

Vergaderjaar 2008–2009

31 521

Taxibeleid

Nr. 24

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 september 2009

Ik ben voornemens om op korte termijn het eerste deel van de regelgeving van de Boordcomputer Taxi te publiceren. Tijdens het Algemeen Overleg van 3 september a.s. spreken we nader over de introductie van deze boordcomputer. Vooruitlopend daarop informeer ik u graag met deze brief over de voortgang van de introductie en het draagvlak van de sector.

Voortgang introductie Boordcomputer Taxi

Met de boordcomputer worden de ritadministratie en de rij- en rusttijden digitaal geadmistreerd. Hierdoor dalen de administratieve lasten voor de taxibranche met 4,6 mln euro per jaar. Ook wordt de kans op fraude aanzienlijk kleiner. Tevens krijgt de klant een bon met prijsgegevens en informatie over de klachtenprocedure, waardoor de transparantie toeneemt.

Ik ben voornemens de wijziging van vier besluiten (waaronder het Besluit personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit vervoer) in verband met de invoering van de boordcomputer taxi in de loop van oktober te publiceren. Ik wil dan tevens de Regeling Specificaties & Typegoedkeuring publiceren om fabrikanten op korte termijn in staat te stellen boordcomputers te ontwikkelen en tot een preciezere prijszetting te komen. De daadwerkelijke inwerkingtreding van de regelgeving zal in het voorjaar van 2010 zijn.

Draagvlak sector

De afgelopen 3 jaar heeft intensief overleg plaats gevonden met de sector. Onlangs heeft KNV Taxi mij laten weten dat ze de komst van de verplichte boordcomputer steunen, onder een aantal voorwaarden. Deze voorwaarden zijn samen te vatten tot:

1. de financiële gevolgen van de aanschaf van een boordcomputer;

2. duidelijkheid over het handhavings- en boetebeleid ten tijde van de boordcomputer.

Ad 1. Financiële gevolgen aanschaf

Op aandringen van de sector is bij aanvang van het traject niet gekozen voor aanbesteding door de overheid van de boordcomputer, maar voor marktwerking; door het functioneel specificeren van de eisen aan de Boordcomputer Taxi worden meerdere fabrikanten in staat gesteld deze te ontwikkelen. Fabrikanten kunnen vervolgens via typegoedkeuring bij de RDW hun boordcomputer(s) op de markt brengen. Deze aanpak biedt fabrikanten de mogelijkheid in te spelen op specifieke behoeftes van ondernemers en de Boordcomputer Taxi eventueel aan te passen of te integreren met bestaande apparatuur. Omdat de specificaties zo goed als gereed zijn, hebben KNV en Connexxion afgelopen maand mei een uitvraag gedaan onder potentiële fabrikanten. Uit deze uitvraag is gebleken dat in ieder geval zes fabrikanten een boordcomputer op de markt verwachten te hebben bij de start van de inwerkingtreding. Met de resultaten van deze uitvraag is er dan ook voldoende marktwerking te verwachten, waardoor ik op dit moment geen aanleiding zie voor aanvullende maatregelen.

Ondanks de resultaten van de uitvraag, vraagt de sector zich af of deze marktwerking daadwerkelijk tot uiting komt. Ik heb de sector gewezen op zijn eigen rol voor het welslagen van marktwerking en geadviseerd in gesprek te gaan met fabrikanten. In november wordt helderheid over de marktwerking en prijsstelling verwacht. Dan zal ook duidelijk zijn wat dat voor de branche betekent. Op dat moment zal ik de gevolgen van invoering van de boordcomputer voor de branche met hen bespreken.

Om aan de kosten van de sector deels tegemoet te komen, heb ik een bedrag gereserveerd voor het verstrekken van subsidie. Met de sector is afgesproken dat het subsidiebedrag besteed wordt aan een vast bedrag als tegemoetkoming in de kosten van de aanschaf van de boordcomputer en aan de gratis omwisseling van de chauffeurspas. Vanwege het mogelijk prijsopdrijvende effect op de boordcomputer maak ik de hoogte van de subsidie op een nader te bepalen moment bekend.

Tot slot acht de sector het niet redelijk om ondernemers in het zogenaamde contractvervoer, te laten investeren in een boordcomputer onder een contract die vlak na de overgangperiode aflopen, waarbij de investeringsomvang niet is meegenomen bij aanvang van het contract en die mogelijk niet verlengd wordt. Daarmee zou de investering in de boordcomputer teniet worden gedaan. Met de sector ben ik aan het onderzoeken hoe hiervoor een oplossing gevonden kan worden.

Ad 2. Handhavings- en boetebeleid

Mijn handhavings- en boetebeleid moet redelijk en proportioneel zijn. Daarom heb ik eerder dit jaar de boete voor overtredingen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer per boetebeschikking gemaximeerd en een onderscheid gemaakt tussen zogenaamde zachte en harde overtredingen.¹

Voor de toezicht en handhaving ten tijde van de Boordcomputer Taxi gelden deze eisen ook. De eerste contouren van het toekomstige handhavingsbeleid zijn inmiddels zichtbaar en worden de komende maanden nader ingevuld. Uiteraard betrek ik ook hierbij de sector.

¹ Kamerstukken II 2009, 31 521, nr. 22.

Tenslotte is tussen de sector en de Belastingdienst afgesproken dat de kilometer-registratie van de Boordcomputer Taxi gebruikt wordt voor fiscale aspecten omdat deze een betrouwbare kilometerregistratie levert voor het aantonen van de mate waarin de taxi wordt gebruikt voor personenvervoer. Dat neemt echter niet weg dat als er een dispuut ontstaat, de vrije bewijsleer van toepassing is die geldt voor alle belastingplichtigen in Nederland. Dat betekent dat de belastingdienst meerdere bronnen kan aanboren voor de kilometer-registratie indien daartoe aanleiding is.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa