

# Internationale benchmark tarieven transportsector

Vergelijking van de tarieven gehanteerd door ILT en  
Kiwa met andere Europese lidstaten





## **Internationale benchmark tarieven transportsector**

Vergelijking van de tarieven gehanteerd door ILT  
en Kiwa met andere Europese lidstaten

30 augustus, 2019

Sira Consulting B.V. is inhoudelijk verantwoordelijk voor deze rapportage. De in deze rapportage opgenomen teksten en onderzoeksresultaten mogen uitsluitend worden gebruikt als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldiging en/of openbaarmaking in welke vorm ook, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Sira Consulting B.V.. Sira Consulting B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Uitgangspunten en selectie van vergunningen</b>	<b>6</b>
2.1	Uitgangspunten	6
2.2	Selectie van vergunningen	9
<b>3</b>	<b>Benchmarkresultaten per sector</b>	<b>11</b>
3.1	Binnenvaart	11
3.2	Bus	14
3.3	Goederenvervoer over de weg	20
3.4	Koopvaardij	23
3.5	Luchtvaart	27
3.6	Spoor	33
3.7	Taxi	39
3.8	Visserij	41
<b>4</b>	<b>Algemene bevindingen</b>	<b>47</b>
<b>Bijlagen</b>		
I	Plan van aanpak	49
II	Selectie van vergunningen	51

# 1 Inleiding

## Achtergrond

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Kiwa Register (hierna Kiwa) behandelen de aanvragen voor het verlenen van vergunningen die nodig zijn voor bedrijven en personen in de diverse vervoerssectoren. Om de kosten te dekken, die de overheid heeft om de aanvraag te behandelen, dienen de aanvragers leges te betalen aan de ILT en Kiwa. Het verschilt per vergunning of het tarief kostendekkend is. Om uiteenlopende redenen kan de overheid ervoor hebben gekozen deze tarieven laag te houden. In de verschillende landen die deze vergunningen uitgeven, zijn er discrepanties in beleidskeuzen en varieert daarmee de hoogte van de tarieven.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt aan een nieuwe regeling voor de tarieven die de ILT en Kiwa rekening brengen voor de verlening van vergunningen, verklaringen en andere werkzaamheden en dienstverleningen op het gebied van verkeer en vervoer. Dit leidt tot de vraag naar de achtergronden van de verschillen in de tarieven in de andere landen. Het ministerie van IenW heeft daarom Sira Consulting gevraagd om een internationale benchmark van enkele tarieven van de ILT en Kiwa uit te voeren.

## Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om de tarieven, kosten en procedures voor 17 Nederlandse vergunningen te vergelijken met 17 vergelijkbare vergunningen in vijf EU-lidstaten<sup>1</sup>. Het betreft de sectoren binnenvaart, bus, goederenvervoer, luchtvaart, spoor, taxi, visserij en koopvaardij.

## Onderzoeksmethode

In het onderzoek is eerst een selectie gemaakt van 29 producten op basis van diverse criteria, zoals het aantal aanvragen en de omzet per product. In 'factsheets' is vervolgens vastgelegd welke informatie per product nodig is, om de tarieven en de totstandkoming daarvan tussen landen binnen een sector te kunnen vergelijken. Deze informatie is verzameld door middel van bureauonderzoek van openbare bronnen en door deze informatie vervolgens te laten verifiëren en aan te laten vullen bij de verantwoordelijke autoriteiten in de geselecteerde lidstaten.

Na een analyse van de eerste verzamelde informatie is een nadere selectie gemaakt van 17 vergelijkbare producten. Vervolgens zijn vragen opgesteld voor de autoriteiten, om onduidelijkheden of opvallende zaken te kunnen verklaren en om een beter beeld te krijgen van de tariefstelling binnen een sector in een land. Deze vragen zijn schriftelijk of in interviews gesteld. Vervolgens is de verzamelde informatie per (geselecteerd) product vergeleken per sector en per product. Het onderzoek heeft betrekking op de tarieven die werden gehanteerd in 2018. Een uitgebreidere toelichting op de onderzoeksmethode is opgenomen in bijlage I.

## Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de uitgangspunten die zijn gehanteerd en gaat in op de manier waarop de selectie van producten tot stand is gekomen. In hoofdstuk 3 worden per sector de tarieven van de geselecteerde producten vergeleken en wordt ingegaan op achtergrond van de totstandkoming van de tarieven per sector in de verschillende lidstaten. Hoofdstuk 4 bevat ten slotte de algemene bevindingen van dit onderzoek.

---

<sup>1</sup> België, Duitsland, Polen, Spanje en het Verenigd Koninkrijk

## 2 Uitgangspunten en selectie van vergunningen

In dit hoofdstuk is beschreven welke informatie is gebruikt bij het selecteren van vergunningen en welke informatie per vergunning is vergeleken. Vervolgens is toegelicht welke vergunningen en lidstaten zijn meegenomen in dit benchmarkonderzoek en waarom hiervoor is gekozen.

### 2.1 Uitgangspunten

#### Selectie landen

In overleg met de begeleidingscommissie<sup>2</sup> zijn de volgende landen geselecteerd voor het benchmarkonderzoek:

- Duitsland (Noordrijn-Westfalen) heeft als buurland van Nederland naar verwachting zo veel mogelijk met vergelijkbare vergunningen en procedures te maken. Vanwege de federale opbouw van Duitsland is de gegevensverzameling, voor zover dit van toepassing is, beperkt tot één deelstaat (Bundesl nd).
- België heeft als buurland van Nederland, naar verwachting zoveel mogelijk met vergelijkbare vergunningen en procedures te maken.
- Het Verenigd Koninkrijk is betrokken omdat daar een sterke nadruk op de kosten en baten-verhouding is bij de tarief bepaling.
- Polen is betrokken omdat het direct achterland is dat via Duitsland aansluit en erg actief is in de diverse transportsectoren.
- Spanje is betrokken vanwege de geografische spreiding.

In elk van de geselecteerde landen is naar acht transportsectoren gekeken. Het kan voorkomen dat een bepaalde transportsector relatief minder of helemaal niet relevant is in een geselecteerde lidstaat.

#### Selectie vergunningen

De selectie van producten die in dit benchmarkrapport zijn vergeleken, is stapsgewijs tot stand gekomen. Hieronder is iedere stap beschreven en is toegelicht van welke informatie daarbij gebruik is gemaakt:

1. Bij het maken van de eerste selectie van producten binnen een sector zijn verschillende criteria in acht genomen, zoals het aantal aangevraagde producten in Nederland en de hoogte van het tarief. Daarnaast is rekening gehouden met een evenwichtige verhouding tussen voertuig- en persoonsgebonden vergunningen. Ook is er rekening gehouden met de doelgroep van de aanvraag (wordt het product bijvoorbeeld vooral door particulieren, grote of kleine ondernemingen aangevraagd?) Deze selectie is afgestemd met de leden van de begeleidingscommissie. Uiteindelijk zijn er 29 producten geselecteerd, deze zijn opgenomen in bijlage 2.
2. Voor de selectie van 29 producten is voor de vijf geselecteerde lidstaten informatie verzameld door middel van bureauonderzoek van openbare bronnen en door de relevante autoriteiten te vragen om deze informatie aan te vullen en te verifiëren. De

---

<sup>2</sup> De begeleidingscommissie bestond uit vertegenwoordigers van de betrokken afdelingen van het ministerie van IenW.

informatie die is verzameld om de producten met elkaar te vergelijken, is opgenomen in de onderstaande tabel.

**Tabel 1.** De informatie die per product wordt vergeleken

Informatie	
1	Omschrijving product
2	Lokale productnaam
3	Wettelijke basis
4	Verantwoordelijke organisatie(s) voor de afgifte van het product
5	Het aantal afgegeven producten (2017)
6	Doelgroep
7	Voorwaarden particulieren
8	Voorwaarden bedrijven
9	Aanvraagprocedure
10	Doorlooptijd
11	Tarief excl. btw
12	Geldigheid product
13	Samenvatting aanvraagprocedure door de verantwoordelijke organisatie
14	Dekking van de kosten
15	Manier waarop het tarief is vastgesteld
16	Beleidskeuzes die zijn gemaakt bij het vaststellen van het product

3. De uiteindelijke selectie van producten is gemaakt op basis van de verzamelde informatie. In eerste instantie zijn de producten die op basis van de informatie van de eerste acht vragen in tabel 1, niet goed vergelijkbaar zijn, afgevallen. Om tot een selectie van 17 producten te komen is vervolgens uit de overblijvende vergelijkbare producten per sector een selectie gemaakt op basis van de criteria die ook in stap 1 zijn aangehouden. De selectie van producten wordt toegelicht in paragraaf 2.2.

### Vergelijken tarieven

Het algemene prijsniveau verschilt per lidstaat waardoor ook de hoogte van de kosten en de tarieven voor vergunningverlening kan verschillen. Om de tarieven te vergelijken wor-

den deze daarom ook 'gecorrigeerd' weergegeven op basis van de vergelijkende prijsindexcijfers<sup>3</sup> van de OECD uit 2018. De tarieven van de vergunningen van de geselecteerde lidstaten zijn in hoofdstuk 3 aangepast naar het Nederlandse prijsniveau. In de onderstaande tabel zijn de verschillende prijsindexcijfers opgenomen die zijn gebruikt.

**Tabel 2.** Prijsindexcijfers 2018 OECD

Land	Prijsindex 2018 (OECD)
Totaal OECD	100
Nederland	106
België	104
Duitsland	101
Polen	56
Spanje	86
Verenigd Koninkrijk	106

De prijsindexcijfers in de bovenstaande tabel geven het relatieve prijsniveau per land weer ten opzichte van het gemiddelde prijsniveau in de OECD-landen. Om de tarieven te kunnen vergelijken zijn de tarieven uit de geselecteerde lidstaten aangepast naar het Nederlandse prijsniveau<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> De vergelijkende prijsindexcijfers (comparative price level indexes) geven per land de verhouding weer tussen koopkrachtpariteiten en marktwisselkoersen. Deze indexcijfers geven op het niveau van het BBP een maatstaf voor de verschillen in algemene prijsniveaus van landen.

<sup>4</sup> Stel dat een vergunning voor een bedrijf in Nederland € 100 kost en in Spanje € 50, dan wordt het Spaanse tarief gecorrigeerd op de volgende wijze:  $€50/86*106=€ 61,63$ .



## 2.2 Selectie van vergunningen

In de onderstaande tabel zijn de 17 producten opgenomen die in de benchmark zijn onderzocht. Ook zijn de belangrijkste factoren voor het selecteren van de producten voor de benchmark in de tabel weergegeven.

**Tabel 3.** Selectie van producten per sector

Product		Belangrijkste selectie factor
<b>Binnenvaart</b>		
1	Rijnvaartverklaring	Omzet
2	Controlemeting voor verlenging geldigheid meetbrief	Omzet
<b>Bus</b>		
3	Communautaire vergunning	Tarief
4	Reisbladenboek	Aantal afgegeven producten
<b>Goederenvervoer over de weg</b>		
5	Bestuurderskaart digitale tachograaf	Aantal afgegeven producten
6	Bedrijfskaart digitale tachograaf	Omzet
<b>Koopvaardij</b>		
7	Monsterboekje	Aantal afgegeven producten
8	Vaarbevoegdheidsbewijs officier	Aantal afgegeven producten
9	Erkenning vaarbevoegdheidsbewijs	Aantal afgegeven producten
<b>Luchtvaart</b>		
10	Bewijs van inschrijving luchtvaartuigen <2.000 kg	Aantal afgegeven producten
11	Bewijs van bevoegdheid vliegers RPL, PPL, BPL en CPL-FB	Omzet
12	Bewijs van luchtwaardigheid luchtvaartuigen <2.000 kg	Omzet
<b>Spoor</b>		
13	Machinistenvergunning	Omzet

14	Vergunning indienststelling spoorvoertuig	Omzet
<b>Taxi</b>		
15	Vergunning voor taxivervoer	Omzet
<b>Visserij</b>		
16	Onderzoek vernieuwing/continuering certificaat vissersvaartuig < 24 meter; niet geklasseerd	Omzet
17	Periodiek onderzoek vernieuwing/continuering certificaat vissersvaartuig > 24 meter > 400 GT; niet geklasseerd	Omzet

## 3 Benchmarkresultaten per sector

Dit hoofdstuk bevat de uitkomsten van het onderzoek per sector. Iedere paragraaf begint met een korte toelichting op de vergeleken producten en een tabel met de benchmarkresultaten. Vervolgens wordt per sector ingegaan op totstandkoming van de tarieven in de sector in de verschillende lidstaten. Niet vanuit iedere sector uit de geselecteerde lidstaten is de gevraagde informatie opgeleverd. Dit is in de tabellen aangegeven.

### 3.1 Binnenvaart

De binnenvaart omvat het vervoer van goederen over de binnenwateren. Europees wordt van al het vervoer ca. 6% over water vervoerd, voor Nederland is dat 18%<sup>5</sup>. De Nederlandse binnenvaartvloot bestaat uit circa 6.900 schepen. De binnenvaartsector telt zo'n 3.150 zelfstandige ondernemers<sup>6</sup> en er zijn 33.486 werknemers werkzaam binnen de sector<sup>7</sup>.

#### 3.1.1 Toelichting geselecteerde producten

Voor de sector binnenvaart zijn de tarieven van de volgende producten vergeleken:

##### 1. Controlemeting voor verlenging geldigheid meetbrief

Onder een controlemeting vallen werkzaamheden ten behoeve van de verlenging van de geldigheidsduur van een meetbrief. Dit betreft schepen die sedert de afgifte van de meetbrief geen verbouwing hebben ondergaan die van invloed is geweest op de ledige diepgang. Een meetbrief is een certificaat waarin de hoofdafmetingen van het schip vermeld staan. Het doel van de meting van binnenschepen is om de waterverplaatsing vast te stellen.

##### 2. Rijnvaartverklaring

Een Rijnvaartverklaring geeft het recht om te varen over alle wateren van de EU-lidstaten en die van Zwitserland, enkele uitzonderingen daargelaten. De verklaring wordt afgegeven in het land waar het schip is geregistreerd. De herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim) stelt dat schepen uit EU-lidstaten worden aangemerkt als behorende tot de scheepvaart op de Rijn met een certificaat.

De producten (en tarieven) zijn niet van toepassing in het Verenigd Koninkrijk en in Spanje vanwege de beperkte omvang van de binnenvaart in deze landen.

#### 3.1.2 Vergelijking tarieven geselecteerde producten

In de onderstaande tabellen worden de tarieven van de geselecteerde producten met elkaar vergeleken.

