

# Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

## Wijzigingsregelingen verlaging Kiwa tarieven

(Internetconsultatie van 3 juni tot en met 21 juni 2020)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt twee wijzigingsregelingen voor op het gebied van tarieven voor transportsectoren. De wijzigingen zijn tariefsverlagingen voor het goederenvervoer over de weg, het taxivervoer, het busvervoer en de lucht- en scheepvaart, gebaseerd op de kostprijzen van de vergunningen.

Daarnaast zijn er ook tarieven onder kostendekkend niveau. Echter, gelet op de aanzienlijke economische gevolgen van de Corona-crisis worden deze NIET per 1 juli 2020 verhoogd. Dit is uitgesteld naar een later moment.

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt:

- sector luchtvaart;
- sector taxivervoer;
- sector busvervoer;
- sector goederenvervoer over de weg;
- sector scheepvaart.

### Het doel van de regeling

Verlaging van een aantal tarieven voor vergunningen per 1 juli 2020.

### Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen

Het effect van de wijzigingen zijn financiële voordelen voor degenen die een vergunning aanvragen, waarvan het tarief per 1 juli a.s. wordt verlaagd. Er zullen naar verwachting geen effecten op de regeldruk ontstaan.

Op de twee wijzigingsregelingen, tarieven en de toelichting kon worden gereageerd. De termijn was korter dan de gebruikelijke vier weken. Dat is noodzakelijk om de wijzigingen nog in te kunnen laten gaan op 1 juli 2020.

### Resultaten van de internetconsultatie

Er zijn in totaal 78 reacties binngekomen, hiervan zijn er 47 openbaar. Hiervan is er een blanco, en is er een reactie dubbel ingediend, zodat er in totaal sprake is van 76 afzonderlijke indieners.

- De indieners zijn in grote meerderheid afkomstig uit de taxibranche (ca. 85%)
- Hiernaast zijn er reacties waarvan het niet duidelijk is tot welke branche ze behoren, maar waarvan het aannemelijk is dat een groot deel hiervan uit de taxibranche afkomstig is. (ca. 10%)
- Voorts zijn er reacties van BOVAG, evofenedex, RAI Vereniging, VERN, KNV, TLN en KVNR.

## Algemeen beeld van de reacties

De reacties zijn in meerderheid afkomstig uit de taxibranche en hebben voornamelijk betrekking op het verlagen van de tarieven van vergunningen voor taxivervoer.

- Ca. 76% van de indieners geeft aan tegen de tariefsverlaging te zijn.
- Ca. 24% van de indieners geeft aan voor de tariefsverlaging te zijn.

## De ingediende reacties in hoofdlijnen

*Hieronder volgen de meest toonaangevende reacties in hoofdlijnen. De reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.*

### Taxibranche

Vanuit de taxibranche wordt voornamelijk negatief gereageerd op het voorstel de Kiwa tarieven, en dan met name van de vergunningen voor taxivervoer, te verlagen.

De meest genoemde argumenten zijn:

- De tariefsverlagingen zijn schadelijk voor de concurrentiepositie van de huidige ondernemers binnen de taxibranche. Met name zou de komst van nieuwe ondernemers te veel worden gestimuleerd (ca. 71 %).
- Door de Corona crisis is de werkgelegenheid binnen de sector al gedaald (ca. 30%).

Vanuit de branche komen voorts de volgende suggesties:

- Er zou compensatie moeten komen voor de ondernemers die al wel het volledige tarief hebben betaald. (ca. 9%)
- De tarieven zouden juist moeten worden verhoogd om de concurrentiepositie van de taxiondernemers te verbeteren. (ca. 9%)

En voorts ook:

- Beter wachten met het verlagen van dit tarief tot er duidelijkheid is over de markt na Corona crisis.
- Andere tarieven zouden moeten worden verlaagd, w.o. de chauffeurskaart en taxiverzekeringen.

### Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Verschillende individuele taxiondernemingen hebben in hun reactie aangegeven de verlaging van de tarieven voor de vergunning voor taxivervoer als groot risico te zien, aangezien dit de drempel voor nieuwe taxiondernemers verlaagt. De verlaging van de door Kiwa te hanteren tarieven die hoger dan de kostprijs zijn vloeit voort uit het interdepartementale rapport 'Maat houden' uit 2014. Het kabinet hanteert sindsdien het uitgangspunt dat de kosten voor de dienstverlening worden doorberekend en dat de vast te stellen tarieven die kosten dekken. Door de verlaging van de tarieven van de taxivergunning komen deze overeen met de daadwerkelijke kosten. Het uitgangspunt van kostendekkende tarieven is leidend. De verlaging van de drempel om toe te kunnen treden tot de taximarkt vormt geen aanleiding om ten aanzien van vergunningen voor taxivervoer van dit uitgangspunt af te wijken.

Verhogen van de tarieven voor vergunningen voor taxivervoer verdraagt zich niet met het uitgangspunt om kostendekkende tarieven te hanteren.

Een verlaging van het tarief voor chauffeurskaarten is niet aan de orde omdat dit tarief momenteel lager is dan de kostprijs. Het ministerie heeft geen bevoegdheid ten aanzien van het tarief van taxiverzekeringen.

