

Concept ten behoeve van internetconsultatie september 2015

HOOFDDIRECTIE  
BESTUURLIJKE EN  
JURIDISCHE ZAKEN

**Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van ....., nr. IENM/BSK-....., houdende wijziging 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**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 76, vijfde lid, van de Wet personenvervoer 2000, en de artikelen 72a, 73, eerste en tweede lid, en 78, zesde lid, van het Besluit personenvervoer 2000;

Besluit:

**ARTIKEL I**

In de Regeling vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer wordt na artikel 8 een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 8a**

Vrijstelling wordt verleend van:

- a. artikel 76, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000, en
- b. de in artikel 76, vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000 bedoelde eis van vakbekwaamheid.

**ARTIKEL II**

De Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1c, eerste lid, wordt de aanhef vervangen door:

De vervoerder biedt de reiziger na afloop van het verrichte taxivervoer op kenbare en transparante wijze een automatisch gegenereerd schriftelijk of digitaal ritbewijs aan, waarop tenminste de volgende gegevens staan vermeld:.

B

1. De eerste volzin van artikel 2, eerste lid, komt te luiden:

Het tarief, bedoeld in artikel 1, eerste of vijfde lid, is voorafgaand aan de rit voor de consument duidelijk kenbaar.

2. De aanhef van artikel 2, tweede lid, komt te luiden:

Ten behoeve van de klachtenbehandeling, bedoeld in artikel 72a van het Besluit

personenvervoer 2000, zijn voorafgaand aan de rit voor de consument de volgende gegevens duidelijk kenbaar:

3. Het derde lid van artikel 2, komt te luiden:

Aan het eerste en tweede lid wordt in ieder geval voldaan indien naar het oordeel van de Minister van Infrastructuur en Milieu het tarief onderscheidenlijk de gegevens over de klachtenbehandeling duidelijk kenbaar zijn.

C

Na artikel 2a wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 2aa**

De in artikel 78, zesde lid, van het Besluit personenvervoer 2000 bedoelde nader te bepalen gevallen betreffende het niet van toepassing zijn van de eis betreffende de zichtbare aanwezigheid van een taxameter zijn de gevallen waarin het voertuig waarmee taxivervoer wordt verricht uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer tegen een voorafgaand aan de taxirit op kenbare en transparante wijze met de consument overeengekomen vast tarief als bedoeld in artikel 1, derde lid.

#### **ARTIKEL III**

Artikel III van de Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 18 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/246521, houdende wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer (indexering 2013), houdende wijziging van de Regeling taxibestuurders 2005 (aanpassing exameneis taxibestuurders) en houdende vrijstelling van de verplichting om het vergunningbewijs op zichtbare wijze in de taxi te plaatsen, Stcrt. 2013, nr. 38, wordt ingetrokken.

#### **ARTIKEL IV**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2016.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

## Toelichting

### 1. Inleiding en achtergrond

In het najaar van 2014 en voorjaar van 2015 heeft een evaluatie van het taxibeleid en de taxiregelgeving plaatsgevonden. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft de Tweede Kamer bij brief van 5 mei 2015<sup>1</sup> over de uitkomsten van die evaluatie geïnformeerd. In deze brief is een samenhangende visie neergelegd over onder meer het bestaande taxibeleid met de bestaande taxiregelgeving, het beoogde toekomstbeeld en de route naar dat toekomstbeeld. Tegen deze achtergrond is geconstateerd dat de taxiregelgeving op een aantal onderdelen al op de korte termijn verder kan worden versoepeld. Deze versoepeling beoogt een betere aansluiting op technologische (digitale) ontwikkelingen, het schrappen van overbodig geworden regels en vermindering van administratieve lasten voor chauffeurs, ondernemers en overheid.