<sup>5</sup> <https://insights.abnamro.nl/branche/binnenvaart/>

<sup>6</sup> <https://www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/over/basiskennis/bedrijfstuk>

<sup>7</sup> <https://www.maritiemland.nl/sectoren/binnenvaart/>

**Tabel 4.** Controlemeting voor verlenging geldigheid meetbrief

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal afgegeven producten	Andere aandachtspunten
NL	€ 429	€ 429	49%	299 <sup>8</sup>	Dit product wordt verleend door de ILT.
BE	€ 150	€ 152,88	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd <sup>9</sup> .		
DE	€ 50 per uur Gemiddeld tussen € 500 en € 1.500	€ 52,48 per uur Gemiddeld tussen € 524,75 en € 1.574,26	Niet bekend	20	De controlemeting kost gemiddeld tussen 10 en 30 uur.
ES	Product is niet van toepassing				
PL	€ 18,59 <sup>10</sup> per uur	€ 35,19 per uur	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd <sup>11</sup> .		
UK	Product is niet van toepassing				

**Tabel 5.** Rijnvaartverklaring

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal afgegeven producten	Andere aandachtspunten
NL	€ 114	€ 114	25%	621	Dit product wordt verleend door Kiwa.
BE	€ 0	€ 0	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd <sup>12</sup> .		
DE	€ 28	€ 29,39	Niet bekend	384	
ES	Product is niet van toepassing				
PL	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd.				
UK	Product is niet van toepassing				

<sup>8</sup> Dit getal komt uit 2015.

<sup>9</sup> Bron tarief: [https://www.vlaamsewaterweg.be/sites/default/files/download/retributielijst\\_0.pdf](https://www.vlaamsewaterweg.be/sites/default/files/download/retributielijst_0.pdf)

<sup>10</sup> PLN 80

<sup>11</sup> Bron tarief: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20101150772/O/D20100772.pdf>

<sup>12</sup> Bron tarief: [https://mobilier.belgium.be/nl/scheepvaart/binnenvaart/schip/belgische\\_vloot\\_rijnvaart](https://mobilier.belgium.be/nl/scheepvaart/binnenvaart/schip/belgische_vloot_rijnvaart)

### 3.1.3 Totstandkoming tarieven in de verschillende lidstaten

De bovenstaande tabellen laten de variatie zien in de tarieven van de geselecteerde producten in de binnenvaartsector. Hieronder wordt toegelicht hoe de huidige tarieven die worden gehanteerd in een sector in de verschillende landen tot stand zijn gekomen en welke keuzes daarbij zijn gemaakt. De informatie in de tabellen en de toelichting zijn gebaseerd op de ingevulde vragenlijsten en gesprekken met functionarissen van de betreffende organisaties.

#### Nederland

In de binnenvaartsector is de ILT verantwoordelijk voor de vergunningverlening en voert deze voor een deel zelf uit. Kiwa voert sinds 2010 ook een deel van de vergunningverlening uit en verleent namens de minister van IenW (dus in mandaat) eenvoudige vergunningen aan personen en transportbedrijven. De ILT is verantwoordelijk voor de verlening van de overige vergunningen.

Voor tarieven die zowel Kiwa als de ILT hanteert, geldt dat de individuele tarieven niet verklaard kunnen worden door de individuele kostprijzen. Alle tarieven die de ILT en Kiwa voor de binnenvaart hanteren, dekken<sup>13</sup> samen respectievelijk 48%<sup>14</sup> en 23%<sup>15</sup> van de kosten. Het is in dit onderzoek niet bekend geworden of de mate van kostendekkendheid het gevolg is van keuzes die zijn gemaakt op productniveau of op sectorniveau en de eventuele achtergronden hiervan. De opbouw van de tarieven van de ILT is niet transparant omdat de tarieven zijn gebaseerd op verouderde kostprijsgegevens en zijn geïndexeerd waardoor de tarieven niet meer synchroon lopen met de kostprijzen.

De door Kiwa gehanteerde tarieven zijn gebaseerd op de tarieven die de Inspectie Verkeer en Waterstaat (thans Inspectie Leefomgeving en Transport) in 2008 hanteerde. Dit tarief en de opbouw ervan waren geen weergave van de werkelijke kosten. De tarieven die Kiwa in 2010 hanteerde werden de eerste drie jaar beperkt verhoogd. Na deze drie jaar zijn de tarieven gedaald, afgezien van een inflatiecorrectie.

#### Duitsland

In Duitsland is Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen in de binnenvaartsector. Deze organisatie is onderdeel van het Duitse ministerie van Transport en Digitale Infrastructuur (BMVI). De Duitse tarieven in de binnenvaartsector zijn voor het laatst gewijzigd in 2017 en per 1 januari 2018 in werking getreden. De tarieven voor het verlenen van vergunningen zijn vastgesteld met als doel om gezamenlijk de kosten daarvan te dekken. Er worden drie soorten tarieven gehanteerd. Het tarief kan afhankelijk zijn van de werkelijk bestede tijd, het kan een vast tarief zijn of een frame (minimum en maximum). Voor individueel toe te wijzen openbare diensten in verband met scheepskalibratie wordt bijvoorbeeld een uurtarief gerekend maar voor individueel toe te wijzen openbare diensten in verband met de afgifte van certificaten van de bouw, uitrusting, bemanning en exploitatie van de vaartuigen wordt een vast tarief gerekend. De richtsnoeren voor het bepalen van (gezamenlijk) kostendekkende tarieven zijn opgenomen in een Algemene kosten ordonnantie (AGebV<sup>16</sup>).

<sup>13</sup> De gemiddelde kostendekkendheid van de door de ILT en Kiwa gehanteerde tarieven is berekend met behulp van de "Rapportage validatieonderzoek kostprijsmodellen van ILT en Kiwa", PwC, december 2015.

<sup>14</sup> Bij de berekening van de kostprijs van de ILT zijn de kosten meegenomen die betrekking hebben op vergunningverlenende activiteiten. De kosten bestaan uit directe kosten (waaronder loonkosten, exploitatiekosten en vervoerskosten) en indirecte kosten (waaronder kosten van ondersteunende diensten en huisvesting).

<sup>15</sup> Bij de berekening van de kostprijs van Kiwa zijn alle kosten van Kiwa Register meegenomen omdat Kiwa Register uitsluitend is gericht op vergunningverlenende activiteiten.

<sup>16</sup> <http://www.gesetze-im-internet.de/agebv/AGebV.pdf>

In Duitsland geldt dat alle tarieven die door overheden worden bepaald, onderworpen zijn aan een federale wet<sup>17</sup>. Deze bepaalt dat tarieven zo gesteld moeten worden dat de totale inkomsten uit tarieven de door de overheid gemaakte kosten voor de verlening daarvan dekken. Het gaat hierbij om de kosten die individueel toe te rekenen zijn aan een openbare dienst en om overheadkosten (personeel en materiaal maar ook de kosten van juridisch en technisch toezicht). De mate waarin een tarief de kosten dekt, kan binnen een sector wel variëren tussen taken. Het tarief kan hoger zijn dan de kosten, wanneer er sprake is van een economisch voordeel voor de aanvrager. Het tarief kan ook lager zijn dan de gemiddelde kosten, om redenen van algemeen belang of redelijkheid. Ook is bepaald dat een vergoeding in rekening gebracht kan worden wanneer een aanvraag geheel of gedeeltelijk wordt afgewezen.

Het is voor de afzonderlijke producten in de binnenvaartsector niet transparant hoe de tarieven daarvan precies tot stand zijn gekomen. Ook is er geen informatie over kosten-dekkendheid en kostprijzen op productniveau bekend.

## 3.2 Bus

In de sector bus zijn verschillende soorten van busvervoer te onderscheiden. Zo is er commercieel personenvervoer (nationaal en internationaal), niet commercieel personenvervoer binnen en buiten Nederland en openbaar vervoer. Voor commercieel personenvervoer geldt dat er in Nederland circa 450 touringcarbedrijven ongeveer 4.100 voertuigen exploiteren.<sup>18</sup> Deze bedrijven verschaffen werk aan ruim 6.100 personeelsleden. Daarnaast zijn er nog ongeveer 25 bedrijven die niet commercieel personenvervoer en openbaar vervoer aanbieden binnen en buiten Nederland.

### 3.2.1 Toelichting geselecteerde producten

Voor de sector bus zijn de tarieven van de volgende producten vergeleken:

#### 1. Communautaire vergunning

Een communautaire vergunning en een gewaarmerkt afschrift per bus zijn het bewijs dat de vervoerder is toegelaten tot het beroep van wegvervoerondernemer. De vergunning is nodig om buiten het eigen land, maar binnen de EU en Noorwegen te rijden. De communautaire vergunning is gericht op ondernemers die internationaal en/of nationaal personenvervoer met bussen of touringcars aanbieden. De vergunning is vijf jaar geldig.

#### 2. Reisbladenboek

Reisbladenboeken zijn verplicht voor ongeregeld vervoer, zoals groepsreizen naar vakantiebestemmingen. Reisbladen bevatten informatie over de bestemming, de route en het aantal passagiers. Vóór de aanvang van elke reis dient een reisblad te worden ingevuld. Er zijn drie soorten reisbladen: lichtgroene reisbladen (EER-landen), donkergroene reisbladen (Bosnië-Herzegovina, Moldavië en Turkije), ASOR reisbladen (voor het vervoer binnen landen die de Interbus-overeenkomst nog niet hebben ondertekend en geen lid zijn van de EG). Een set bevat 25 reisbladen in tweevoud.

<sup>17</sup> <https://www.gesetze-im-internet.de/bgebgb/BJNR315410013.html>

<sup>18</sup> Kerncijfers 2017 van het Nederlandse touringcarvervoer, Panteia in opdracht van Koninklijk Nederlands vervoer, 2017

### **3.2.2 Vergelijking tarieven geselecteerde producten**

In de onderstaande tabellen worden de tarieven van de geselecteerde producten met elkaar vergeleken.

**Tabel 6.** Communautaire vergunning (tarief excl. afschriften)

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 1.279	€ 1.279	274%	87 vergunningen 3.420 afschriften	Dit product wordt verleend door Kiwa. Een gewaarmerkt afschrift kost € 79.
BE	€ 0	€ 0	0%	Niet bekend	Het gewaarmerkte afschrift is gratis.
DE (NRW)	€ 130	€ 136,44	De gemiddelde kostendekkendheid van de communautaire vergunning en het gemiddelde aantal afschriften gezamenlijk is 100%. <sup>19</sup>	77 vergunningen (district Münster)	De communautaire vergunning wordt in combinatie met afschriften verleend. Hiervoor is een minimum (€ 160 (incl. één afschrift) en maximum tarief (€ 1.465) vastgesteld. Een gewaarmerkt afschrift kost gemiddeld € 30. Het tarief dat in rekening wordt gebracht is een complexe berekening en hangt af van verschillende elementen. Gemiddeld wordt een tarief van € 950 in rekening gebracht, dit dekt de gemiddelde kosten.
ES	€ 120,79	€ 148,88	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd. <sup>20</sup>		Een gewaarmerkt afschrift kost € 6,05.
PL	€ 929,60 <sup>21</sup>	€ 1.759,60	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd. <sup>22</sup>		
UK	€ 0	€ 0	0%	83 vergunningen <sup>23</sup>	De aanvrager heeft wel een "Standard International Operator's Licence nodig. Deze kost € 287 <sup>24</sup>

<sup>19</sup> De kostendekkendheid van een opzichzelfstaande communautaire vergunning is niet bekend.

<sup>20</sup> Bron tarief: <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/transporte-internacional-de-mercancias/licencias-comunitarias>

<sup>21</sup> PLN 4.000

<sup>22</sup> <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20130000916/O/D20130916.pdf>

<sup>23</sup> Dit is een inschatting gebaseerd op het aantal nieuw uitgegeven 'Standard international licences'.

<sup>24</sup> £ 257.



**Tabel 7.** Reisbladenboek

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 57	€ 57	90%	625	Dit product wordt verleend door Kiwa. Het product moet per post of digitaal met een formulier worden aangevraagd. Dit formulier wordt gecontroleerd op volledigheid.
BE	EU € 4,96 Interbus € 9,92 ASOR € 2,48	EU € 5,06 Interbus € 10,11 ASOR € 2,53	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd <sup>25</sup> .		
DE	€ 10,50	€ 11,02	Niet bekend	Niet bekend	Het product wordt verkocht in de private sector. Het tarief wordt niet vastgesteld door een overheidsinstantie.
ES	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd.				
PL	€ 11,62 <sup>26</sup>	€ 22,00	Niet bekend	4.473	Het tarief dekt de productiekosten van de boekjes ruim. Het is niet bekend of het tarief ook de administratieve kosten dekt. Aanvragen moeten per formulier in persoon of per post worden ingediend.
UK	EU € 17,87 <sup>27</sup> Interbus & ASOR € 14,52 <sup>28</sup>	EU € 17,87 Interbus & ASOR € 14,52	Niet bekend	1.200	Ingeschat wordt dat het tarief de directe en indirecte kosten dekt. Dit product wordt verleend door een non-profit organisatie. Aanvragen worden meestal via de telefoon aangenomen dus er worden geen aanvraagformulieren verwerkt en gecontroleerd.

<sup>25</sup> Bron tarief: <https://www.fbaa.be/nl/ondernemers/shop>

<sup>26</sup> PLN 50

<sup>27</sup> £ 16,00

<sup>28</sup> £ 13,00

### 3.2.3 Totstandkoming tarieven in de verschillende lidstaten

De bovenstaande tabellen laten de variatie zien in de tarieven van de geselecteerde producten in de bus sector. Hieronder wordt toegelicht hoe de huidige tarieven die worden gehanteerd in een sector in de verschillende landen tot stand zijn gekomen en welke keuzes daarbij zijn gemaakt. De informatie in de tabellen en de toelichting is gebaseerd op de ingevulde vragenlijsten en gesprekken met functionarissen van de betreffende organisaties.

#### Nederland

In Nederland voert Kiwa vergunningverlening uit voor de sector bus sinds 2010. Dit bedrijf verleent namens de minister van IenW (dus in mandaat) eenvoudige vergunningen aan personen en transportbedrijven.

Voor de tarieven die Kiwa hanteert, geldt dat de individuele tarieven niet verklaard kunnen worden door de individuele kostprijzen. Alle tarieven die Kiwa hanteert voor de sector bus dekken<sup>29</sup> samen 117%<sup>30</sup> van de kosten. Het is in dit onderzoek niet bekend geworden of de mate van kostendekkendheid het gevolg is van keuzes die zijn gemaakt op productniveau of op sectorniveau en de eventuele achtergronden hiervan. De door Kiwa gehanteerde tarieven zijn gebaseerd op de tarieven die de Inspectie Verkeer en Waterstaat (nu Inspectie Leefomgeving en Transport) in 2008 hanteerde. Dit tarief en de opbouw ervan waren geen weergave van de werkelijke kosten. De tarieven die Kiwa in 2010 hanteerde werden de eerste drie jaar beperkt verhoogd. Na deze drie jaar zijn de tarieven gedaald, afgezien van een inflatiecorrectie.