Gelet op de aanzienlijke economische gevolgen van de Corona-crisis was 1 juli jl. niet het moment om de door Kiwa en de ILT gehanteerde tarieven die lager dan de kostprijs zijn, te verhogen. Dat zou een volstrekt tegenstrijdig signaal vanuit de overheid geven, met enerzijds het overeind houden van sectoren en anderzijds het bewerkstelligen van tariefsverhogingen. In die zin is het economische effect van de Corona-crisis voor de taxisector meegewogen.

Aan de wens met terugwerkende kracht kosten te verrekenen wordt niet tegemoetgekomen. De verlaagde tarieven gaan niet met terugwerkende kracht voor de afgelopen jaren gelden. Tegenover de tarieven die per 1 juli jl. zijn verlaagd naar kostprijsniveau, staan tarieven die nog steeds lager dan de kostprijs zijn. Op het moment dat deze tarieven (geleidelijk) worden verhoogd zal eveneens geen sprake zijn van terugwerkende kracht.

#### KVNR

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders is van mening dat het positief is dat de tarieven zijn verlaagd, maar zou graag inzicht hebben in de opbouw van deze tarieven.

#### Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

De verlaagde tarieven zijn gebaseerd op berekeningen met het door PwC gevalideerde kostprijsmodel. In de 'Rapportage validatieonderzoek van kostprijsmodellen van ILT en Kiwa' van 22 december 2015 concludeert PwC dat met de onderliggende kostprijsmodellen de transparantie en eenvoud toenemen en dat ze een goede basis vormen voor realistische en uitlegbare tarieven. In genoemd rapport zijn de kostprijzen van vaarbevoegdheidsbewijzen en monsterboekjes gespecificeerd.

#### BOVAG en TLN

Deze indieners zijn van mening dat de tarieven van tachograafkaarten te hoog zijn ten opzichte van het tarief in de andere EU lidstaten en vragen zich af hoe de kostprijs bij Kiwa tot stand komt.

#### Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

De kostprijzen van Kiwa komen tot stand met behulp van een door PwC gevalideerd kostprijsmodel. Zie ook de reactie aan de KVNR. Uit de in 2019 uitgevoerde benchmark blijkt inderdaad dat Nederland samen met België aan de bovenkant zit van de gehanteerde tarieven. Niet te achterhalen is in hoeverre dit veroorzaakt wordt door overheidssubsidiëring in andere landen, waardoor het tarief in andere landen dus mogelijk onder de kostprijs ligt. Nederland streeft naar een eenvoudiger en transparanter tarievenstelsel waarbij de tarieven in lijn worden gebracht met de kostprijs.

#### KNV zorgvervoer en taxi

Deze indiener heeft het volgende commentaar:

- Het is positief dat de stelselherziening van de tarieven er nu ligt en dat er soms voor flinke tariefverlagingen wordt gekozen. Wel is het jammer dat het zo laat gebeurt.

- De afgelopen jaren is aangedrongen op een herziening omdat de tarieven die Kiwa hanteert niet marktconform en veel te hoog zijn.
- Er is veelvuldig gewezen op het gebrek aan transparantie dat ontstaat in de discussie over kostprijs van de verschillende documenten die Kiwa afgeeft.
- De afgelopen jaren is niet ingegaan op de Europese markt waarin touringcars opereren.
- Het lijkt erop dat het aanvragen van een taxivergunning goedkoper kan, waardoor kan worden geconcludeerd dat duizenden ondernemers, de afgelopen veel te veel hebben betaald. Hiervoor zou een oplossing moeten komen.
- De tarieven van chauffeurskaarten taxi (de BCT-kaarten) zouden óók omlaag moeten.
- Gestopt zou moeten worden met de verkoop van een reisbladenboek ver boven kostprijs.
- Gestopt zou moeten worden met onterecht in rekening brengen van kosten voor relatief eenvoudige administratieve wijzigingen.
- De informatievoorziening van Kiwa zou moeten worden verbeterd zodat een ondernemer weet wanneer er wèl en wanneer er geen kosten gemaakt moeten worden.

#### Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

De verlaging van een aantal tarieven vond niet eerder plaats omdat de herziening van het tariefstelsel voor transportsectoren een aantal keren is uitgesteld. De verlaging maakte oorspronkelijk deel uit van de stelselherziening.

Er wordt aandacht gevraagd voor een aantal onderwerpen, zoals het tarief voor communautaire vergunningen voor busvervoer dat aanzienlijk hoger was dan dat van de landen om ons heen. Dat leverde een concurrentievoordeel op voor buitenlandse ondernemingen, dat met de verlaging per 1 juli jl. grotendeels ongedaan is gemaakt.

Men is verbaasd dat de tarieven voor de boordcomputer taxikaarten niet zijn verlaagd. Het tarief van deze kaarten ligt echter onder de kostprijs, zodat er geen reden was om het tarief te verlagen.

Voor wat het reisbladenboek betreft wordt erop aangedrongen dat er beslist niet meer dan de kostprijs gerekend gaat worden. Dit is het geval.

KNV en Kiwa hebben overeenstemming bereikt over de wijze en het moment waarop gecommuniceerd wordt over wijzigingsaanvragen bij vergunningen voor taxivervoer. Daarmee is er meer duidelijkheid over het in rekening brengen van kosten voor relatief eenvoudige administratieve wijzigingen. Aan uw wens dat het departement erop toe ziet dat de informatievoorziening van Kiwa wordt verbeterd wil ik tegemoetkomen.