



Regeling tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in verband met de jaarlijkse indexering van het maximumtarief

26 januari 2011
Nr. IenM/BSK-2011/1975

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 84, eerste en tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000;

Besluit:

ARTIKEL I

Artikel 1a van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt '7,82' vervangen door '7,86' en wordt '2,29' vervangen door '2,30'.
2. In het tweede lid wordt '12,72' vervangen door '12,78' en wordt '2,63' vervangen door '2,64'.
3. In het derde lid wordt '34,42' vervangen door: 34,59.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 februari 2011.

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

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen.*



TOELICHTING

Algemeen

Deze regeling strekt tot aanpassing van de in de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer (hierna te noemen: Tariefregeling) vastgestelde tariefbedragen in verband met de verwachte kostenontwikkeling in het jaar 2011. Overeenkomstig de toezegging aan de Tweede Kamer¹ worden deze tarieven in beginsel jaarlijks bijgesteld aan de hand van de voor het komende jaar ingeschatte kostenontwikkelingen.

Indexering tarieven

Het maximumtarief voor een taxirit bestaat op grond van artikel 1a van de Tariefregeling, afhankelijk van de opbouw van de taxirit, uit een combinatie van een vast bedrag (eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, onderdeel a), een bedrag per kilometer, dat in rekening wordt gebracht voor de derde en volgende kilometers na de aanvang van de rit (eerste lid onderdeel b, en tweede lid, onderdeel b), alsmede een tarief voor de wachtperiode bij aanvang van de rit, mits dit vooraf met de consument is overeengekomen (derde lid).

In verband met de te verwachten kostenontwikkeling in het jaar 2011 worden de bedoelde maximumtarieven thans verhoogd met een percentage van 0,5%. Dit correctiepercentage is gebaseerd op de zogenoemde Samengestelde OV-index, zoals deze jaarlijks wordt berekend. Deze OV-index is samengesteld uit informatie van het Centraal Planbureau (indexen voor loon- en prijsontwikkeling) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (index voor energie voor voertuigen). Voor de loonontwikkeling wordt gebruik gemaakt van de loonvoet marktsector. Voor de prijsontwikkeling wordt gebruik gemaakt van de IMOC (netto materiële consumptie van de overheidssector). Voor de ontwikkeling van de energiekosten voor taxivoertuigen wordt uitsluitend gebruik gemaakt van de CBS-index dieselolie. De bijdrage van de drie indexen aan de Samengestelde OV-index is respectievelijk: 65% loonvoet marktsector, 27,8% IMOC en 7,2% CBS-index dieselolie. Het percentage van de kostenontwikkeling is gelet op de ter beschikking staande gegevens² als volgt berekend: $(0,65 \times 2,25\% = 1,462) + (0,278 \times 1,0\% = 0,278\%) + (0,072 \times -17,6\% = -1,267)$; dit is naar boven afgerond 0,5%.

Gelet op de transparantie, robuustheid en de marktrelevantie van deze index in het kader van vervoer van consumenten, wordt deze index ook voor taxivervoer toegepast. Met de keuze voor de Samengestelde OV-index houdt de prijsontwikkeling gelijke tred met het meest voor de hand liggende alternatief voor de straattaxi, het openbaar vervoer over korte afstanden. De uitkomst van deze index is volledigheidshalve vergeleken met de toepassing van de zogenoemde NEA-index³. Deze vergelijking leidt niet tot een andersluidende conclusie omtrent de representativiteit van de toepassing van de Samengestelde OV-index. De NEA-index geeft de verwachte kostenontwikkelingen in de taxibranche weer. De geraamde ontwikkelingen van de kosten in 2011 (NEA-index) zijn opgesteld aan de hand van de prognoses van het CPB in de Macro Economische Verkenning 2011 en door derden verstrekte inlichtingen. De loonkostenstijging en de ontwikkeling van de sociale lasten voor de werkgever zijn berekend op basis van de CAO voor het taxivervoer 2009–2013. De NEA-index is daardoor in belangrijke mate beïnvloedbaar door belanghebbende partijen en daarmee een in beginsel niet objectieve parameter.

Administratieve lasten

De regeling heeft betrekking op taxiondernemers die actief zijn op de straattaximarkt (telefonisch bestellen, aanhouden op straat of taxistandplaats).