#### België

In België is de FOD Mobiliteit en Vervoer verantwoordelijk voor de vergunningverlening voor de sector bus. De reisbladenboekjes worden uitgegeven door de Federatie van de Belgische Autobus en Autocarondernemers (FBAA), dit is een beroepsvereniging. In België wordt er geen vergoeding gerekend voor de afgifte van een communautaire vergunning. De kosten worden integraal gedragen door de overheid. Het is in dit onderzoek niet bekend geworden waarom hiervoor is gekozen.

#### Duitsland

In Duitsland zijn de verschillende districtsregeringen (Berzirksregierung) de verantwoordelijke instanties voor de vergunningverlening voor de sector bus. Reisbladenboekjes worden door de private sector verleend en de tarieven daarvan worden niet door de overheid bepaald. De berekening van het tarief van de communautaire vergunning is federaal bepaald en verschilt daarom niet tussen verschillende bondstaten.

In Duitsland moeten alle overheidsinstanties de tarieven van hun producten op basis van dezelfde principes stellen. Dit is vastgelegd in een federale wet. Deze wet bepaalt bijvoorbeeld dat de totale inkomsten uit tarieven de door de overheid gemaakte kosten voor de verlening daarvan dekken. Het gaat hierbij om de kosten die individueel toe te rekenen zijn aan een openbare dienst en om overheadkosten (personeel en materiaal maar ook de kosten van juridisch en technisch toezicht). Wel mag de mate waarin een tarief de kosten dekt, binnen een instantie variëren tussen taken. Het tarief kan hoger zijn dan de kosten, wanneer er sprake is van een economisch voordeel voor de aanvrager. Om redenen van algemeen belang of omwille van redelijkheid kan het tarief ook lager zijn dan de gemiddelde kosten. Ook is bepaald dat een vergoeding in rekening gebracht kan worden wanneer een aanvraag geheel of gedeeltelijk wordt afgewezen.

---

<sup>29</sup> De gemiddelde kostendekkendheid van de door Kiwa gehanteerde tarieven is berekend met behulp van de "Rapportage validatieonderzoek kostprijsmodellen van ILT en Kiwa, PwC, december 2015.

<sup>30</sup> Bij de berekening van de kostprijs van Kiwa zijn alle kosten van Kiwa Register meegenomen omdat Kiwa Register uitsluitend is gericht op vergunningverlenende activiteiten.

Voor de communautaire vergunning geldt dat het tarief voor het laatst is geactualiseerd in 2001. Het tarief is niet geïndexeerd omdat dit impact heeft op inflatie ('indexeringsverbod').

De communautaire vergunning wordt gelijktijdig verleend met de gecertificeerde kopieën. Het tarief voor de communautaire vergunning (inclusief de gecertificeerde kopieën) is een kadertarief met een minimum- en een maximumtarief. Het tarief dat uiteindelijk in rekening wordt gebracht hangt af van verschillende factoren waaronder het aantal kopieën en de gewenste geldigheid van de vergunning (de onderneming kan bij de aanvraag een bepaalde geldigheid opvragen tot maximaal 10 jaar). Het minimale tarief dat een onderneming betaalt in Münster is € 160 (een communautaire vergunning met één gecertificeerde kopie) en het maximale bedrag is € 1.465 (een communautaire vergunning met een ongelimiteerd aantal gecertificeerde kopieën). Een additionele gecertificeerde kopie kost gemiddeld € 30. Gemiddeld wordt er een tarief van € 950 in rekening gebracht.

In de districtsregering Münster in Noordrijn-Westfalen wordt ingeschat dat het gemiddelde tarief dat voor de communautaire vergunning in rekening wordt gebracht, momenteel de operationele kosten dekt. Indien er toch een kloof zou ontstaan tussen de inkomsten en de kosten, dan wordt deze kloof gefinancierd door inkomsten uit belastingen. Vermoed wordt dat het tarief bij het vaststellen ervan (in 2001) meer dan kostendekkend was (omdat de personeelskosten destijds lager waren). De keuze voor een tarief met een gemiddeld hogere kostendekkendheid was een federale keuze maar de achterliggende reden is niet duidelijk. Wel is bekend dat er geen plannen zijn om het tarief in de nabije toekomst aan te passen.

### **Polen**

In Polen is Główny Inspektorat Transportu Drogowego (Hoofdinspectie van het wegvervoer) de verantwoordelijke instantie voor de verlening van vergunningen in de sector bus. De tarieven zijn voor het laatst aangepast in 2013.

### **Verenigd Koninkrijk**

In het Verenigd Koninkrijk verlenen 'Traffic Commissioners'<sup>31</sup> de communautaire vergunningen en verleent de 'Confederation of Passenger Transport'<sup>32</sup> de reisbladenboeken.

Voor de communautaire vergunning wordt geen tarief in rekening gebracht. Deze vergunning wordt alleen verleend aan aanvragers die beschikken over een Standard International Operational License (SIOL). Aan deze vergunning zijn meer eisen verbonden ten opzichte van de eisen uit de EU-regelgeving voor de communautaire vergunning. Het gaat om eisen voor onderhoud van een goede en bruikbare staat van de voertuigen. Het uitgangspunt voor de hoogte van het tarief van de SIOL is dat de gebruiker voor de service betaalt. Het tarief van de SIOL (£ 209) is niet herzien sinds 2014 vanwege de economische uitdagingen in de sector. De autoriteit schat in dat dit tarief de huidige kosten niet meer dekt.

Het tarief voor de reisbladenboeken is in 2015 vastgesteld en wordt niet systematisch geüpdatet. De kostprijs van een reisbladenboek is niet bekend. Ingeschat wordt dat het tarief en de directe kosten worden gedekt. Het is niet bekend welk deel van de indirecte kosten toe te rekenen is aan de reisbladenboeken. De totale kosten van de organisatie worden voor 100% gedekt door de tarieven die in rekening worden gebracht (hiervan zijn de ledencontributies het grootste onderdeel).

---

<sup>31</sup> Een openbare instelling die wordt gesponsord door 'the department for transport'.

<sup>32</sup> Een belangenbehartigingsgroep die exploitanten van bussen en touringcars vertegenwoordigt.

## 3.3 Goederenvervoer over de weg

Over de weg worden goederen vervoerd door middel van vrachtwagens. In 2017 bedroeg de hoeveelheid in Nederland vervoerde goederen 1,69 miljard ton<sup>33</sup>. In de sector zijn circa 6.219 werkgevers en gemiddeld zijn er circa 22 werknemers werkzaam per werkgever.<sup>34</sup> De sector omvat daarnaast ongeveer 130.000 vrachtwagens van vervoerders en bedrijven met eigen vrachtwagens.

### 3.3.1 Toelichting geselecteerde producten

Voor de sector goederenvervoer over de weg zijn de tarieven van de volgende producten vergeleken:

#### 1. Bestuurderskaart digitale tachograaf

Als een autobus of vrachtwagen is uitgerust met een digitale tachograaf, dan heb je als chauffeur een bestuurderskaart nodig. Met deze bestuurderskaart worden de rij- en rusttijd geregistreerd op de tachograafkaart.

#### 2. Bedrijfskaart digitale tachograaf

Op de bedrijfskaart staan gegevens van de onderneming die het transport verricht. Met een bedrijfskaart kan de tachograaf in het voertuig gekoppeld worden aan de onderneming waarvoor het vervoer wordt verricht en kunnen de rij- en rusttijdgegevens uit de verschillende voertuigen worden gedownload ten behoeve van de bedrijfsadministratie.

### 3.3.2 Vergelijking tarieven geselecteerde producten

In de onderstaande tabellen worden de tarieven van de geselecteerde producten met elkaar vergeleken.

**Tabel 8.** Bestuurderskaart digitale tachograaf

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 95	€ 95	107%	62.940	Dit product wordt verleend door Kiwa. De aanvraag kan digitaal worden aangevraagd (e-herkenning)
BE	€ 53,72	€ 54,75	Tarief dekt kosten en bevat provisie onvoorziene kosten.	38.778	Dit product wordt verleend door een non-profit organisatie. De aanvraag moet via de post worden ingediend.
DE (NRW)	€ 41	€ 43,03	Tarief dekt de kosten	Niet bekend	
ES	€ 35,61	€ 43,89	Ca. 50%	Niet bekend	Dit product wordt door provinciale vervoerskantoren verleend.

<sup>33</sup> Jaarmonitor Goederenvervoer, CBS, 2017

<sup>34</sup> <https://www.stlwerkt.nl/Media/media/Corporate/Nieuws/Sectormonitor-transport-en-logistiek-2017-Q1.pdf>

PL	€ 32,53 <sup>35</sup>	€ 61,57	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd. <sup>36</sup>
UK	€ 32,91 <sup>37</sup>	€ 32,91	Deze autoriteit heeft afgezien van deelname aan het onderzoek. <sup>38</sup>

**Tabel 9.** Bedrijfskaart digitale tachograaf

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 95	€ 95	107%	6.774	Dit product wordt verleend door Kiwa. De aanvraag kan digitaal worden aangevraagd (e-herkenning)
BE	€ 123,97	€ 126,35	Tarief dekt kosten en bevat provisie onvoorziene kosten	4.249	Dit product wordt verleend door een non-profit organisatie. De aanvraag moet via de post worden ingediend.
DE (NRW)	€ 30	€ 31,49	Tarief dekt de kosten	8.099	Dit product wordt verleend door rijbewijsautoriteiten en kan digitaal worden aangevraagd.
ES	€ 35,61	€ 43,89	Ca. 50%	Niet bekend	Dit product wordt door provinciale vervoerskantoren verleend.
PL	€ 32,53 <sup>39</sup>	€ 61,57	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd. <sup>40</sup>		
UK	€ 32,91 <sup>41</sup>	€ 32,91	Deze autoriteit heeft afgezien van deelname aan het onderzoek. <sup>42</sup>		

### 3.3.3 Totstandkoming tarieven in de verschillende lidstaten

De bovenstaande tabellen laten de variatie zien in de tarieven van de geselecteerde producten. Hieronder wordt toegelicht hoe de huidige tarieven die worden gehanteerd in een sector in de verschillende landen tot stand zijn gekomen en welke keuzes daarbij zijn gemaakt. De informatie in de tabellen en de toelichting zijn gebaseerd op de ingevulde vragenlijsten en gesprekken met functionarissen van de betreffende organisaties.

<sup>35</sup> PLN 140,00

<sup>36</sup> Bron tarief: <https://info-car.pl/infocar/tachograf/procedura-skladania-kk.html>

<sup>37</sup> £ 32

<sup>38</sup> Bron tarief: <https://www.gov.uk/apply-for-a-digital-tachograph-driver-smart-card>

<sup>39</sup> PLN 140,00

<sup>40</sup> Bron tarief: <https://info-car.pl/infocar/tachograf/procedura-skladania-kk.html>

<sup>41</sup> £ 32

<sup>42</sup> Bron tarief: <https://www.gov.uk/apply-for-a-digital-tachograph-company-smart-card>

## Nederland

In Nederland voert Kiwa sinds 2010 de vergunningverlening uit voor de sector goederenvervoer over de weg. Dit bedrijf verleent namens de minister van IenW (dus in mandaat) eenvoudige vergunningen aan personen en transportbedrijven.

Voor de tarieven die Kiwa hanteert, geldt dat de individuele tarieven niet verklaard kunnen worden door de individuele kostprijzen. Alle tarieven die Kiwa hanteert voor de sector goederenvervoer over de weg dekken<sup>43</sup> samen 111%<sup>44</sup> van de kosten. Het is in dit onderzoek niet bekend geworden of de mate van kostendekking het gevolg is van keuzes die zijn gemaakt op productniveau of op sectorniveau en de eventuele achtergronden hiervan. De door Kiwa gehanteerde tarieven zijn gebaseerd op de tarieven die de Inspectie Verkeer en Waterstaat (thans Inspectie Leefomgeving en Transport) in 2008 hanteerde. Dit tarief en de opbouw ervan waren geen weergave van de werkelijke kosten. De tarieven die Kiwa in 2010 hanteerde werden de eerste drie jaar beperkt verhoogd. Na deze drie jaar zijn de tarieven gedaald, afgezien van een inflatiecorrectie.

Beleidsmatig is bij het vaststellen van de tarieven van de persoonsgebonden documenten en kaarten gekozen om het tarief met 7% te verlagen omdat Kiwa verplicht is om btw in rekening te brengen. Dit is door de minister na overleg met de brancheorganisaties besloten. Dit geldt voor de bestuurderskaart digitale tachograaf.

## België

In België worden de digitale tachograafkaarten uitgegeven door een non-profit organisatie, Digitach. De tarieven voor de tachograafkaarten worden ook vastgesteld door deze organisatie. De tarieven voor de kaarten (bestuurderskaart, bedrijfskaart, werkplaatskaart en controlekaart) zijn gezamenlijk kostendekkend en zorgen daarnaast voor de aanleg van provisies voor onvoorziene kosten en een deel van de toekomstige ontwikkelingskosten voor de 'generatie 2 smart tachograaf'. De kostprijs per product was niet de basis voor het vaststellen van het tarief. Bij het vaststellen van de tarieven is rekening gehouden met verschillende beleidskeuzes. Zo is bepaald is dat de tarifiering voor bestuurderskaarten moet schommelen rond het gemiddelde van de verkoopprijs van de bestuurderskaarten in de andere EU-lidstaten. Ook is bepaald dat de tarifiering van de bestuurderskaarten, bedrijfskaarten en werkplaatskaarten gedifferentieerd mag zijn. Het was een politieke keuze om het tarief van de bestuurderskaart lager in te steken dan het tarief van de ondernemers- en werkplaatskaarten. Verder is bepaald dat controlekaarten<sup>45</sup> gratis zijn voor de aangewezen de controle instanties. De kosten daarvan worden door de tarifiering van de bestuurderskaarten, bedrijfskaarten en werkplaatskaarten gedekt.

## Duitsland

In Duitsland zijn de districtsregeringen (Berzirksregierung) de verantwoordelijke instanties voor de vergunningverlening van de tachograafkaarten. De tarieven van deze producten zijn per deelstaat bepaald en kunnen in Duitsland dus variëren.

In Duitsland moeten alle overheidsinstanties de tarieven van hun producten op basis van dezelfde principes stellen. Dit is vastgelegd in een federale wet<sup>46</sup>. Deze wet bepaalt dat tarieven zo gesteld moeten worden dat de totale inkomsten uit tarieven de door de overheid gemaakte kosten voor de verlening daarvan dekken. Het gaat hierbij om de kosten

---

<sup>43</sup> De gemiddelde kostendekking van de door Kiwa gehanteerde tarieven is berekend met behulp van de "Rapportage validatieonderzoek kostprijsmodellen van ILT en Kiwa", PwC, december 2015.

<sup>44</sup> Bij de berekening van de kostprijs van Kiwa zijn alle kosten van Kiwa Register meegenomen omdat Kiwa Register uitsluitend is gericht op vergunningverlenende activiteiten.

<sup>45</sup> De controlekaart is een kaart die inspecteurs (overheid) gebruiken om op de naleving van de rij- en rusttijden te controleren.

