lastenverlichting.

Vrijstelling taxameterplicht bij afspraken over vaste prijzen

Indien een taxivoertuig uitsluitend gebruikt wordt voor ritten met vaste prijsafspraken (bijvoorbeeld ritten middels een app), is de aanwezigheid van een taxameter niet langer vereist. Voor zover nog geen taxameter in het voertuig aanwezig is, kan de administratieve lastenverlichting per individueel geval een besparing opleveren van circa € 300 tot € 650 voor de aanschaf van een taxameter of module in de BCT en € 60 per jaar voor de jaarlijkse keuring. Aangezien het niet duidelijk is hoeveel voertuigen uitsluitend gebruik zullen gaan maken van vaste ritprijzen, is het niet duidelijk hoe hoog de totale lastenverlichting zal zijn.