Overeenkomstig de toezegging aan de Tweede Kamer strekt de onderhavige wijzigingsregeling tot de volgende onderdelen:

- een vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid als onderdeel van de ondernemersvergunning;
- een vrijstelling van de wettelijke eis van de fysieke aanwezigheid van het vergunningbewijs in het taxivoertuig;
- omzetting van de plicht tot 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 digitale wijze aan de consument mag worden verstrekt;
- ten aanzien van de kenbaarheid van tarieven en klachtafhandeling zijn de fysieke voorwaarden vervangen door doelvoorschriften. Dit maakt digitale alternatieven mogelijk;
- de taxameterplicht wordt afgeschaft voor taxi's die uitsluitend worden gebruikt voor vervoer tegen vooraf afgesproken vaste tarieven.

Deze aanpassingen worden opgenomen in één ministeriële regeling vanwege de onderlinge samenhang er van. Ze dienen ook in onderlinge samenhang gelezen te worden. Uitgangspunt blijft dat iedere reiziger kan rekenen op veilig, betrouwbaar en betaalbaar taxivervoer. Dit betekent dat een reiziger wordt vervoerd door een taxichauffeur met een chauffeurskaart, in een goedgekeurd voertuig, voorzien van een BCT, dat hoort bij een ondernemer met een ondernemersvergunning. Deze aspecten dragen bij aan de herkenbaarheid van de taxi voor de reiziger en bieden handvatten voor controle door handhavende instanties. De reiziger is voorafgaand aan de rit op de hoogte van het tarief en klachtenafhandeling. Daarnaast is het aanbieden van een ritbewijs aan de reiziger altijd verplicht, met of zonder aanwezigheid van een taxameter of fysieke tariefkaart. Met dit ritbewijs kan de reiziger indien gewenst een klacht indienen over de geboden dienstverlening. In gezamenlijkheid vormen bovenstaande criteria een kader voor chauffeur, ondernemer en voertuig waarbinnen veilig, betrouwbaar en betaalbaar taxivervoer mogelijk is.

In het onderstaande worden allereerst de wijzigingen apart toegelicht (paragraaf 2 tot en met 6). Vervolgens wordt ingegaan op de administratieve lasten en bedrijfseffecten (paragraaf 7). In paragraaf 8 worden de doorlopen internetconsultatie en de uitgevoerde HUF-toets besproken. Paragraaf 9 betreft de inwerkingtreding en de evaluatie van de onderhavige regeling.

### 2. Vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid (Artikel I)

Op grond van artikel 76 van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) dient elke taxiondernemer in het bezit te zijn van een ondernemersvergunning. Deze ondernemersvergunning wordt vanwege het Rijk afgegeven als de ondernemer voldoet aan bij en krachtens de wet gestelde eisen omtrent betrouwbaarheid en vakbekwaamheid. De eis van betrouwbaarheid komt tot uitdrukking in de eis voor de ondernemer een verklaring omtrent het gedrag (VOG) te kunnen overleggen. De eis van vakbekwaamheid is gekoppeld aan een examen, waarin onder meer de juridische en economische kennis van de ondernemer wordt getoetst. In de bovenbedoelde taxibrief van 5 mei 2015 is

---

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

overwogen en herbevestigd<sup>2</sup> dat deze meer theoretische eis van vakbekwaamheid in de praktijk onvoldoende toegevoegde waarde heeft voor de reiziger, maar wel aanmerkelijke administratieve lasten oplevert voor de toekomstige ondernemers. Net zoals voor het Midden- en Kleinbedrijf behoort het tot de eigen verantwoordelijkheid van een ondernemer om zich te bekwamen in het vak. Ook daar is de wettelijke verplichting van aantoonbare vakbekwaamheid in de vorm van een MKB diploma afgeschaft.