<sup>46</sup> <https://www.gesetze-im-internet.de/bgeb/BJNR315410013.html>

die individueel toe te rekenen zijn aan een openbare dienst en om overheadkosten (personeel en materiaal maar ook de kosten van juridisch en technisch toezicht). Wel mag de mate waarin een tarief de kosten dekt, binnen een instantie variëren tussen taken. Het tarief kan hoger zijn dan de kosten, wanneer er sprake is van een economisch voordeel voor de aanvrager. Om redenen van algemeen belang of redelijkheid kan het tarief ook lager zijn dan de gemiddelde kosten. Ook is bepaald dat een vergoeding in rekening gebracht kan worden wanneer een aanvraag geheel of gedeeltelijk wordt afgewezen.

De huidige tarieven voor de digitale tachograafkaarten zijn gelijk aan het oorspronkelijke tarief dat in 2005 werd gehanteerd. Het tarief dat in 2005 is vastgesteld, is gebaseerd op een inschatting van de kosten en was bedoeld om de kosten te dekken. Eind 2006 werd er voor het laatst een berekening gemaakt van de administratieve kosten gerelateerd aan de uitgifte voor deze producten. Uit deze berekening bleek dat de tarieven de administratieve kosten dekken. De organisatie schat in dat de tarieven de kosten op dit moment nog steeds dekken (ondanks dat de personeelskosten tussen 2005 en nu zijn gestegen).

### **Spanje**

In Spanje is zijn de provinciale vervoerskantoren verantwoordelijk voor het verlenen van de digitale tachograafkaarten. De tarieven zijn niet geheel kostendekkend. De overige kosten worden beschouwd als publieke dienstverlening naar de sector en worden betaald uit het algemene staatsbudget.

## **3.4 Koopvaardij**

De koopvaardij is de handel met behulp van schepen op zee. Hoewel de koopvaardij transport als product levert, is er een grote diversiteit, waarbij de schepen onderling sterk kunnen verschillen (passagiersvaart valt hier bijvoorbeeld ook onder). In Nederland heeft de handels- en zeesleepvaartvloot in Nederlands beheer in 2017 2.009 schepen waarvan 1.052 onder Nederlandse vlag.<sup>47</sup> Er zijn in deze sector ruim 28.000 mensen werkzaam, van wie er 7.200 de Nederlands nationaliteit hebben. Naast zeevarenden is er ook veel personeel werkzaam in de walorganisatie.

### **3.4.1 Toelichting geselecteerde producten**

Voor de sector koopvaardij zijn de tarieven van de volgende producten vergeleken:

#### **1. Vaarbevoegdheidsbewijzen officier**

Zeevarenden die onder het IMO STCW verdrag vallen<sup>48</sup>, moeten zich apart kwalificeren om in aanmerking te komen voor een vaarbevoegdheid. Een officier of kapitein heeft daarom een 'vaarbevoegdheidsbewijs kapitein/officier' nodig. Om in aanmerking te komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs moet een zeevarende kennis en ervaring (diensttijd) aantonen en bepaalde opleidingen en trainingen hebben gevolgd. In een aantal specifieke gevallen dienen zeevarenden die in het bezit zijn van een trainingscertificaat, deze om te wisselen bij Kiwa voor een bekwaamheidsbewijs.

#### **2. Erkenning van het vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs**

Indien een zeevarende aan boord van een schip werkzaam is dat vaart onder de vlag van een ander land dan waar het bekwaamheidsbewijs/vaarbevoegdheidsbewijs is afgegeven, dan moet deze in het land van de vlag waaronder wordt gevaren een aanvraag indienen voor een erkenning van het vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs.

<sup>47</sup> De Nederlandse Maritieme cluster, Monitor 2018, Stichting Nederland Maritiem land, 2018.

<sup>48</sup> Zeevarenden met een functie aan dek of in de machinekamer.

### 3. Monsterboekjes

In het monsterboekje staan alle belangrijke gegevens over werkervaring, en eventueel kunnen afgeronde opleidingen hierin worden vermeld. Iedereen die op de monsterrol<sup>49</sup> moet worden vermeld, moet in het bezit zijn van een geldig monsterboekje.

#### 3.4.2 Vergelijking tarieven geselecteerde producten

In de onderstaande tabellen worden de tarieven van de geselecteerde producten met elkaar vergeleken.

**Tabel 10.** Vaarbevoegdheidsbewijs officier

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 112	€ 112	69%	1.783	Dit product wordt verleend door Kiwa Dit product kan volledig digitaal via een portal worden aangevraagd en online worden betaald.
BE	€ 2	€ 2,04	2,6%	1.237	De aanvraag kan door individuen per post en per mail worden ingediend. Rederijen kunnen de aanvraag digitaal indienen.
DE	€ 50	€ 52,48	Deze autoriteit heeft afgezien van deelname aan het onderzoek. <sup>50</sup>		
ES	€ 45,75	€ 56,39	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd. <sup>51</sup>		
PL	€ 16,27 <sup>52</sup>	€ 30,80	Niet bekend	1.352	
UK	€ 88,82 <sup>53</sup>	€ 88,82	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd. <sup>54</sup>		

**Tabel 11.** Erkenning vaarbevoegdheidsbewijs

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 126,00	€ 126,00	105%	3.386	Dit product wordt verleend door Kiwa

<sup>49</sup> Een monsterrol is een overzicht van de aanwezige bemanning aan boord van het schip.

<sup>50</sup> Bron tarief: <https://www.deutsche-flagge.de/de/befaehtigung/bescheinigungen/erstaustellung/gebuehren>.

<sup>51</sup> Bron tarief: <http://apps.fomento.gob.es/Titulaciones/Tasas.aspx?TipoTitulacion=R>.

<sup>52</sup> PLN 70.

<sup>53</sup> £ 77.

<sup>54</sup> Bron tarief: <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2018/1104/made>.



					Dit product kan volledig digitaal via een portal worden aangevraagd en online worden betaald.
BE	€ 2	€ 2,04	2,6%	1.333	Rederijen kunnen de aanvraag online indienen en individuele aanvragers kunnen de aanvraag per post of e-mail indienen.
DE	€ 100	€ 104,95	Deze autoriteit heeft afgezien van deelname aan het onderzoek. <sup>55</sup>		
ES	€ 45,75	€ 56,39	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd. <sup>56</sup>		
PL	€ 11,62 <sup>57</sup>	€ 22,00	Niet bekend	5	
UK	€ 101,43 <sup>58</sup>	€ 101,43	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd. <sup>59</sup>		

Tabel 12. Monsterboekje

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 73	€ 73,00	89%	5.190 (?)	Dit product wordt verleend door Kiwa
BE	€ 4	€ 4,08	10%	1.242	Rederijen kunnen de aanvraag online indienen en individuele aanvragers kunnen de aanvraag per post of e-mail indienen.
DE	Deze autoriteit heeft afgezien van deelname aan het onderzoek.				
ES	€ 40	€ 49,30	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd <sup>60</sup> .		
PL	€ 50 <sup>61</sup>	€ 94,64		3.578	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd.
UK	€ 44,67 <sup>62</sup>	€ 44,67	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd. <sup>63</sup>		

<sup>55</sup> Bron tarief: <https://www.deutsche-flagge.de/de/befaeigung/bescheinigungen/erstaussstellung/gebuehren>.

<sup>56</sup> Bron tarief: <http://apps.fomento.gob.es/Titulaciones/Tasas.aspx?TipoTitulacion=R>.

<sup>57</sup> PLN 50.

<sup>58</sup> £ 90,83.

<sup>59</sup> Bron tarief: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2018/1104/made>.

<sup>60</sup> Bron tarief: <https://sede.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/93398F97-0919-469A-8551-BEB1606F37AE/147401/BOEA201116467consolidado.pdf>.

<sup>61</sup> € 25 voor o.a. studenten en buitenlanders met een niet EU/EFTA/Swiss-nationaliteit.

<sup>62</sup> £ 40,00.

<sup>63</sup> <https://www.gov.uk/get-seamans-discharge-book-or-british-seamans-card> (geraadpleegd in 2018).

### 3.4.3 Totstandkoming tarieven in de verschillende lidstaten

De bovenstaande tabellen laten de variatie zien van de geselecteerde producten in de sector koopvaardij. Hieronder wordt toegelicht hoe de huidige tarieven die worden gehanteerd in deze sector in de verschillende landen tot stand zijn gekomen en welke keuzes daarbij zijn gemaakt. De informatie in de tabellen en de toelichting zijn gebaseerd op de ingevulde vragenlijsten en gesprekken met functionarissen van de betreffende organisaties.

#### Nederland

In de sector koopvaardij is de ILT verantwoordelijk voor de vergunningverlening en voert deze voor een deel zelf uit. Kiwa voert sinds 2010 ook een deel van de vergunningverlening uit en verleent namens de minister van IenW (dus in mandaat) eenvoudige vergunningen aan personen en transportbedrijven. De ILT is verantwoordelijk voor de verlening van de overige vergunningen. Voor zowel de tarieven die Kiwa als de ILT hanteert, geldt dat de individuele tarieven niet verklaard kunnen worden door de individuele kostprijzen. Alle tarieven die ILT en Kiwa voor de koopvaardij hanteren, dekken<sup>64</sup> samen respectievelijk 49%<sup>65</sup> en 87%<sup>66</sup> van de kosten. Het is in dit onderzoek niet bekend geworden of de mate van kostendekkendheid het gevolg is van keuzes die zijn gemaakt op productniveau of op sectorniveau en de eventuele achtergronden hiervan. De opbouw van de tarieven van de ILT is niet transparant omdat de tarieven zijn gebaseerd op verouderde kostprijsgegevens en zijn geïndexeerd waardoor de tarieven niet synchroon meer lopen met de kostprijzen.

De door Kiwa gehanteerde tarieven zijn gebaseerd op de tarieven die de Inspectie Verkeer en Waterstaat (thans Inspectie Leefomgeving en Transport) in 2008 hanteerde. Dit tarief en de opbouw ervan waren geen weergave van de werkelijke kosten. De tarieven die Kiwa in 2010 hanteerde werden de eerste drie jaar beperkt verhoogd. Na deze drie jaar zijn de tarieven gedaald, afgezien van een inflatiecorrectie.

Beleidsmatig is in 2010 bij het vaststellen van de tarieven van de persoonsgebonden documenten en kaarten gekozen om het tarief met 7% te verlagen omdat Kiwa verplicht is om btw in rekening te brengen. Dit is door de minister na overleg met de brancheorganisaties besloten. Voor de koopvaardij is het van belang om een internationaal gelijk speelveld te behouden.

#### België

In België is de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer DG Scheepvaart verantwoordelijk voor de uitgifte van producten in de sector koopvaardij. De huidige tarieven zijn vastgesteld in 1999 en het verschilt per tarief of dit geïndexeerd is, dit hangt af van het Koninklijke Besluit waar de vergunning in is vastgelegd. Zo zijn de tarieven van de geselecteerde producten in de bovenstaande tabellen niet geïndexeerd maar is het tarief van het bunkeroliecertificaat wel geïndexeerd. De tarieven zijn niet bepaald op basis van de kostprijs. De keuze voor de tarieven is een politiek besluit geweest (in 1999), de reden achter deze keuze is niet bekend. Het is wel de bedoeling dat de tarieven voor de sector Koopvaardij worden geactualiseerd in 2020. Deze herijking zal niet leiden tot volledig kostendekkende tarieven. Gezamenlijk dekken de tarieven in de sector koopvaardij de

---

<sup>64</sup> De gemiddelde kostendekkendheid van de door de ILT en Kiwa gehanteerde tarieven is berekend met behulp van de "Rapportage validatieonderzoek kostprijsmodellen van ILT en Kiwa", PwC, december 2015.

<sup>65</sup> Bij de berekening van de kostprijs van de ILT zijn alleen de kosten meegenomen die betrekking hebben op vergunningverlenende activiteiten. De kosten bestaan uit directe kosten (waaronder loonkosten, exploitatiekosten en vervoerskosten) en indirecte kosten (waaronder kosten van ondersteunende diensten en huisvesting).

<sup>66</sup> Bij de berekening van de kostprijs van Kiwa zijn alle kosten van Kiwa Register meegenomen omdat Kiwa Register uitsluitend is gericht op vergunningverlenende activiteiten.

kosten voor de vergunningverlening niet. Er zijn wel enkele producten waarvan het tarief hoger is dan de kostprijs (bijv. de meetbrief) maar niet voldoende om de kosten van de andere producten te dekken. De overige kosten worden gefinancierd uit de algemene financieringsgelden van de overheid.

### **Polen**

In Polen zijn de maritieme administratie en kantoren verantwoordelijk voor de afgifte van producten in de koopvaardijsector. De tarieven voor deze producten zijn vastgelegd in de Wet inzake maritieme veiligheid en zijn vastgesteld door het ministerie van Transport en Maritieme Economie. De huidige tarieven zijn sinds 2011 niet meer geactualiseerd.

De taken van de maritieme administratie en kantoren worden voor het grootste deel gefinancierd met algemeen overheidsgeld. De maritieme administratie voert geen kostprijsanalyses uit en daarom zijn de kostprijzen van deze producten niet bekend. Salarissen van werknemers, de kosten van kantoorapparatuur en elektriciteit zijn in ieder geval niet meegenomen in de tarieven.

## **3.5 Luchtvaart**

In Nederland kennen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens een jaaromzet van ruim 12 miljard euro. Dit betreft de omzet van vervoerders, luchthavens en ondernemingen die zich bezighouden met de afhandeling van luchtvracht en passagiers. De werkgelegenheid van deze ondernemingen samen is ongeveer 31.000 fte.<sup>67</sup>

### **3.5.1 Toelichting geselecteerde producten**

Voor de sector luchtvaart zijn de tarieven van de volgende producten vergeleken:

#### **1. Bewijs van bevoegdheid vliegers RPL, PPL en CPL-FB**

Om te mogen vliegen als piloot moet deze houder zijn van een bewijs van bevoegdheid. Dit bewijs wordt afgegeven als de aanvrager aan een aantal voorwaarden voldoet op het gebied van opleiding en ervaring.

Privévliegers kunnen een bewijs van bevoegdheid aanvragen voor het uitvoeren van niet commerciële vluchten en beroepsvliegers kunnen een bewijs van bevoegdheid aanvragen voor het uitvoeren van commerciële vluchten. Voor beide typen vluchten gelden afzonderlijke bewijzen van bevoegdheid. Ook wordt een onderscheid gemaakt naar type luchtvaartuig, zoals vliegtuig, helikopter en luchtballon.

Het gaat specifiek om:

RPL – Recreational Pilot License (Nationaal bewijs van bevoegdheid);

PPL- Private Pilot Licence (Part-FCL (EU));

CPL-FB- Commercial Pilot License Free Balloon (Part-FCL (EU)).

#### **2. Bewijs van luchtwaardigheid**

Het bewijs van luchtwaardigheid (bvl) is een document waarin wordt verklaard dat een luchtvaartuig voldoet aan alle eisen om ermee te vliegen. Het bewijs van luchtwaardigheid wordt tegelijkertijd aangevraagd met het 'Airworthiness Review Certificate' dat 12 maanden geldig is. Het bewijs van luchtwaardigheid wordt maar één keer uitgereikt.

