

**Reacties van ministerie van Infrastructuur en Milieu
op de internetconsultatie
Vereenvoudiging taxiregelgeving
dd. 17 december 2015**

Openbare internetconsultatie van 10 september tot en met 8 oktober 2015

In het najaar van 2014 en voorjaar van 2015 heeft evaluatie van het taxibeleid en de taxiregelgeving plaatsgevonden. Op basis van de evaluatie heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer bij brief van 5 mei 2015 toegezegd de regelgeving op een vijftal onderdelen te versoepelen. Met deze ministeriële regeling wordt uitvoering gegeven aan deze toezegging. Doel van de wijziging is een versoepeling van de regelgeving en daarmee een betere aansluiting op technologische (digitale) ontwikkelingen, het schrappen van overbodig geworden regels en vermindering van administratieve lasten voor chauffeurs, ondernemers, burgers en overheid.

Het doel van deze consultatie was betrokkenen te informeren en consulteren over de voorgenomen ministeriële regeling vereenvoudiging taxiregelgeving. Op alle onderdelen van de ontwerpregeling werd een reactie gevraagd.

Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie met reactie van het ministerie hoe de reacties in de regeling zijn verwerkt. Publicatie was op 9 december 2015 en inwerkingtreding geschiedt per 1 januari 2016. Na een jaar zullen de effecten van deze regeling in de praktijk worden geëvalueerd.

Reacties

Er zijn in totaal 20 reacties ontvangen, afkomstig van particulieren, een consumentenorganisatie (Rover), een brancheorganisatie (KNV), en twee gemeenten. 11 Reacties zijn openbaar.

Algemeen

Een meerderheid is het in grote lijnen eens met het voorgestelde maatregelenpakket. De positieve uitwerking hiervan, zoals minder regeldruk, lastenverlichting, en meer ruimte voor innovatie wordt erkend. Bij enkele punten worden kanttekeningen geplaatst.

Afschaffen eis tot vakbekwaamheid

Veertien participanten spreken zich uit over het afschaffen van de eis tot vakbekwaamheid. De meningen zijn hierover zeer verdeeld. Zeven participanten, waaronder KNV en Rover plaatsen kanttekeningen hierbij. KNV merkt op dat er wel degelijk een duidelijke relatie bestaat tussen het vermogen van een ondernemer om diploma's te behalen en diens optreden in de markt, i.c. diens dienstverlening aan reizigers. Dit standpunt wordt ook door een taxibedrijf gedeeld. Rover wijst er daarnaast op dat stellen van te geringe eisen aan het chauffeursdiploma ertoe kan leiden dat ondernemers zelf aanvullende eisen gaan stellen aan hun chauffeurs. Dit zal de toetreding op de taximarkt juist weer beperken.

Overige argumenten zijn dat het aanbod in minder drukke gebieden hiermee niet zal toenemen, en de drukke gebieden nog drukker zullen worden met vervoersaanbieders. Gesproken wordt over het ontstaan van chaos, en "wild westpraktijken". Een ondernemer wijst erop dat dit oneerlijk is tegenover de ondernemers die reeds geïnvesteerd hebben in het vakbekwaamheidsdiploma; een ander taxibedrijf is van mening dat betere handhaving en meer controle op de huidige vergunningen beter zou zijn.

Daarentegen wijzen zes participanten, waaronder ook Rover, op de positieve kanten van het afschaffen van de vakbekwaamheidseis, namelijk dat het procuratiehouderschap zal worden afgeschaft, waardoor lasten worden verminderd en toetreding tot de markt wordt vereenvoudigd.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:

De reacties leiden niet tot een aanpassing van de regeling op dit punt. De taxiregelgeving is opgesteld met het oog op kwaliteit van de dienstverlening voor de reiziger en heeft niet als doel de markt af te schermen. De vakbekwaamheidseis voor ondernemers heeft onvoldoende toegevoegde waarde voor de reiziger, maar zorgt wel voor aanmerkelijke administratieve lasten voor de toekomstige ondernemers. Overbodige eisen aan de ondernemer moeten zoveel mogelijk worden geschrapt. Net zoals bij het Midden- en Kleinbedrijf behoort het tot de eigen verantwoordelijkheid van een ondernemer om zich te bekwamen in het vak. Zo is ook jaren geleden het middenstandsdiploma geschrapt. Het ontwikkelen van een keurmerk of certificaat voor vakbekwaamheid van ondernemers past meer bij de branche zelf.

Wijzigen verplichting tot uitreiken naar aanbieden ritbewijs en mogelijk maken digitaal ritbewijs

Twee participanten plaatsen hierbij kanttekeningen. Rover is van mening dat de chauffeur anoniem wordt waardoor klachtenafhandeling wordt bemoeilijkt. Dit standpunt wordt door een gemeente ondersteund.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:

Het ritbewijs is belangrijk voor de reiziger. Uitgangspunt blijft dat iedere reiziger desgewenst kan beschikken over een ritbewijs. De wijziging ziet op de situatie waarin de reiziger zelf geen prijs stelt op een ritbewijs. In die gevallen behoort de reiziger de mogelijkheid te hebben het ritbewijs te weigeren. Dat maakt deze wijziging mogelijk.