Het belang van de reiziger wordt niet aangetast door deze versoepeling. Immers, de vakbekwaamheid van de ondernemer ziet op de bedrijfsvoering van een onderneming. De reiziger is voor veilig, betrouwbaar en betaalbaar vervoer aangewezen op de chauffeur en het voertuig. De eis van vakbekwaamheid van chauffeurs alsmede de eisen aan het voertuig blijven bestaan. Tegen deze achtergronden is besloten om de hier bedoelde theoretische toets van vakbekwaamheid voor taxiondernemers te laten vervallen door middel van een landelijke vrijstelling van die eis. Artikel 76, vijfde lid, van de Wp2000 voorziet expliciet in een wettelijke basis voor die vrijstellingsmogelijkheid. De onderhavige regeling geeft daar in Artikel I uitvoering aan. Dit betekent dat de taxiondernemers met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de onderhavige regeling niet meer hoeven te voldoen aan de bedoelde eis van vakbekwaamheid. De ondernemersvergunning blijft verplicht. Na inwerkingtreding geldt voor verkrijging hiervan alleen nog de betrouwbaarheidseis (VOG). Uit het oogpunt van kenbaarheid en overzichtelijkheid is de vrijstelling vastgelegd in een nieuw artikel van de Regeling vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer.

### **3. Vrijstelling fysieke aanwezigheid van het vergunningbewijs in het taxivoertuig (Artikelen I en III)**

Op grond van artikel 76, eerste lid, van de Wp2000 is het voor een ondernemer verboden taxivervoer te verrichten zonder een daartoe verleende vergunning (de ondernemersvergunning). Op grond van artikel 76, derde lid, Wp2000 moet de taxivervoerder dan wel de taxibestuurder ervoor zorg dragen dat het van de ondernemersvergunning afgeleide vergunningbewijs zichtbaar voor de reiziger in de taxi aanwezig is. Deze bepaling heeft als doel om een voor de reiziger kenbare koppeling te maken tussen chauffeur en taxionderneming. Dit vereenvoudigt het indienen van een klacht door de reiziger. Dit doel wordt ook bereikt met het verplicht aan te bieden ritbewijs. Daarom wordt voorzien in een vrijstelling van de verplichting om een fysiek vergunningbewijs in het taxivoertuig aanwezig te hebben. Artikel 76, vijfde lid, van de wet voorziet expliciet in deze mogelijkheid.

Voor alle duidelijkheid wordt erop gewezen dat de chauffeur wel verplicht blijft om op verzoek aan de handhavende instantie aan te tonen dat het taxivervoer niet wordt verricht zonder een taxivergunning. Hiertoe kan nog steeds een vergunningbewijs worden aangevraagd, maar alternatieven worden met deze versoepeling mogelijk gemaakt.

### **4. Aanbieding van ritbewijs aan de consument in plaats van verplichte verstrekking (Artikel II, onderdeel A)**

In het bestaande artikel 1, eerste lid, van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer is als verplichting vastgelegd dat de vervoerder de reiziger na afloop van de taxirit een automatisch gegenereerd ritbewijs verstrekt. De inmiddels opgedane praktijkervaringen<sup>3</sup> hebben uitgewezen dat het ritbewijs een zeer waardevol middel is voor de reiziger. Enerzijds zorgt het ritbewijs voor herkenbaarheid van chauffeur en ondernemer. Anderzijds bevat het ritbewijs alle noodzakelijke informatie over de taxirit, welke nodig is om bijvoorbeeld een klacht in te kunnen dienen. Uitgangspunt is dan ook dat iedere reiziger na afloop van een taxirit een ritbewijs aangeboden moet krijgen door de chauffeur. In de huidige regelgeving zou de chauffeur, bij het niet aannemen van het ritbewijs door de reiziger, strikt genomen in overtreding zijn. Dit terwijl belangen van de reiziger, waartoe de verplichting strekt, in die gevallen niet in het geding zijn. In de genoemde tariefregeling wordt daarom de verplichting om een ritbewijs in alle gevallen aan de consument te verstrekken gewijzigd in een verplichting om het ritbewijs aan de consument aan te

<sup>2</sup> Bevestiging op dit punt van de lijnen van het kabinetsstandpunt van 9 juli 2009 over het taxibeleid (*Kamerstukken II* 2009/10, 32424, nr. 6, blz. 9 en 10).

<sup>3</sup> Ook blijkt uit het evaluatie-onderzoek van Rebel zoals ter kennis gebracht aan de Tweede Kamer (zie noot 1).