#### **3. Bewijs van inschrijving luchtvaartuig lichter dan 2.000 kg**

<sup>67</sup> Centraal Bureau voor de Statistiek. (2019, 19 maart). Arbeids- en financiële gegevens, vervoer door de lucht en dienstverlening voor de luchtvaart, SBI 2008]. Geraadpleegd van <https://open-data.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81156ned/table?dl=67B0>

Het bewijs van inschrijving toont aan dat het luchtvaartuig is ingeschreven in het Luchtvaartregister. Dit is nodig voordat het luchtvaartuig in gebruik mag worden genomen.

### 3.5.2 Vergelijking tarieven geselecteerde producten

In de onderstaande tabellen worden de tarieven van de geselecteerde producten met elkaar vergeleken.

**Tabel 13.** Bewijs van bevoegdheid vliegers RPL, PPL, BPL en CPL-FB

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 505	€ 505	86,4%	154	Dit product wordt door Kiwa verleend.
Be	PPL - € 125 CPL-FB - € 250	PPL - € 127,40 CPL-FB - € 254,81	Deze autoriteit heeft afgezien van deelname aan het onderzoek. <sup>68</sup>		
DE	€ 50-€ 70	€ 52,48 - € 73,47	Niet bekend	Niet bekend	
ES	€ 49,75	€ 61,32	Niet bekend	583	Alleen PPL is van toepassing. Gemiddeld is de kostendekkendheid voor de sector minder dan 30%.
PL	€ 15,33 <sup>69</sup>	€ 29,02	18%	397	Alleen PPL is van toepassing. De kostendekkendheid is gebaseerd op de gemiddelde tijdbesteding
UK	€ 213,48 <sup>70</sup>	€ 213,48	Niet bekend	Niet bekend	UK

<sup>68</sup> Bron tarief: [http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi\\_loi/loi\\_a1.pl?DE-TAIL=2001021431%2FN&caller=list&row\\_id=1&numero=11&rech=22&cn=2001021431&table\\_name=WET&nm=2001014030&la=N&chercher=t&language=nl&choix1=EN&choix2=EN&fromtab=wet\\_all&nl=n&sql=dd+%3D+date%272001-02-14%27and+actif+%3D+%27Y%27&ddda=2001&tri=dd+AS+RANK+%27rier=afkondiging&dddj=14&dddm=02&imgcn.x=44&imgcn.y=14](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/loi_a1.pl?DE-TAIL=2001021431%2FN&caller=list&row_id=1&numero=11&rech=22&cn=2001021431&table_name=WET&nm=2001014030&la=N&chercher=t&language=nl&choix1=EN&choix2=EN&fromtab=wet_all&nl=n&sql=dd+%3D+date%272001-02-14%27and+actif+%3D+%27Y%27&ddda=2001&tri=dd+AS+RANK+%27rier=afkondiging&dddj=14&dddm=02&imgcn.x=44&imgcn.y=14).

<sup>69</sup> PLN 66.

<sup>70</sup> £191.

**Tabel 14.** Bewijs van luchtwaardigheid (nieuwe inschrijving)

Land	Tarief (excl. btw)	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 75	€ 75	22,9%	2.825 <sup>71</sup>	Dit product wordt door de ILT verleend. Voor een vernieuwing geldt hetzelfde tarief.
BE	Deze autoriteit heeft afgezien van deelname aan het onderzoek.				
DE	€ 80	€ 83,96	Niet bekend		
ES	€ 152,49	€ 187,95	Niet bekend	102	Indien het gaat om een vernieuwing dan kost het 50% van het tarief.
PL	Vliegtuigen/helikopters <1.000 kg € 74,81 <sup>72</sup> < 2730 kg € 223,51 <sup>73</sup> Luchtschepen en op afstand bestuurd vliegtuigen € 99,30 Zweefvliegtuigen € 30,16 <sup>74</sup> Luchtballonnen en motorzweefvliegtuig € 62,41 <sup>75</sup>	Vliegtuigen/helikopters <1.000 kg € 141,60 < 2730 kg € 423,07 Luchtschepen en op afstand bestuurd vliegtuigen € 187,96 Zweefvliegtuigen € 57,09 Luchtballonnen en motorzweefvliegtuig € 118,13	Niet bekend		Indien het gaat om een vernieuwing dan kost het 75% van het tarief.
UK	Vliegtuigen € 728,74 <sup>76</sup> Zweefvliegtuigen/luchtballonnen € 276,07 <sup>77</sup>	Vliegtuigen € 728,74 Zweefvliegtuigen/luchtballonnen € 276,07	Niet bekend	244	Het kost gemiddeld ongeveer 15 uur.

<sup>71</sup> Nieuwe inschrijvingen en wijzigingen of doorhalingen.

<sup>72</sup> PLN 322.

<sup>73</sup> PLN 962.

<sup>74</sup> PLN 130.

<sup>75</sup> PLN 269.

<sup>76</sup> £ 652.

<sup>77</sup> £ 247.

**Tabel 15.** Bewijs van inschrijving luchtvaartuig < 2.000 kg (wijzigingen en nieuwe aanvragen)

Land	Tarief	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 261	€ 261	16,6%	996	Dit product wordt afgegeven door de ILT.
BE	€ 133	€ 135,56	Deze autoriteit heeft afgezien van deelname aan het onderzoek. <sup>78</sup>		
DE	€ 80	€ 83,96	Niet bekend	Niet bekend	
ES	€ 114,38 voor een nieuwe aanvraag € 76,26 bij wijzigingen	€ 140,98 voor een nieuwe aanvraag € 93,99 bij wijzigingen	Niet bekend	77 nieuwe aanvragen 250 wijzigingen	De gehanteerde tarieven dekken voor de sector in totaal minder dan 30% van de kosten.
PL	Minder dan 1.000 kg € 25,06 <sup>79</sup> Tussen 1.000 en 2.000 kg € 74,71	Minder dan 1.000 kg € 47,44 Tussen 1.000 en 2.000 kg € 141,42	Niet bekend De autoriteit schat in dat het gemiddelde tarief meer dan kostendekkend is.	285	Er geldt een gelijk tarief voor vaartuigen tussen 2.000 kg en 5.700 kg.
UK	€ 79,36 <sup>80</sup>	€ 79,36	Niet bekend De autoriteit schat in dat het tarief kostendekkend is.	3.287	Er geldt een gelijk tarief voor vaartuigen onder de 15.000 kg.

### 3.5.3 Totstandkoming tarieven in de verschillende lidstaten

De bovenstaande tabellen laten de variatie zien in de tarieven van de geselecteerde producten in de luchtvaartsector. Hieronder wordt toegelicht hoe de huidige tarieven die worden gehanteerd in deze sector in de verschillende landen tot stand zijn gekomen en welke keuzes daarbij zijn gemaakt. De informatie in de tabellen en de toelichting zijn gebaseerd op de ingevulde vragenlijsten en gesprekken met functionarissen van de betreffende organisaties.

<sup>78</sup> Bron tarief: [http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi\\_loi/loi\\_a1.pl?DETAIL=2001021431%2FN&caller=list&row\\_id=1&numero=11&rech=22&cn=2001021431&table\\_name=WET&nm=2001014030&la=N&chercher=t&language=nl&choix1=EN&choix2=EN&fromtab=wet\\_all&nl=n&sql=dd+%3D+date%272001-02-14%27and+activ+%3D+%27Y%27&ddd=2001&tri=dd+AS+RANK+&trier=afkondiging&dddj=14&dddm=02&imgcn.x=44&imgcn.y=14](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/loi_a1.pl?DETAIL=2001021431%2FN&caller=list&row_id=1&numero=11&rech=22&cn=2001021431&table_name=WET&nm=2001014030&la=N&chercher=t&language=nl&choix1=EN&choix2=EN&fromtab=wet_all&nl=n&sql=dd+%3D+date%272001-02-14%27and+activ+%3D+%27Y%27&ddd=2001&tri=dd+AS+RANK+&trier=afkondiging&dddj=14&dddm=02&imgcn.x=44&imgcn.y=14)

<sup>79</sup> PLN 108

<sup>80</sup> £ 71

## Nederland

In de luchtvaartsector is de ILT verantwoordelijk voor de vergunningverlening en voert deze voor een deel zelf uit. Kiwa voert sinds 2010 ook een deel van de vergunningverlening uit en verleent namens de minister van IenW (dus in mandaat) eenvoudige vergunningen aan personen en transportbedrijven. De ILT is verantwoordelijk voor de verlening van de overige vergunningen.

Voor zowel de tarieven die Kiwa als de ILT hanteert, geldt dat de individuele tarieven niet verklaard kunnen worden door de individuele kostprijzen. Alle tarieven die de ILT en Kiwa voor de luchtvaart hanteren, dekken<sup>81</sup> samen respectievelijk 33%<sup>82</sup> en 44%<sup>83</sup> van de kosten. Het is in dit onderzoek niet bekend geworden of de mate van kostendekkendheid het gevolg is van keuzes die zijn gemaakt op productniveau of op sectorniveau en de eventuele achtergronden hiervan. De opbouw van de tarieven van de ILT is niet transparant omdat de tarieven zijn gebaseerd op verouderde kostprijsgegevens en zijn geïndexeerd waardoor de tarieven niet synchroon meer lopen met de kostprijzen.

De door Kiwa gehanteerde tarieven zijn gebaseerd op de tarieven die de Inspectie Verkeer en Waterstaat (thans Inspectie Leefomgeving en Transport) in 2008 hanteerde. Dit tarief en de opbouw ervan waren geen weergave van de werkelijke kosten. De tarieven die Kiwa in 2010 hanteerde werden de eerste drie jaar beperkt verhoogd. Na deze drie jaar zijn de tarieven gedaald, afgezien van een inflatiecorrectie.

Beleidsmatig is in 2010 bij het vaststellen van de tarieven van de persoonsgebonden documenten en kaarten gekozen om het tarief met 7% te verlagen, omdat Kiwa verplicht is om btw in rekening te brengen. Dit is door de minister na overleg met de brancheorganisaties besloten. Ook is in de regeling bepaald dat er voor luchtvaartuigen van historische waarde en voor niet commerciële doeleinden een korting geldt op een aantal producten. Zo wordt bijvoorbeeld een korting van 100% verleend voor de afgifte en verlenging van het bewijs van Luchtwaardigheid en het Bewijs van Inschrijving.

## Duitsland

In Duitsland is de Luftfahrt-Bundesamt (de nationale burgerluchtvaartautoriteit) de verantwoordelijke instantie voor de uitgifte van de producten voor de sector luchtvaart.

De tarieven zijn voor het laatst geactualiseerd in 2009 vanwege de achterstallige conversie naar de euro en om de tarieven kostendekkend te laten worden.

In Duitsland geldt dat alle tarieven die door overheden worden bepaald, onderworpen zijn aan een federale wet. Deze wet bepaalt dat tarieven zo gesteld moeten worden dat de totale inkomsten uit tarieven de door de overheid gemaakte kosten voor de verlening daarvan dekken. Het gaat hierbij om de kosten die individueel toe te rekenen zijn aan een openbare dienst en om overheadkosten (personeel en materiaal maar ook de kosten van juridisch en technisch toezicht). De mate waarin een tarief de kosten dekt, kan binnen een sector wel variëren tussen taken. Het tarief kan hoger zijn dan de kosten, wanneer er sprake is van een economisch voordeel voor de aanvrager. Het tarief kan ook lager zijn dan de gemiddelde kosten, om redenen van algemeen belang of redelijkheid. Zo zijn de tarieven voor vergunningen voor historische vliegtuigen bijvoorbeeld lager dan de kostprijs omdat de hoge kosten anders resulteren in een verlies van cultureel erfgoed.

---

<sup>81</sup> De gemiddelde kostendekkendheid van de door de ILT en Kiwa gehanteerde tarieven is berekend met behulp van de "Rapportage validatieonderzoek kostprijsmodellen van ILT en Kiwa", PwC, december 2015.

<sup>82</sup> Bij de berekening van de kostprijs van de ILT zijn alleen de kosten meegenomen die betrekking hebben op vergunningverlenende activiteiten. De kosten bestaan uit directe kosten (waaronder loonkosten, exploitatiekosten en vervoerskosten) en indirecte kosten (waaronder kosten van ondersteunende diensten en huisvesting).

<sup>83</sup> Bij de berekening van de kostprijs van Kiwa zijn alle kosten van Kiwa Register meegenomen, omdat Kiwa Register uitsluitend is gericht op vergunningverlenende activiteiten.

Ook is bepaald dat een vergoeding in rekening gebracht kan worden wanneer een aanvraag geheel of gedeeltelijk wordt afgewezen.

Het is in dit onderzoek niet duidelijk geworden in hoeverre het tarievenstelsel de huidige kosten dekt in de luchtvaartsector. Wanneer de autoriteit tot de conclusie komt dat de tarieven zijn verouderd, dan moet er per afzonderlijk 'item' in een amendement bewezen en onderbouwd worden dat het nodig is om het tarief aan te passen. Dit is het resultaat van het 'indexeringsverbod'<sup>84</sup>. Dit heeft als gevolg dat het actualiseren van tarieven veel inspanning vereist waardoor tarieven vaak niet worden geüpdatet. Als tarieven daardoor niet kostendekkend zijn, dan worden de resterende kosten door de overheid gefinancierd.

De kostprijzen van de afzonderlijke producten in de luchtvaart zijn niet beschikbaar op productniveau. De afwegingen die gemaakt zijn bij de individuele tarieven konden niet achterhaald worden bij de organisatie. Aangegeven wordt dat de principes bij het bepalen van de kostendekkendheid parallel in overweging zijn genomen.

### **Polen**

In Polen is de Urząd Lotnictwa Cywilnego (de nationale burgerluchtvaartautoriteit) de verantwoordelijke instantie voor de uitgifte van de producten voor de sector luchtvaart. Voor de geselecteerde producten verschilt het of het tarief kostendekkend is. Het tarief is gereguleerd door nationale wetgeving en de Poolse luchtvaartautoriteit heeft geen invloed op de tarieven. Gemiddeld zijn de tarieven niet kostendekkend. Vanuit de organisatie wordt aangegeven dat de tarieven zijn verouderd omdat het aanpassen van deze wet complex en tijdrovend is. Hierdoor dekken de tarieven in de luchtvaartsector maar een fractie van de kosten.

### **Spanje**

In Spanje is de Agencia Estatal de Seguridad Aérea (de nationale burgerluchtvaartautoriteit) de verantwoordelijke instantie voor de uitgifte van de producten voor de sector luchtvaart.