De onderhavige wijzigingsregeling kan voor deze groep leiden tot administratieve lasten. Indien taxiondernemers op basis van de nieuwe (geïndexeerde) tarieven kiezen voor het aanpassen van hun tarieven, zal dit administratieve lasten tot gevolg hebben. De (administratieve) lasten hangen samen met de volgende handelingen:

- (laten) aanpassen van de taxameter;
- bestellen van nieuwe tariefkaarten dan wel;
- downloaden, printen en invullen van nieuwe tariefkaarten;
- vervangen van tariefkaarten in het taxivoertuig.

De eenmalige (administratieve) lasten die samenhangen met de aanpassing van de taxameters komen overeen met: $10.000 \text{ taxi's} \times 0,25 \text{ uur} \times \text{€ } 49 = \text{€ } 122.500$.

¹ Gedaan tijdens het algemeen overleg van 25 maart 2010 (Kamerstukken II 2009–2010, 31 521, nr. 49).

² Bron: CEP, 2010.

³ Voor 2011: 3,2%.



De eenmalige (administratieve) lasten die samenhangen met de nieuwe tariefkaarten komen overeen met: 10.000 taxi's x 0,5 uur x € 28 = € 140.000.

De eenmalige (administratieve) lasten die samenhangen met het kennismaken van de nieuwe regelgeving komen overeen met: 4.000 ondernemers x 0,2 uur x € 28 = € 22.400.

Indien alle taxiondernemingen deze handelingen verrichten komen de totale (administratieve) lasten overeen met € 284.900 (€ 122.500 + € 140.000 + € 22.400).

Een ontwerp van deze regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Actal heeft besloten om de regeling niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor administratieve lasten.

Advies Overlegorgaan Personenvervoer

Een ontwerp van deze regeling is overeenkomstig artikel 106 van de Wet personenvervoer 2000 voorgelegd aan het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV). Blijkens de reactie van het OPV van 20 december 2010 menen de vervoerders dat de nieuwe maximumtarieven te laag zijn en zouden deze graag zien dat de NEA-index uitgangspunt wordt voor de tariefaanpassing. ROVER kan zich vinden in de hoogte van de nieuwe maximumtarieven en het gebruik van de samengestelde OV-index als basis voor de indexering van de tarieven. Wel adviseert ROVER om de tariefaanpassing omwille van de duidelijkheid voor reizigers uit te stellen en samen te laten vallen met de in de loop van dit jaar voorziene invoering van het zogenoemde dubbeltariefsysteem.

Naar aanleiding van deze reacties is in deze toelichting nader ingegaan op de keuze voor de samengestelde OV-index. Aangegeven is onder meer dat de NEA-index beïnvloedbaar is door de belanghebbende partijen. Toepassing van deze index zou daarmee naar mijn oordeel tot een niet objectieve en onzuivere uitkomst leiden. De motivering van de keuze voor de OV-index is ook aan de orde geweest tijdens het algemeen overleg van 25 maart 2010⁴.

In het kader van het algemeen overleg van 25 maart 2010 is toegezegd dat de taxitarieven in beginsel aan het begin van elk jaar worden geïndexeerd. Dit ritme is ook vermeld in de toelichting bij de wijzigingregeling van 26 april 2010⁵.

Er is geen aanleiding thans van dit beginsel af te wijken en de tariefaanpassing uit te stellen zoals ROVER voorstelt.

Tijdstip van invoering

De wijzigingsregeling treedt in werking met ingang van 1 februari 2011. Het voornemen was aanvankelijk om de indexering te verwerken in de beoogde nieuwe tariefstructuur van het zogenoemde dubbeltariefsysteem, in te voeren op 1 januari 2010. Eind 2010 bleek dat een zorgvuldige invoering van deze nieuwe tariefstructuur een langer totstandkomingstraject vergt. Mede in overleg met de betrokken sectororganisatie KNV-taxi is thans voorzien in twee gescheiden trajecten: invoering van het dubbeltariefsysteem in de tweede helft van 2011 en invoering van de reguliere jaarlijkse indexering op 1 februari 2011. Hiermee wordt weliswaar afgeweken van de systematiek van de vaste veranderingen van regelgeving, echter dit wordt gelet op de eerdere toezeggingen aan de Tweede Kamer en taxibranche om in beginsel bij het begin van elk jaar tot indexering over te gaan⁵, gerechtvaardigd geacht.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen.*

⁴ Zie voetnoot 1.

⁵ Stcrt. 6745.

⁵ Zie voetnoot 1.