Tevens maakt de wijziging mogelijk om een ritbewijs digitaal aan te bieden als de rit via een website, een app of telefonisch tot stand is gekomen. De uitzondering geldt niet voor taxivervoer aangeboden op de openbare weg, zoals op een taxistandplaats. In die situaties is het niet wenselijk dat een reiziger afhankelijk is van digitale middelen om een ritbewijs in ontvangst te nemen.

De regeling is op dit punt aangepast.

Vervallen van verplichting van aanwezigheid van het vergunningbewijs in het taxivoertuig

Een ondernemer is tegen het vervallen van deze verplichting waardoor het voor de klant lastiger zal worden om na te gaan of het een legale vervoerder betreft.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:

Het vergunningbewijs heeft als doel om de koppeling tussen voertuig en ondernemersvergunning kenbaar te maken. Deze koppeling kan ook via de BCT worden aangetoond. Dit maakt de aanwezigheid van een vergunningbewijs in het voertuig overbodig. De regeling zal op dit punt niet worden aangepast.

Vervallen van plicht gebruik taxameter bij afgesproken prijzen

Drie participanten, waaronder een gemeente, spreken zich uit tegen deze vrijstelling. Een ondernemer stelt dat steeds meer bedrijven zich toe zullen leggen op zogenaamd 'afgesproken' prijzen, een ander is van mening dat hierdoor de prijs-transparantie voor de klanten in de opstapmarkt in het geding is, daar de taximeter de enige duidelijke graadmeter is om de juiste ritprijs te bepalen. Weghalen zal leiden tot woekertarieven. Dit standpunt wordt ondersteund door een gemeente die stelt dat in grote steden opstappers veelal toeristen zijn, eenmalige gebruikers, voor wie een redelijke ritprijs lastig in te schatten is.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:

Naar aanleiding van de reacties tijdens de internetconsultatie is de regeling op dit punt aangepast. Taxivervoer aangeboden op de openbare weg (dat ter plekke wordt aangeboden vanaf een taxistandplaats of na het aanhouden van een taxi op straat) is expliciet uitgesloten van de voorgestelde verruiming van de uitzondering van de taxameterplicht. Het is immers niet wenselijk dat reizigers op straat (waaronder ook toeristen en ouderen) afhankelijk worden gemaakt van technologische hulpmiddelen. De reiziger die een taxi aanhoudt op straat, dient de mogelijkheid te houden op de taxameter te rijden.

De vereenvoudiging is bedoeld om de taxameterplicht op te heffen in situaties waarin de taxameter feitelijk geen rol speelt. Dit is het geval op de bestelmarkt met voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor vervoer tegen een vooraf overeengekomen tarief per rit. Bij het vooraf bestellen van taxivervoer per telefoon of via internet, kan de reiziger zich voldoende oriënteren om een tarief overeen te komen.

Vermindering van lasten door nieuwe regelgeving

Een taxibedrijf wijst erop dat de verwachte verminderende administratieve en financiële last voor taxiondernemers door de nieuwe Regeling gering zal zijn omdat zij moeten investeren in zowel een ondernemersvergunning als een chauffeurskaart. Voorgesteld wordt de Regeling uit te breiden met twee voorstellen, te weten: het schrappen van de ondernemersvergunning in 2015 voor zelfstandige taxiondernemers die al in het bezit zijn van een chauffeurskaart en ingeschreven staan bij de KvK, alsmede invoeren van een nieuw te ontwikkelen chauffeurscertificaat, waarin de noodzakelijke eisen uit de chauffeurskaart en ondernemersvergunning zijn samengevoegd: VOG, rijbewijs, inschrijving KvK en medische keuring. Een andere reactie verzoekt om aanpassing van de

tarieven van KIWA voor de ondernemersvergunning, nu een van de twee vereisten is komen te vervallen.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:

Voor de tarievenstelsels van Kiwa en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) loopt reeds een proces om tot een totale herziening te komen. Dit moet uiteindelijk leiden tot tarieven, die zijn gebaseerd op de kosten die Kiwa maakt. Basis voor het nieuwe stelsel is een nieuw kostprijsmodel van Kiwa. PricewaterhouseCoopers brengt in opdracht van ILT binnenkort een onderzoeksrapport uit waarin het nieuwe kostprijsmodel van Kiwa is gevalideerd. In een volgende stap zal het nieuwe kostprijsmodel en het onderzoeksrapport voor consultatie worden voorgelegd aan alle betrokken brancheorganisaties, waaronder de taxisector. Na de consultatie besluiten de staatssecretaris en de minister van Infrastructuur en Milieu over invoering van het nieuwe stelsel en over aanpassing van de tarieven.