De huidige tarieven zijn gebaseerd op een tarievenstelsel dat in 1998 is opgezet. Oorspronkelijk was dit tarievenstelsel opgezet om de tarieven in zes jaar, stapsgewijs kostendekkend te laten worden. In de realiteit werd, om politieke redenen, de prijs gekoppeld aan een inflatie-indexatie. Hierdoor dekken de tarieven in de huidige situatie minder dan 30% van de kosten. Het restant van de kosten werd in eerste instantie gedekt door de algemene staatsbegroting. Vanaf 2011 werd besloten dat de financiering van AESA onafhankelijk moest zijn van de algemene staatsbegroting. Vervolgens is besloten om de "tasa de seguridad aérea" te verhogen om het begrotingsgat te financieren. Dit is een belasting die op ieder heenvliegticket wordt geheven.

### **Verenigd Koninkrijk**

In het Verenigd Koninkrijk is de Civil Aviation Authority (CAA) verantwoordelijk voor de uitgifte van de producten voor de sector luchtvaart. Alle taken van de CAA worden direct bekostigd door de tarieven die zij rekenen voor de partijen die de CAA reguleert. De CAA is verplicht om tarieven te stellen die de operationele kosten dekken. De huidige tarieven zijn voor het laatst geüpdatet in 2017, in de zeven jaar daarvoor zijn de tarieven bevroren of verlaagd. Het is niet duidelijk of er kruissubsidiering plaatsvindt tussen producten omdat dit wordt beschouwd als vertrouwelijke informatie.

---

<sup>84</sup> De rechtsgrondslag voor het indexeringsverbod komt uit de Duitse wet inzake prijsclausules.



## 3.6 Spoor

De sector spoor betreft vervoer over rails in Nederland. In Nederland worden er jaarlijks zo'n 45 miljard tonkilometers<sup>85</sup> en 194,2 miljard reizigerskilometers<sup>86</sup> afgelegd over het spoor. In Nederland is NS bijvoorbeeld een grote vervoerder en is ProRail de infrastructuurbeheerder. Daarnaast zijn er enkele tientallen bedrijven, veelal middelgroot en groot, gericht op spoorvoertuigen, infrastructuur en vervoer.

### 3.6.1 Toelichting geselecteerde producten

Voor de sector spoor zijn de tarieven van de volgende producten vergeleken:

#### 1. Machinistenvergunning

Machinisten met een volledige en beperkte bevoegdheid hebben twee documenten nodig om te mogen rijden: een bevoegdheidsbewijs<sup>87</sup> en een machinistenvergunning.

Met deze twee documenten is een stap gezet op weg naar harmonisatie van de eisen en bevoegdheden die binnen de Europese Unie (EU) worden gesteld. Ook wil de EU zo het hoge veiligheidsniveau handhaven. Dankzij de harmonisatie kunnen machinisten makkelijker binnen de EU van werkgever veranderen. Daarnaast kunnen inspecties sneller en efficiënter verlopen.

Met een machinistenvergunning toont een machinist aan dat hij aan de eisen voldoet, zoals een medische en psychologische keuring met goed resultaat. Ook toont hij daarmee aan te beschikken over een geldige beoordeling en dat voldaan is aan de eisen van algemene vakbekwaamheid en vaardigheden.

#### 2. Vergunning indienststelling spoorvoertuig

De vergunning voor de indienststelling van een spoorvoertuig is een van de voorwaarden voor de inzet van een spoorvoertuig voor onbepaalde tijd.

Een vergunning voor indienststelling (VVI) of aanvullende vergunning voor indienststelling (AVVI) wordt afgegeven als het betreffende (type) spoorvoertuig wordt toegelaten in Nederland. Deze vergunning is een voorwaarde om ingeschreven te kunnen worden in een Nationaal Voertuig Register (NVR).

### 3.6.2 Vergelijking tarieven geselecteerde producten

In de onderstaande tabellen worden de tarieven van de geselecteerde producten met elkaar vergeleken.

Tabel 16. Machinistenvergunning

Land	Tarief	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 111	€ 111	65% gemiddeld voor de sector	415	Dit product wordt afgegeven door de ILT. Het product kan digitaal, via de post en per e-mail worden aangevraagd.

<sup>85</sup> <https://www.prorail.nl/vervoerders/rijden-op-het-nederlandse-spoor>

<sup>86</sup> CBS Statline 2017

<sup>87</sup> Met een bevoegdheidsbewijs laat een machinist zien welk materieel hij mag bedienen en over welke infrastructuur hij mag rijden.

BE	€ 115	€ 117,21	Het tarief dekt alleen de directe kosten.	Niet bekend	Spoorwegondernemingen betalen de indirecte kosten door middel van een periodieke heffing, gebaseerd op gereden kilometers. De doorlooptijd is maximaal een maand
DE	€ 150	€ 157,43	Niet bekend	1.241	Het product kan alleen via de post worden aangevraagd. De doorlooptijd is minimaal 5 werkdagen tot maximaal een maand.
ES	€ 117,21	€ 144,47	Niet bekend De autoriteit schat in dat het ongeveer kosten-dekkend is	386	De doorlooptijd is een maand.
PL	€ 23,23 <sup>88</sup>	€ 43,97	Niet bekend De autoriteit schat in dat het ongeveer kosten-dekkend is	6.315	Het product kan digitaal worden aangevraagd. De doorlooptijd is maximaal een maand.
UK	€ 0	€ 0	0%	Niet bekend	Spoorwegondernemingen betalen jaarlijks vooraf een heffing gebaseerd op omzet. De doorlooptijd is 5 werkdagen.

**Tabel 17.** Vergunning indienststelling

Land	Tarief	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 5.837	€ 5.837	65% gemiddeld voor de sector	68	Dit product wordt afgegeven door de ILT. De doorlooptijd is maximaal 4 maanden.
BE	€ 866 – Administratieve kosten aflevering van een toelating € 433 Onderzoekskosten per halve dag voor de toelating tot	€ 882,65 Aflevering van toelating € 441,33 Onderzoekskosten per halve dag	Het tarief dekt alleen de directe kosten.	Niet bekend	Spoorwegondernemingen betalen de indirecte kosten door middel van een periodieke heffing,

<sup>88</sup>PLN 100

	indienststelling van subsystemen of rollend materieel	voor de toelating tot indienststelling van subsystemen of rollend materieel			gebaseerd op gereeden kilometers.
DE	Op basis van de bestede tijd. € 100 per uur	€ 104,95 per uur	Niet bekend	400	Het in rekening gebrachte tarief varieert van € 10.000 tot € 200.000 De doorlooptijd is 4 maanden.
ES	Locomotieven: € 3.060,30 Zelfrijdende voertuigen: € 6.120,60 Wagon: € 1.020,10 On track machine: € 612,06	Locomotieven € 3772,00 Zelfrijdende voertuigen € 7.544,00 Wagon € 1257,33 On track machine: € 754,40	Niet bekend De organisatie schat in dat de tarieven gemiddeld niet kostendekkend zijn.	164	De doorlooptijd is 2 tot 4 maanden.
PL	Het uiteindelijke tarief hangt af van de bestede tijd maar er is wel een maximum gesteld. Minimaal € 929,20 <sup>89</sup> Maximaal € 3.000	Minimaal € 1.758,84 Maximaal € 5.678,57	Niet bekend	132	De doorlooptijd is 2 maanden. Als het voertuig door een andere EU-lidstaat is geautoriseerd is de doorlooptijd 4 maanden.
UK	€ 0	€ 0	0%	24	Spoorwegondernemingen betalen jaarlijks vooraf een heffing gebaseerd op omzet. De doorlooptijd is 20 dagen.

<sup>89</sup> PLN 4.000

### 3.6.3 Totstandkoming tarieven in de verschillende lidstaten

De bovenstaande tabellen laten de variatie zien in de tarieven van de geselecteerde producten in de sector spoor. Hieronder wordt toegelicht hoe de huidige tarieven die worden gehanteerd in deze sector in de verschillende landen tot stand zijn gekomen en welke keuzes daarbij zijn gemaakt. De informatie in de tabellen en de toelichting zijn gebaseerd op de ingevulde vragenlijsten en gesprekken met functionarissen van de betreffende organisaties.

#### Nederland

In Nederland verstrekt alleen de ILT vergunningen in de sector Spoor. Voor de tarieven die ILT hanteert, geldt dat de individuele tarieven niet verklaard kunnen worden door de individuele kostprijzen. Alle tarieven die de ILT voor spoor hanteert dekken<sup>90</sup> samen 65%<sup>91</sup> van de kosten. Het is in dit onderzoek niet bekend geworden of de mate van kostendekkendheid het gevolg is van keuzes die zijn gemaakt op productniveau of op sectorniveau en de eventuele achtergronden hiervan. De opbouw van de tarieven van de ILT is niet transparant omdat de tarieven zijn gebaseerd op verouderde kostprijsgegevens en zijn geïndexeerd, waardoor de tarieven niet synchroon meer lopen met de kostprijzen.

Per 16 juni 2019 is het Europese vierde spoorwegpakket van kracht geworden. Deze is geïmplementeerd in de nationale wetgeving. Hierdoor zijn er een aantal taken van ILT overgegaan naar het Europees Spoorbureau (ERA) waaronder de vergunningverlening van een groot aantal vergunningen. De tariefregeling is daar ook op aangepast. De hoogte van de tarieven wordt nog wel bepaald door ILT.

#### België

In België levert de Nationale Veiligheidsinstantie, DVIS, toelatingen tot indienststelling en veiligheidslicenties- en vergunningen voor de spoorsector. De tarieven werden in 2008 wettelijk vastgelegd door de bevoegde Minister en zijn nu terug te vinden in de Spoorcode. De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd. Op productniveau zijn de tarieven kostendekkend voor wat betreft de variabele kosten (met name de tijdbesteding). De vaste kosten van de DVIS worden door de Infrastructuurbeheerder (30%) en Spoorwegondernemingen (70%) betaald door middel van een vaste bijdrage die ook jaarlijks geïndexeerd wordt. De kosten van de spoorwegondernemingen worden verdeeld op basis van het aantal gereden treinkilometers. Onder de vaste kosten vallen alle andere kosten die gemaakt worden voor de werking van de dienst en de indirecte kosten zoals de huisvestingskosten en de kosten van de ondersteuningsdiensten van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De inkomsten van de DVIS bestaan voor circa voor 92% uit inkomsten uit de vaste bijdrage en voor 8% uit de tarieven die voor individuele producten in rekening worden gebracht. Gezamenlijk dekken deze inkomsten alle kosten en de DVIS ontvangt geen financiële bijdrage uit overheidsgeld voor de uitvoering van haar taken.

De oorspronkelijke tarieven zijn tot stand gekomen in 2008. Vermoedelijk en aangezien hier geen documentatie van is, zijn de oorspronkelijke tarieven vastgesteld op basis van een inschatting van de variabele en vaste kosten. De tarieven dekken de directe kosten op productniveau en er vindt geen kruissubsidiëring plaats tussen verschillende producten.

---

<sup>90</sup> De gemiddelde kostendekkendheid van de door de ILT gehanteerde tarieven is berekend met behulp van de "Rapportage validatieonderzoek kostprijsmodellen van ILT en Kiwa", PwC, december 2015.

<sup>91</sup> Bij de berekening van de kostprijs van ILT zijn alleen de kosten zijn meegenomen die betrekking hebben op vergunningverlenende activiteiten. De kosten bestaan uit directe kosten (waaronder loonkosten, exploitatiekosten en vervoerskosten) en indirecte kosten (waaronder kosten van ondersteunende diensten en huisvesting).

**Tekstkader 1.** Nadere toelichting bij tarieven geselecteerde producten in België

- *Toelatingen tot indienststelling*

Er wordt een forfaitair bedrag aangerekend voor de aflevering van het product (om de administratieve kosten te dekken) met bijkomend een tarief per halve dag voor de studie van het dossier. De studiekosten worden enkel in rekening gebracht wanneer het dossier leidt tot de aflevering van het product. Bij aflevering van het product wordt de berekening gemaakt vanaf de datum van aanvraag of vanaf de dag van het verval van de vorige aanvraag: raming van de tijd in beslag genomen voor de behandeling van een aantal mails, vergaderingen, brieven, pagina's in dossier. De benodigde dagen voor het onderzoek lopen erg uiteen. Een gemiddelde aantal dagen of de gemiddelde kosten die in rekening worden gebracht zijn lastig in te schatten omdat het voorkomt dat er meerdere jaren overheen gaan.

- *Veiligheids certificaten en -vergunningen*

Er wordt enkel een forfaitair bedrag aangerekend voor de aflevering van het product (om de administratieve kosten te dekken). Dit is in het nadeel van de onderneming die een correct dossier indient, aangezien daar door DVIS veel minder tijd in gestoken wordt dan in de onderneming die een minder goed dossier indient. Deze overweging en de wijzigingen met het vierde spoorwegpakket leiden ertoe dat DVIS overweegt om ook te gaan werken volgens het principe toegepast voor de toelatingen tot indienststelling<sup>92</sup>.

**Duitsland**

In Duitsland is de Eisenbahn-Bundesamt (EBA) verantwoordelijk voor de uitgifte van producten voor de sector spoor. De tarieven zijn bepaald door federale regelgeving. De tarieven zijn in 2014 voor het laatst geactualiseerd. Voorzien is dat de tarieven iedere vijf jaar worden gecontroleerd en geüpdatet. Momenteel wordt er intern gecontroleerd of de tarieven nog kostendekkend zijn.

In Duitsland geldt dat alle tarieven die door overheden worden bepaald, onderworpen zijn aan een federale wet. Deze bepaalt dat de totale inkomsten uit tarieven de door de overheid gemaakte kosten voor de verlening daarvan dekken. Het gaat hierbij om de kosten die individueel toe te rekenen zijn aan een openbare dienst en om overheadkosten (personeel en materiaal maar ook de kosten van juridisch en technisch toezicht). De mate waarin een tarief de kosten dekt, kan binnen een sector wel variëren tussen taken. Het tarief kan hoger zijn dan de kosten, wanneer er sprake is van een economisch voordeel voor de aanvrager. Het tarief kan ook lager zijn dan de gemiddelde kosten, om redenen van algemeen belang of redelijkheid. Ook is bepaald dat een vergoeding in rekening gebracht kan worden wanneer een aanvraag geheel of gedeeltelijk wordt afgewezen.

Voor de tarieven van de geselecteerde producten geldt dat deze zijn gebaseerd op de kostprijs.