*bieden*. Onder het aanbieden wordt verstaan: het aan de consument vragen of hij een ritbewijs wenst te ontvangen en het ritbewijs desgewenst te verstrekken. Daarbij is verplicht gesteld dat dit op kenbare en transparante wijze dient te gebeuren. Het moet voor de consument duidelijk zijn dat hij een ritbewijs kan ontvangen van de taxichauffeur.

Indien de consument – na aanbieding van het ritbewijs – daaraan geen behoefte blijkt te hebben, hoeft het ritbewijs niet feitelijk verstrekt te worden. Ook zal met deze wijzigingsregeling buiten twijfel worden gesteld dat de hier bedoelde ritinformatie niet alleen schriftelijk maar ook digitaal aan de reiziger kan worden verstrekt.

## **5. Kenbaarheid van tarieven en klachtafhandeling door doelvoorschriften (Artikel II, onderdeel B)**

In artikel 2 van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer zoals dat luidde voor inwerkingtreding van deze regeling, is vastgelegd dat informatie over tarieven en klachtafhandeling zowel in de auto als aan de buitenzijde van de auto duidelijk leesbaar aan consumenten wordt getoond. Het eerste en tweede lid verwijzen in dat verband naar het gebruik van de zogenoemde (fysieke) taxi-informatiekaart waarvan het model in de bijlage van de genoemde regeling is vastgelegd.

De voorwaarde van leesbaarheid heeft als doel om de reiziger voorafgaand aan de rit inzicht te geven in tarief en klachtafhandeling op basis waarvan een keuze kan worden gemaakt tussen de verschillende aanbieders. Hieraan was een voorschrift gekoppeld voor de wijze waarop de benodigde informatie wordt vormgegeven. Gelet op de voortschrijdende technische en digitale ontwikkelingen, kan die informatie op andere wijze aan consumenten voorafgaand aan de rit kenbaar worden gemaakt om de consument in staat te stellen een keuze te maken. De voorliggende wijzigingsregeling vervangt daarom de huidige eisen door een doelvoorschrift. Het is aan de ondernemer en chauffeur om er voor zorg te dragen dat alle reizigers voorafgaand aan de rit in staat zijn inzicht te krijgen in het tarief en de wijze van klachtafhandeling om een keuze te kunnen maken. Deze gegevens komen overeen met hetgeen is vermeld op het ritbewijs.

## **6. Verruiming uitzonderingsgronden aanwezigheid taxameter (Artikel II, onderdeel C)**

Op grond van artikel 78, eerste lid, van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) dient in een taxivoertuig een werkende taxameter aanwezig te zijn. Deze taxameter dient zichtbaar voor de reiziger de vervoerprijs overeenkomstig de kenbaar gemaakte tarieven aan te geven. De techniek en ijking van de taxameter wordt in belangrijke mate beheerst door de Metrologiewet, het Meetinstrumentenbesluit I en de Regeling gebruik en installatie EU-meetinstrumenten. Deze technische regelgeving is gebaseerd op de EU-richtlijn betreffende meetinstrumenten<sup>4</sup>. Een volgens de regelgeving geijkte taxameter waarborgt een betrouwbare berekening van de ritprijs voor de reiziger.). De aanwezigheid van een taxameter draagt daarmee bij uitstek bij aan de betrouwbaarheid van het taxivervoer. De taxameter kan ook een onderdeel uitmaken van de Boordcomputer taxi (BCT).

Op grond van artikel 78, zesde lid, van het Bp2000 is de hier bedoelde taxameterverplichting niet van toepassing op het zogenoemde contractvervoer zoals het op structurele basis uitgevoerde gehandicapten- en leerlingenvervoer. Achtergrond daarvan is dat de aanwezigheid van een taxameter in dergelijke situaties geen wezenlijke toegevoegde waarde heeft omdat de ritprijzen reeds transparant en op basis van gelijkwaardigheid tussen de contractpartijen, voorafgaand aan de rit, zijn vastgelegd.

Deze taxameterverplichting geldt tot op heden echter wel onverkort als sprake is van een van te voren overeengekomen vaste prijs als bedoeld in artikel 1, derde lid, van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer. In een dergelijke situatie hoeft de taxameter "niet mee te draaien" maar moet het bedrag (op het display van) op de taxameter staan.

