

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2829

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de introductie van de dienst UberPOP in Amsterdam* (ingezonden 6 augustus 2014)

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 september 2014)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht over de introductie van de dienst UberPOP in Amsterdam op 30 juli jl.?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw mening over het feit dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in de pers heeft aangekondigd streng op te treden tegen particulieren die via de Uber taxi-app klanten vervoeren zonder vergunning?² Kunt u uiteenzetten op welke wettelijke gronden de UberPOP dienst niet toegestaan is? Kunt u hierbij, naast de wetgeving inzake de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), ook de fiscale wetgeving en wetgeving inzake aansprakelijkheid (verzekeringen) betrekken? Kunt u daarbij ook ingaan op onder andere de diverse fiscale aftrekposten, maar ook de wijze waarop moet worden omgegaan met de eventuele inkomsten van particulieren verkregen uit de werkzaamheden verricht voor UberPOP?

Antwoord 2

Op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) wordt personenvervoer per auto tegen betaling gezien als taxivervoer. Op grond van de artikelen 75 en 76 van de Wp2000 is dit zonder een vergunning niet toegestaan. Daarnaast moeten chauffeurs van voertuigen waarmee personenvervoer tegen betaling wordt verricht, op grond van de Wp2000 en het daarop gebaseerde Besluit personenvervoer 2000 in het bezit zijn van een geldige chauffeurskaart. Hieraan zijn minimaal noodzakelijke kwaliteitseisen gekoppeld, die verband houden met vakbekwaamheid en betrouwbaarheid

¹ http://www.telegraaf.nl/binnenland/22910164/_Uber_legt_bom_onder_taximarkt_.html

² <http://nos.nl/artikel/681116-inspectie-treedt-op-tegen-uberpop.html>

(bijvoorbeeld een actuele relevante VOG). Dit is een afgewogen regelgevend kader in het belang van de consument. Particuliere chauffeurs die zonder een vergunning en chauffeurskaart opereren, ook via UberPOP, verrichten als gevolg daarvan illegaal taxivervoer. De inspectie treedt hier terecht tegen op. De fiscaliteit verzet zich niet tegen het tegen betaling verrichten van (neven)werkzaamheden zoals het zonder vergunning vervoeren van klanten door particulieren via de Uber taxi-app.

Inkomsten van particulieren verkregen uit werkzaamheden verricht voor UberPOP zijn dan ook inkomsten waarover afhankelijk van de omstandigheden inkomsten- of loonbelasting verschuldigd is. In hoeverre daarbij een beroep kan worden gedaan op fiscale aftrekposten is afhankelijk van het feit of de inkomsten moeten worden aangemerkt als loon uit dienstbetrekking, winst uit onderneming of resultaat uit een werkzaamheid. Op basis van feiten en omstandigheden wordt dit van geval tot geval beoordeeld. Alleen in het geval de behaalde inkomsten worden aangemerkt als «winst uit onderneming» of «resultaat uit een werkzaamheid», mogen onder meer de zakelijke kosten en afschrijvingen in mindering worden gebracht op de opbrengsten. Zelfstandig opererende personen die zich richten op het tegen betaling vervoeren van personen, worden voor de btw-heffing aangemerkt als ondernemer en moeten over de ontvangen vergoeding 6% btw afdragen. Taxivervoerders in de zin van de Wp2000 kunnen onder voorwaarden gebruikmaken van tegemoetkomingen in de BPM en de MRB. Gelet op de onverkort geldende bestaande (aansprakelijkheids)kaders van het burgerlijk recht (Burgerlijk Wetboek) zijn chauffeurs die via UberPOP opereren aansprakelijk jegens de klant indien een dergelijke rijder in dat verband een onrechtmatige daad zou begaan. Dit aansprakelijkheidskader is verder een aangelegenheid tussen de betrokken burgers onderling.