**Polen**

In Polen is Urząd Transportu Kolejowego (UTK) de verantwoordelijke organisatie voor de vergunningverlening in de sector spoor. De laatste update van de tarieven vond plaats in 2017. De reden voor deze update was een vergelijkende analyse van de tarieven die in andere EU-lidstaten worden gebruikt. Dit resulteerde (onder andere) in gewijzigde ver-

<sup>92</sup> Deze werkwijze is coherent met wat het Europees spooragentschap (EUAR) zal toepassen. De voorlopig voorgestelde tarieven van het EUAR zijn hoger dan de Belgische tarieven. De variabele kosten zullen in de toekomst dus ook beïnvloed worden door de tarieven die het EUAR hanteert.

goedingen voor de autorisatie voor het in gebruik nemen van een voertuig en de registratie van een spoorwegvoertuig in het nationale register. De manier waarop de UTK haar tarieven moet berekenen en innen is gebaseerd op een regeling van de minister van Infrastructuur en Bouw (2017). In deze regeling is een kostenraming opgenomen voor alle taken die de UTK uitvoert (en waarvoor zij kosten in rekening moeten brengen) en is voorgeschreven welk deel van deze kostenraming (in %) bij de aanvrager in rekening kan worden gebracht. Dit percentage kan verschillen. Zo mag slechts 10% van de kostenraming in rekening worden gebracht wanneer het spoorvoertuig in het rijksmonumentenregister wordt ingeschreven. Slechts 20% van de kostenraming wordt in rekening gebracht wanneer het gaat om operaties voor recreatiedoeleinden. In andere gevallen wordt 100% van de kostenraming in rekening gebracht. De wijze waarop deze kosten in rekening worden gebracht verschilt per product. Voor sommige producten geldt een vast tarief en voor andere producten wordt vooraf een minimumbedrag in rekening gebracht en wordt de rest van de vergoeding, afhankelijk van de inspanning, in rekening gebracht op het moment dat het document wordt uitgegeven. In het laatste geval is er altijd een maximumtarief.

### **Verenigd Koninkrijk**

In het Verenigd Koninkrijk is de Office of Rail and Road (ORR) verantwoordelijk voor de uitgifte van producten voor de sector spoor. De taken van de ORR worden volledig gefinancierd door de spoorwegondernemingen. Spoorwegoperators hoeven niet te betalen voor individuele producten zoals veiligheidscertificaten of machinistenvergunningen. In plaats daarvan betalen zij aan het begin van het jaar een heffing (safety levy), gebaseerd op een inschatting van alle kosten die de ORR in dat jaar krijgt en afhankelijk van hun (relevante) omzet. Onverwachte uitgaven worden het daaropvolgende jaar verdisconteerd in de heffing. Deze manier van financieren is geïntroduceerd in 2006 met een wetswijziging. Voor deze tijd moest er wel voor individuele producten betaald worden, op basis van uurtarieven.

De heffing is gebaseerd op de gerapporteerde (relevante) omzet van de spoorwegonderneming.

- < 1 miljoen - 0 pond
- 1-5 miljoen - 1000 pond
- 5-10 miljoen - 5.000 pond
- >10 miljoen ongeveer 0,1% van de relevante omzet

Om de toetreding tot de markt te stimuleren is ervoor gekozen om geen heffing te berekenen aan nieuwe en kleine spoorwegoperators. Door middel van de verschillende tarieven op basis van de omzet vindt er dus kruissubsidiering plaats. Het belangrijkste idee achter deze manier van financieren is om administratieve lasten te vermijden voor de ORR en voor de spoorwegoperators. Op deze manier krijgen alle operators jaarlijks een rekening waarmee alle activiteiten worden gefinancierd. Ook heeft de methode tot gevolg dat de ORR niet achter onbetaalde facturen aan hoeft te gaan of aanvragen moeten terugsturen vanwege betalingsproblematiek.

### **Spanje**

In Spanje is de Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) verantwoordelijk voor de uitgifte van de producten in de sector spoor. De tarieven die in de huidige situatie worden gehanteerd voor de sector spoor, zijn gebaseerd op de tariefstructuur in een wet uit 2003<sup>93</sup>. Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd. Er is in 2015 echter een nieuwe wet in werking getreden, die een nieuwe tariefstructuur introduceert. De nieuwe tarieven op

---

<sup>93</sup> Law 39/2003 of November 2017

basis van deze nieuwe tariefstructuur moeten echter nog wettelijk worden vastgesteld waardoor de tarieven die nu worden gehanteerd nog zijn gebaseerd op de wet uit 2003.

Dit heeft tot gevolg dat er voor bepaalde producten nog geen tarieven in rekening worden gebracht. Het gaat bijvoorbeeld om de organisatie van de examens voor spoorpersoneel (voor de uitgifte van bevoegdheidsbewijzen en vergunningen) maar ook om uitgifte van duplicaten, aanpassingen van certificaten.

Er is geen inzicht in de kosten op productniveau. De tarieven die worden gerekend dekken niet alle vergunningverlening gerelateerde kosten. AESF wordt voor het grootste gedeelte gefinancierd door publiek geld uit het generale staatsbudget.

## 3.7 Taxi

In de taxisector in Nederland zijn ongeveer 26.000<sup>94</sup> mensen werkzaam bij 10.500<sup>95</sup> bedrijven. Hiervan zijn ongeveer 9.200 bedrijven eenmanszaken. De omzet in de taxisector bedraagt ongeveer € 1,7 miljard.

### 3.7.1 Toelichting geselecteerde producten

Voor de sector taxi zijn de tarieven van het volgende product vergeleken:

#### 1. Vergunning taxivervoer

In Nederland moet een taxionderneming in het bezit zijn van een vergunning voor taxivervoer. Dit is het bewijs van toelating tot het beroep van taxivervoerder. Naast de landelijke regels mogen gemeenten extra kwaliteitseisen stellen aan taxichauffeurs en taxibedrijven. Om op lokale taxihalteplaatsen te mogen staan of een klant op straat op te mogen pikken, is bijvoorbeeld een lokale taxivergunning nodig.

### 3.7.2 Vergelijking tarieven geselecteerd product

Tabel 18. Vergunning voor taxivervoer

Land	Tarief (excl. btw) of overdrachtsprijs	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Afgegeven producten in 2017	Andere aandachtspunten
NL	<b>Vergunning voor taxivervoer (Nederland)</b> Ondernemersvergunning <i>Onbepaalde tijd</i> € 1.166	€ 1.166	249,7%	1.845	Periodieke toets (€ 0), chauffeurskaart boordcomputer (€ 110), ondernemerskaart boordcomputer (€ 110)

<sup>94</sup> Centraal Bureau voor de Statistiek. (2019, 19 maart). Arbeids- en financiële gegevens, vervoer per taxi, SBI 2008]. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81156ned/table?dl=67B0>

<sup>95</sup> Centraal Bureau voor de Statistiek. (2019, 29 maart). Bedrijven, bedrijfstak, vervoer per taxi, SBI 2008]. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81589ned/table?ts=1562585540109>

	<b>Taxxivergunning<sup>96</sup> (Amsterdam)</b> Persoonsgebonden <i>3 jaar</i> € 190,50	€ 190,50			TTO-lidmaatschap (€ 260 per maand <sup>97</sup> )
BE	<b>Vergunning voor uitbaten taxidienst (Brussel)</b> Ondernemersvergunning <i>5 jaar</i> Gratis Overdrachtsprijs € 40.000 Aanvraag overdracht vergunning € 250	Overdrachtsprijs <sup>98</sup> € 40.769,23  Aanvraag overdracht vergunning € 254,81			De gemeente heeft een maximum aantal vergunningen vastgesteld.  Er gaan nieuwe regels van kracht in de loop van 2019 waardoor taxilicenties niet meer verkocht kunnen worden.  Examen (€ 19), deelname aan lessen (€ 38), gedragstest (€ 20), identificatieplaatje (€ 35,70), bekwaamheidscertificaat
DE	<b>Vergunning voor taxivervoer (Keulen)</b> Ondernemersvergunning <i>5 jaar</i> € 150 Extra voertuig € 40	€ 157,43  Extra voertuig € 41,98	Kosten-dekkend	1.184	Onderzoek van fysieke fitheid, prestatiepsychologisch onderzoek: 1 jaar, visieonderzoek: 2 jaar (kosten nog onbekend)
ES	<b>Vergunning voor taxivervoer (Sevilla)</b> Persoonsgebonden vergunning Overdrachtsprijs € 100.000	Overdrachtsprijs <sup>99</sup> € 123.255,81			De gemeente heeft een maximum aantal vergunningen vastgesteld.
POL	<b>Vergunning voor taxivervoer (Warschau)</b> Taxivergunning <i>2-15 jaar</i>	€ 141,96 per voertuig	Niet bekend	1.462	Training voor het vervoeren van personen per taxi (kosten nog onbekend)

<sup>96</sup> Een Taxxivergunning is nodig voor chauffeurs die gebruik willen maken van de standplaatsen in Amsterdam of die in Amsterdam klanten van straat willen oppikken.

<sup>97</sup> Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, European Commission, 2016.

<sup>98</sup> De overdrachtsprijs is niet door de overheid vastgesteld maar wordt bepaald door marktwerking.

<sup>99</sup> De overdrachtsprijs is niet door de overheid vastgesteld maar wordt bepaald door marktwerking.



	€ 75 per voertuig				
UK	<b>Vergunning voor taxivervoer (Birmingham)</b>	Persoonsgebonden vergunning			'Kenniss van de stad' test (€ 111,67 <sup>100</sup> ), schriftelijke of mondelinge test
	Persoonsgebonden vergunning	€ 204,36 - € 279,18			€ 54,72 <sup>101</sup> , een rijexamen
	3 jaar	Voertuig gevonden vergunning			(€ 446,68) <sup>102</sup> , een medische test (€ 67-111,67) <sup>103</sup>
	€ 204,36 - € 279,18				
	Voertuiggebonden vergunning	€ 138,47			
	€ 138,47				
	Maximaal 3 jaar				

### 3.7.3 Toelichting vergelijking in de taxisector

Omdat de sector taxi nationaal en/of regionaal georiënteerd is en de vergunningen in de geselecteerde lidstaten gebaseerd zijn op nationale en/of regionale wet- en regelgeving zijn er in deze sector geen gelijkwaardige vergunningen waarvan de tarieven vergeleken kunnen worden. Daarom is (in afwijking van de andere sectoren) voor de taxisector bekeken welke verschillende typen vergunningen nodig zijn om toegelaten te worden als taxivervoerder in een bepaald gebied. Deze zijn opgenomen in de bovenstaande tabel. In de kolom met aandachtspunten zijn de specifieke verplichtingen opgenomen die niet gelden in alle geselecteerde lidstaten.

Het verschilt per land (stad) of er een vergunning op ondernemingsniveau, persoonsniveau of voertuigniveau nodig is en of er een maximum is gesteld aan het aantal vergunningen. Daarnaast verschilt het of er bepaalde kennis, praktisch en/of medische testen zijn vereist.

## 3.8 Visserij

In 2016 waren er volgens het CBS circa 900 bedrijven actief in de Nederlandse visserij, dit aantal is de laatste jaren vrij stabiel. De omvang van de zeevissersvloot onder Nederlandse vlag bedroeg in 2016 597 vaartuigen in totaal. De sector visserij in Nederland kan worden onderverdeeld in:

- Kleine zee/kustvisserij
- Binnenvisserij
- Grote zeevisserij
- Viskwekerijen (voornamelijk de mossel- en oestercultuur)

De visserij genereerde in 2016 een toegevoegde waarde van circa € 433 miljoen en creëerde werkgelegenheid (direct plus indirect) voor 3.100 personen.

<sup>100</sup> £100

<sup>101</sup> £ 49

<sup>102</sup> £ 400

<sup>103</sup> £ 60-100

### 3.8.1 Toelichting geselecteerde producten

Voor de sector visserij zijn de tarieven van de volgende producten vergeleken:

#### 1. Onderzoek vernieuwing of continuering niet geklasseerd vaartuig kleiner dan 24 meter

Vissersvaartuigen, kleiner dan 24 meter, dienen voor het behouden van hun (verplichte) certificaten, periodieke onderzoeken te ondergaan. Het periodieke onderzoek omvat:

- Elke vijf jaar een inspectie waar het de constructie en de machine-installatie van het vaartuig betreft.
- Elke twee jaar een inspectie waar het de uitrusting van het vaartuig betreft.
- Een jaarlijkse inspectie van de medische uitrusting aan boord, met de daarbij behorende controlelijsten en handleidingen.

Onder certificaten wordt verstaan het certificaat van:

- Deugdelijkheid
- Veiligheid

#### 2. Periodiek onderzoek niet geklasseerd vaartuig met een lengte van 24 meter of meer

Vissersvaartuigen, met een lengte van 24 meter of meer, dienen voor het behouden van het certificaat van overeenstemming, periodieke onderzoeken te ondergaan. Het periodieke onderzoek omvat:

- Elke 4 jaar een inspectie van de constructie, met inbegrip van de buitenzijde van de romp en de machine-installaties.
- Elke 2 jaar een inspectie waar het de uitrusting van het vaartuig betreft.
- Een jaarlijkse inspectie van de medische uitrusting aan boord, met de daarbij behorende controlelijsten en handleidingen.

### 3.8.2 Vergelijking tarieven geselecteerde producten

**Tabel 19.** Onderzoek vernieuwing of continuering niet geklasseerd vaartuig korter dan 24 meter

Land	Tarief	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	Jaarlijks € 2.071	€ 2.071	47%	171	Dit product wordt afgegeven door de ILT.  De kosten van deze onderzoeken worden jaarlijks met een abonnement systeem in rekening gebracht.  Gemiddeld heeft een vissersvaartuig met een lengte van minder dan 24 meter een volume van 84,5 GT

BE	Een vast bedrag en een bedrag per ton.  Tot 50 ton - >€ 125 meer dan 50 tot 100 ton -> € 75 + € 1/ton meer dan 100 tot 150 ton-> € 100 + € 0,75/ton meer dan 150 tot 300 ton -> € 120 + € 0,62/ton meer dan 300 tot 500 ton -> € 155 + € 0,50/ton meer dan 500 ton ->€ 220 + € 0,37 /ton	Tot 50 ton -> € 127,40 meer dan 50 tot 100 ton -> € 76,44 + € 1,02 /ton meer dan 100 tot 150 ton-> € 101,92 + € 0,76/ton meer dan 150 tot 300 ton -> € 122,31 + € 0,63/ton meer dan 300 tot 500 ton -> € 157,98 + € 0,51/ton meer dan 500 ton ->€ 224,23 + € 0,38/ton	Niet bekend  De vergunning-verlenende organisatie schat in dat het tarief de kosten niet dekt	35	Volgens deze systematiek zou voor een gemiddeld Nederlands vissersvaartuig € 161,08 <sup>104</sup> in rekening gebracht worden.
DE	Op basis van uurtarief van € 114	€ 119,64 per uur	Deze organisatie heeft afgezien van deelname aan het onderzoek <sup>105</sup> .		
ES	Op basis van een uurtarief van € 120	€ 147,91 per uur	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd <sup>106</sup> .		
PL	Initieel 20-100GT € 46,48 <sup>107</sup> 100-300GT € 92,95 <sup>108</sup> Jaarlijks 20-100GT € 23,24 <sup>109</sup> 100-300Gt € 46,48 <sup>110</sup>	Initieel 20-100GT € 87,98 100-300GT € 175,94 Jaarlijks 20-100GT € 43,99 100-300Gt € 87,98	Niet bekend	524	Voor een gemiddeld Nederlands vaartuig zou het (gecorrigeerde) tarief van € 189,51 van toepassing zijn.
UK	Op basis van uurtarief van € 163,49 <sup>111</sup>	€ 163,49 per uur	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd. <sup>112</sup>		

<sup>104</sup> € 75,73+1,01\*84,5 = € 161,08

<sup>105</sup> Bron tarief: <https://www.gesetze-im-internet.de/bgvgebv/BJNR271300013.html>.