Overwogen is dat een taxameter geen wezenlijke meerwaarde heeft in situaties waarin de taxi

---

<sup>4</sup> Richtlijn nr. 2004/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004, betreffende meetinstrumenten (PbEU L 135).

uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer op basis van vooraf afgesproken prijzen. De consument weet in die gevallen al waar hij aan toe is. Het gaat dan bijvoorbeeld om taxivoertuigen waarmee op vaste basis in het kader van de belmarkt dan wel op basis van "apps" of internet taxivervoer tegen vooraf afgesproken prijzen wordt aangeboden. De informatieverstrekking die inmiddels gangbaar is door middel van internet en "apps" en dergelijke heeft in deze situaties de meerwaarde van de positie van de fysieke taxameter als het ware ingehaald.

Gelet op het bovenstaande wordt in artikel II, onderdeel C, van de onderhavige regeling de taxameter niet langer vereist in voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor vervoer tegen een voorafgaand aan de taxirit op kenbare en transparante wijze overeengekomen vast tarief. Van een dergelijk tarief is sprake als het voor de consument duidelijk is dat er voorafgaand aan de rit een vast tarief is vastgesteld, wat dit vaste tarief is en de consument hiermee heeft ingestemd.

Met deze nieuwe uitzondering op de taximeterverplichting wordt invulling gegeven aan de reeds in het bestaande artikel 78, zesde lid, van het Bp2000 opgenomen bevoegdheid van de minister in verband met de aldaar genoemde situaties "waarbij de auto uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer tegen eenheidsprijzen". Het is aan de chauffeur om het gebruik van het voertuig desgevraagd aannemelijk te maken.

De onderhavige uitzondering op de taxameterplicht laat de overige geldende eisen aan het taxivoertuig onverlet. Zo blijven bijvoorbeeld de verplichtingen betreffende de blauwe kentekenplaat, de aanwezigheid van de Boordcomputer Taxi en het ritbewijs onverkort van kracht.

## **7. Administratieve lasten en bedrijfseffecten**

De voorgestelde wijzigingsregeling leidt louter tot vereenvoudigingen en lastenverlichtingen voor bedrijven. Dit wordt per onderdeel in het onderstaande nader toegelicht.

### *Vereenvoudiging van de ondernemersvergunning: vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid*

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. Het betreft de examens bedrijfsmanagement, calculatie, financieel management, personeelsmanagement taxi en wegvervoer taxi. 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 €503,50<sup>5</sup>. 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

<sup>5</sup> CBR tarieven per 1 januari 2015: Bedrijfsmanagement €113,60, Personeelsmanagement € 113,60, Wegvervoer Taxi €113,60, Calculatie €81,35 Financieel Management €81,35.

kostenbesparing van  $9.380 \times (\text{€}170 + \text{€}560) = \text{€}6.847.400$ .

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 verplichte aanwezigheid fysiek vergunningbewijs in taxivoertuig*

De vrijstelling van de verplichting van het fysieke 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 vijf 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  $30.000 \times (\text{€}54,45 + \text{€}14) = \text{€}2.053.500$ .

#### *Vereenvoudiging aanbieder 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 aanbieder. 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 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. Gedacht kan worden 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.

### **8. Uitkomsten internetconsultatie en HUF-toets**

[PM]

### **9. Inwerkingtreding en evaluatie**

Overeenkomstig de systematiek van de vaste verandermomenten treedt deze regeling in werking met ingang van 1 januari 2016. Er wordt afgeweken van de publicatietermijn van twee maanden. Deze kan worden gerechtvaardigd doordat de wijzigingen al in een vroeg stadium zijn aangekondigd en het gelet op de lastenverlichting aanzienlijke voordelen oplevert om inwerkingtreding te laten plaatsvinden.

Een jaar na inwerkingtreding zullen de effecten van deze regeling in de praktijk worden geëvalueerd.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

CONCEPT