Vraag 3

Betekent het feit dat de ILT bij haar eerdere standpuntbepaling inzake Uberdiensten bepaald heeft dat alleen de feitelijke vervoerder onder de Wp2000 valt en de vervoersmakelaar niet, dat dit reguliere taxicentrales met zzp-chauffeurs ook de mogelijkheid biedt om niet het wettelijk maximumtarief te hanteren? Zo nee, waarom niet? Bent u van mening dat, door nieuwe ontwikkelingen zoals Uber, het wettelijk maximumtarief überhaupt niet achterhaald is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Nee, voor straattaxivervoer geldt dat er een wettelijk maximumtarief is vastgesteld. Dit geldt zowel voor individuele ritten, als voor ritten via een taxicentrale of een tussenpersoon. Indien chauffeur en klant van te voren een prijsafsprake maken, gelden de maximum tarieven niet. Eind 2015 evalueer ik het systeem van maximum tarieven en de jaarlijkse indexering daarvan.

Vraag 4

Hoeveel handhavingscapaciteit zal de ILT in gaan zetten de komende periode om overtredingen, zoals verwoord in vraag 2, op te sporen? En wat betekent dit voor de handhavingsinzet op andere terreinen?

Antwoord 4

Zoals ik u in mijn 2e voortgangsrapportage over illegaal taxivervoer van 14 april 2014 (kenmerk 31 521, nr. 75) reeds heb uiteengezet, geeft de ILT bij het toezicht op het taxivervoer prioriteit aan de bestrijding van illegaal taxivervoer. Aangezien het gebruik van de UberPOP-app kan leiden tot illegaal taxivervoer is het toezicht hierop een belangrijk onderdeel van de totale handhavingscapaciteit op taxivervoer. Vooralsnog is dit nog niet van invloed op de inzet op andere prioriteiten in het taxitoezicht, maar bij voortdurend van de intensivering van het toezicht op illegaal taxivervoer gaat dit mogelijk ten koste van het reguliere toezicht taxivervoer. In een volgend voortgangsbericht zal ik u daarover zo nodig informeren.

Vraag 5

Hoe ziet u, in het licht van de beantwoording van eerdere vragen van de VVD-fractie d.d. 2 mei 2014 inzake de Boordcomputer Taxi (BCT)³, waarin u op vragen inzake de reikwijdte van de evaluatie van de Taxiwet (vraag 15) heeft aangegeven dat «de evaluatie van de Taxiwet als accenten heeft de verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer en de toepassing van gemeentelijke bevoegdheden voor extra kwaliteitseisen», de introductie van de drie geïntroduceerde Uber-diensten? Op welke wijze zullen deze diensten worden betrokken in de evaluatie? Bent u bereid om ruimte te geven aan innovaties in de taxibranche? En zo ja, hoe ziet u deze diensten zich verhouden tot een gelijk speelveld binnen het personenvervoer dan wel de taxibranche?

Antwoord 5

De initiatieven die Uber eerder lanceerde, UberLUX en UberBLACK, zijn interessante innovaties, zolang daarbij voor het taxivervoer gekwalificeerde taxichauffeurs en gekwalificeerde taxivoertuigen worden gebruikt. Zolang aanbieders van taxivervoer zich houden aan de regelgeving is er een gelijk speelveld.

Ik onderzoek momenteel of er voor deze initiatieven belemmeringen zijn in de huidige regelgeving. De beoordeling van de initiatieven loopt mee met de evaluatie van de Taxiwet.

Innovaties in de taxisector juich ik toe. Daarbij is het huidige regelgevend kader uitgangspunt. Ik verwijs voorts naar de antwoorden die Minister Kamp op 27 mei 2014 heeft gegeven op vragen over de alternatieve taxidienst Uber (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2095).

Vraag 6

Hoe verhoudt de voorgenomen evaluatie van de Taxiwet zich tot de toepassing van gemeentelijke bevoegdheden en nieuwe diensten van vervoersmaakelaars? Deelt u de mening dat het – juist door deze ontwikkelingen – noodzakelijk is om een fundamentele discussie over de toekomst van het taxivervoer/personenvervoer te voeren? Zo nee, waarom niet? En zo ja, bent u bereid om te kiezen voor een verdere versoepeling van regels, gericht op een gelijk speelveld in plaats van op een verdere stapeling van regels?

Antwoord 6

Op rijksniveau geldt slechts een beperkt aantal kernregels in het belang van een minimaal noodzakelijke taxikwaliteit en in het belang van de consument. Deze regels zijn met name gericht op de vervoerders en taxibestuurders en dus niet op instanties zoals Uber en taxicentrales die vraag en aanbod bij elkaar brengen. Gemeenten kunnen aanvullende regels stellen, indien zij dat gelet op de plaatselijke omstandigheden noodzakelijk achten. Deze systematiek beoogt onnodige stapeling van regelgeving juist te voorkomen. Deze afgewogen wetssystematiek (Wp2000) is nog maar kort geleden, eind 2011, ingevoerd na een uitvoerige parlementaire behandeling in het kader van de uitvoering van de zogenoemde Taxivisie. Met de invoering van de gemeentelijke TTO's (toegestane taxi organisaties) is ook een verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer in gang gezet. Deze ontwikkeling is nog in volle gang.

Tegen deze achtergrond en met het oog op de lopende evaluatie van de Taxiwet ben ik van mening dat de gevraagde discussie over het taxivervoer het beste gevoerd kan worden nadat ik u omstreeks de komende jaarwisseling de resultaten van de evaluatie van de Taxiwet heb toegestuurd. Dan kan ook worden geoordeeld of bijstelling resp. versoepeling van regelgeving aan de orde is.

Vraag 7

Kunt u aangeven of er, gelet op de lopende invoering en aparte evaluatie van de BCT eind 2015 en de recente aanpassing van de regels voor rij- en rusttijden in de taxisector, nu sprake zal zijn van een toekomstbestendig wettelijk kader? Bent u van mening dat de huidige verplichtingen, zoals de BCT en de rij- en rusttijden opnieuw beoordeeld moeten worden op

³ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2257

wenselijkheid om te bezien of deze nog passen in het huidige tijdsgewricht en toekomstige ontwikkelingen? Zo nee, waarom niet? Bent u van plan om deze, in het kader van een fundamentele discussie inzake de toekomst van de taxibranche, alsnog te betrekken in de komende evaluatie van de taxiwetgeving?

Antwoord 7

Zoals in het antwoord op vraag 6 aangegeven is de Taxiwet weloverwogen regelgeving. Samen met de andere regelgeving op taxigebied, zoals over de BCT en (binnenkort) over de rij- en rusttijden, geeft de Taxiwet nu een toekomstbestendig wettelijk kader, gebaseerd op de Taxivisie uit 2009. In dit licht vind ik niet dat de huidige verplichtingen voor taxiondernemers en taxibestuurders nu opnieuw moeten worden beoordeeld op wenselijkheid. De evaluatie van de Taxiwet biedt de gelegenheid de taxiregelgeving te toetsen op robuustheid. Bij de beoordeling daarvan, begin 2015, kunnen ontwikkelingen op andere terreinen, zoals de BCT en rij- en rusttijden, worden betrokken.

Vraag 8

Kunt u aangeven wat de planning van de evaluatie is, welke partijen er betrokken zijn bij de evaluatie en op welke wijze, wanneer de Kamer hierover geïnformeerd zal worden en hoe tot die tijd wordt omgegaan met innovaties, mede in relatie tot een gelijk speelveld, dan wel verzoeken tot pilots?

Antwoord 8

De evaluatie vindt dit najaar plaats en wordt volgens de planning uiterlijk in december afgerond. Het voornemen is om rond de jaarwisseling de Tweede Kamer schriftelijk te informeren over de resultaten van deze evaluatie en over eventuele beleidsvoornemens tot aanpassing van beleid of regelgeving met betrekking tot het taxivervoer.