<sup>106</sup> Bron tarief: <https://sede.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/6270615E-CFBD-4BD4-B9A4-27066DBFC417/129254/Dispofinalcuarta142014.pdf>.

<sup>107</sup> PLN 200.

<sup>108</sup> PLN 400.

<sup>109</sup> PLN 100.

<sup>110</sup> PLN 200.

<sup>111</sup> £ 147.

<sup>112</sup> Bron tarief: The Merchant Shipping (Fees) Regulations 2017.

**Tabel 20.** Periodiek onderzoek niet geklasseerd vaartuig met een lengte van 24 meter of meer

Land	Tarief	Gecorrigeerd tarief	Dekking van de kosten	Aantal aanvragen (2017)	Andere aandachtspunten
NL	€ 2.426	€ 2.426	78%	171	Dit product wordt afgegeven door de ILT.  De kosten van deze onderzoeken worden jaarlijks met een abonnement systeem in rekening gebracht.  Gemiddeld heeft een vissersvaartuig met een lengte van 24 meter of meer een volume van 554,7 GT
BE	Een vast bedrag en een bedrag per ton.  Tot 50 ton € 125 meer dan 50 tot 100 € 75 + € 1,00/ton meer dan 100 tot 150 ton-> € 100 + € 0,75/ton meer dan 150 tot 300 ton -> € 120 + € 0,62/ton meer dan 300 tot 500 ton -> € 155 + € 0,50/ton meer dan 500 ton - € 220 + € 0,37/ton	Tot 50 ton -> € 127,40 meer dan 50 tot 100 ton -> € 76,44 + € 1,01/ton meer dan 100 tot 150 ton-> € 101,92 + € 0,76/ton meer dan 150 tot 300 ton -> € 122,31 + € 0,63/ton meer dan 300 tot 500 ton -> € 157,98 + € 0,51/ton meer dan 500 ton -> € 224,23 + € 0,38/ton	Niet bekend  De vergunning-verlenende organisatie schat in dat het tarief de kosten niet dekt.	35	Volgens deze systematiek zou voor een gemiddeld Nederlands vissersvaartuig € 410,73 <sup>113</sup> in rekening gebracht worden.
DE	Op basis van uurtarief van € 114	€ 119,64	Deze organisatie heeft afgezien van deelname aan het onderzoek. <sup>114</sup>		
ES	Op basis van een uurtarief van € 120	€ 147,91	Voor dit product is geen informatie gevalideerd of aangeleverd <sup>115</sup> .		

<sup>113</sup> € 222,14+€ 0,37\*554,7= € 410.73.

<sup>114</sup> Bron tarief: <https://www.gesetze-im-internet.de/bvgv/bjnr271300013.html>.

<sup>115</sup> Bron tarief: <https://sede.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/6270615E-CFBD-4BD4-B9A4-27066DBFC417/129254/Dispofinalcuarta142014.pdf>.

PL	Initieel	Initieel	Niet bekend	21	Aan de organisatie is gevraagd om deze informatie aan te vullen.  Voor een gemiddeld Nederlands vaartuig zou het (gecorrigeerde) tarief van € 134,26 van toepassing zijn.
	100-300GT	100-300GT			
	€ 92,95 <sup>116</sup>	€ 175,94			
	300-500GT	300-500GT			
	€ 139,43 <sup>117</sup>	€ 263,92			
	500-2.000 GT	500-2.000 GT			
	€ 232,38 <sup>118</sup>	€ 439,86			
	2.000-10.000 GT	2.000-10.000 GT			
	€ 464,75 <sup>119</sup>	€ 879,71			
	Jaarlijks	Jaarlijks			
100-300GT	100-300GT	Voor dit product is geen informatie geleverd of aangeleverd. <sup>126</sup>			
€ 46,48 <sup>120</sup>	€ 87,98				
300-500GT	300-500GT				
€ 69,71 <sup>121</sup>	€ 131,95 500-2.000 GT				
500-2.000 GT	€ 219,93 2.000-10.000 GT				
€ 116,19 <sup>122</sup>	€ 439,86 <sup>124</sup>				
2.000-10.000 GT					
€ 232,38 <sup>123</sup>					
UK	Op basis van uurtarief van € 163,49 <sup>125</sup>	€ 163,49			

### 3.8.3 Totstandkoming tarieven in de verschillende lidstaten

De bovenstaande tabellen laten de variatie zien in de tarieven van de geselecteerde producten in de sector visserij. Hieronder wordt toegelicht hoe de huidige tarieven die worden gehanteerd in deze sector in de verschillende landen tot stand zijn gekomen en welke keuzes daarbij zijn gemaakt. De informatie in de tabellen en de toelichting zijn gebaseerd op de ingevulde vragenlijsten en gesprekken met functionarissen van de betreffende organisaties.

#### Nederland

In de sector visserij is de ILT verantwoordelijk voor de vergunningverlening en voert deze voor een deel zelf uit. Kiwa voert sinds 2010 ook een deel van de vergunningverlening uit en verleent namens de minister van IenW (dus in mandaat) eenvoudige vergunningen aan personen en transportbedrijven. De ILT is verantwoordelijk voor de verlening van de overige vergunningen. Voor de visserij functioneert de ILT als Klassenbureau, waardoor

<sup>116</sup> PLN 400.

<sup>117</sup> PLN 600.

<sup>118</sup> PLN 1000.

<sup>119</sup> PLN 2000.

<sup>120</sup> PLN 200.

<sup>121</sup> PLN 300.

<sup>122</sup> PLN 500.

<sup>123</sup> PLN 1.000.

<sup>124</sup> PLN 1.000.

<sup>125</sup> £ 147.

<sup>126</sup> Bron tarief: The Merchant Shipping (Fees) Regulations 2017.

een vissersschip vrijwel alle benodigde vergunningen van de ILT ontvangt. De kosten van onderzoeken en certificaten van een vissersvaartuig worden door de ILT jaarlijks met een abonnement systeem in rekening gebracht.

Voor zowel de tarieven die Kiwa als de ILT hanteert, geldt dat de individuele tarieven niet verklaard kunnen worden door de individuele kostprijzen. Alle tarieven die de ILT en Kiwa voor de visserij hanteren, dekken<sup>127</sup> samen respectievelijk 45%<sup>128</sup> en 78%<sup>129</sup> van de kosten. Het is in dit onderzoek niet bekend geworden of de mate van kostendekkendheid het gevolg is van keuzes die zijn gemaakt op productniveau of op sectorniveau en de eventuele achtergronden hiervan. De opbouw van de tarieven van de ILT is niet transparant omdat de tarieven zijn gebaseerd op verouderde kostprijsgegevens en zijn geïndexeerd waardoor de tarieven niet synchroon meer lopen met de kostprijzen.

De door Kiwa gehanteerde tarieven zijn gebaseerd op de tarieven die de Inspectie Verkeer en Waterstaat (thans Inspectie Leefomgeving en Transport) in 2008 hanteerde. Dit tarief en de opbouw ervan waren geen weergave van de werkelijke kosten. De tarieven die Kiwa in 2010 hanteerde werden de eerste drie jaar beperkt verhoogd. Na deze drie jaar zijn de tarieven gedaald, afgezien van een inflatiecorrectie.

### **België**

In België is de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer DG Scheepvaart verantwoordelijk voor de uitgifte van producten in de sector visserij. De huidige tarieven zijn vastgesteld in 1999 en het verschilt per tarief of deze geïndexeerd is, dit hangt af van het Koninklijke Besluit waar de vergunning in is vastgelegd. De tarieven zijn niet bepaald op basis van de kostprijs. De keuze voor de tarieven is een politiek besluit geweest (in 1999), de reden achter deze keuze is niet bekend. Het is wel de bedoeling dat de tarieven voor de sector visserij worden geactualiseerd in 2020. Deze herijking zal niet leiden tot volledig kostendekkende tarieven. Gezamenlijk dekken de tarieven in de sector visserij de kosten voor de vergunningverlening niet. De overige kosten worden gefinancierd uit de algemene financieringsgelden van de overheid.

### **Polen**

In Polen zijn de maritieme administratie en kantoren verantwoordelijk voor de afgifte van producten in de koopvaardijsector. De tarieven voor deze producten zijn vastgelegd in de Wet inzake maritieme veiligheid en zijn vastgesteld door het ministerie van Transport en Maritieme Economie. De huidige tarieven zijn sinds 2011 niet meer geactualiseerd.

De taken van de maritieme administratie en kantoren worden voor het grootste deel gefinancierd met algemeen overheidsgeld. De maritieme administratie voert geen kostprijsanalyses uit en daarom zijn de kostprijzen van deze producten niet bekend. Salarissen van werknemers, de kosten van kantoorapparatuur en elektriciteit zijn in ieder geval niet meegenomen in de tarieven.

---

<sup>127</sup> De gemiddelde kostendekkendheid van de door ILT en Kiwa gehanteerde tarieven is berekend met behulp van de "Rapportage validatieonderzoek kostprijsmodellen" van ILT en Kiwa, PwC, december 2015.

<sup>128</sup> Bij de berekening van de kostprijs van de ILT zijn alleen de kosten meegenomen die betrekking hebben op vergunningverlenende activiteiten. De kosten bestaan uit directe kosten (waaronder loonkosten, exploitatiekosten en vervoerskosten) en indirecte kosten (waaronder kosten van ondersteunende diensten en huisvesting).

<sup>129</sup> Bij de berekening van de kostprijs van Kiwa zijn alle kosten van Kiwa Register meegenomen omdat Kiwa Register uitsluitend is gericht op vergunningverlenende activiteiten.

## 4 Algemene bevindingen

- Voor de geselecteerde voertuiggebonden vergunningen, waarvoor meer dan alleen een administratieve controle nodig is, wordt in de geselecteerde landen meestal een variabel tarief in rekening gebracht, op basis van bestede tijd of op basis van volume<sup>130</sup> terwijl deze tarieven in Nederland vast zijn. Voor persoons- of onderneminggebonden vergunningen wordt in de andere landen, over het algemeen, net als in Nederland een vast tarief in rekening gebracht. De vaste tarieven die in Nederland in rekening worden gebracht, zijn na correctie voor het prijspeil meestal hoger dan de tarieven die in de andere lidstaten worden gehanteerd.
- Het komt weinig voor dat tarieven voor individuele producten zijn gebaseerd op de specifieke kostprijs van dat product. De tarieven lopen daarom vaak ook niet synchroon met kostprijzen. Bij veel van de onderzochte organisaties kunnen kostprijzen op productniveau niet gemakkelijk achterhaald worden en is niet bekend of en in hoeverre de tarieven van de geselecteerde producten de kosten dekken. Vaak wordt hiervoor op sectorniveau een afweging gemaakt, maar is het vervolgens niet helder hoe dit is doorvertaald naar de individuele tarieven. In de gevallen waarin de huidige tarieven de kosten wel dekken (naar inschatting), lijkt dit vaak een toevalstreffer en geen opzet te zijn.
- Het is bij de meeste betrokken organisaties niet transparant en duidelijk hoe individuele tarieven tot stand zijn gekomen en welke (politieke) keuzes daarbij op individueel of productniveau zijn gemaakt. Het komt vaak voor dat het tarief lang geleden is vastgesteld en dat er geen documentatie beschikbaar is van de overwegingen die destijds zijn gemaakt.
- Het verschilt bij de betrokken organisaties of tarieven systematisch worden geïndexeerd. In Duitsland mogen tarieven bijvoorbeeld niet geïndexeerd worden omdat dit invloed heeft op de inflatie terwijl tarieven in andere landen vaak juist wel periodiek geïndexeerd worden vanwege de inflatie.
- Er zijn verschillende manieren waarop de kosten die niet door de gehanteerde tarieven worden gedekt, worden gefinancierd. Vaak komt het voor dat de resterende kosten in dat geval door publiek geld worden gefinancierd. Er zijn ook organisaties die de resterende kosten financieren door een jaarlijkse heffing op te leggen aan de betrokken ondernemingen<sup>131</sup> of door deze kosten door te berekenen door middel van een belasting op het uiteindelijke product dat bestemd is voor consumenten<sup>132</sup>.
- Doordat de overwegingen voor tarieven op individueel productniveau in de meeste gevallen niet achterhaald zijn in dit onderzoek, is er beperkt inzicht in de mate waarin kruissubsidiering voorkomt. Wel is bekend dat er in het Verenigd Koninkrijk voor is gekozen om geen heffing voor kleine spoorwegondernemingen in rekening te brengen om toetreding voor kleine spoorwegondernemingen te stimuleren. De kosten worden gedragen door grote(re) spoorwegondernemingen. Ook is bekend dat in België de tarieven voor de digitale tachograafkaart voor vrachtwagenchauffeurs bewust lager zijn dan de tachograafkaarten voor ondernemingen en werkplaatsen vanwege het verschil in financiële draagkracht.

---

<sup>130</sup> In de sector visserij.

<sup>131</sup> In de sector spoor in het Verenigd Koninkrijk en België.

<sup>132</sup> In de sector luchtvaart in Spanje.

## Bijlagen bij rapportage:

Internationale benchmark tarieven transportsector

I	Plan van aanpak	49
II	Selectie van vergunningen	51



# I Plan van aanpak

Om invulling te geven aan de doelstelling van het onderzoek is het project in vier fasen uitgevoerd aan de hand van het plan van aanpak in deze bijlage.

## Fase 1. Vooronderzoek

Fase 1 was het vooronderzoek om samen met de opdrachtgever en begeleidingscommissie de doelstellingen, scope en resultaten van het project af te stemmen en te concretiseren. Hierbij is aandacht besteed aan inhoudelijke aspecten (zoals vergunningen en lidstaten) en organisatorische aspecten (zoals planning en eventuele afstemming met sectorpartijen).

### Startgesprek

Het project is gestart met een startgesprek met de opdrachtgever en de begeleidingscommissie. Het doel van dit gesprek was om de doelstellingen, scope en resultaten scherp te krijgen.

### Vooronderzoek

Tijdens het vooronderzoek is aan de hand van openbare gegevens en de gegevens die beschikbaar werden gesteld door de opdrachtgever, informatie verzameld over de vergunningen die worden uitgegeven door ILT en KIWA voor de vervoerssectoren. Dit vooronderzoek was noodzakelijk om een selectie te kunnen maken van de vergunningen die in het onderzoek zijn betrokken. Daarnaast zijn de gegevens verzameld om de factsheets in te vullen voor de Nederlandse situatie.

### Selectie in overleg met de begeleidingscommissie

Het doel van de tweede bijeenkomst met de begeleidingscommissie was om de doelstelling, scope en resultaten van de internationale benchmark definitief vast te stellen. Tijdens deze bijeenkomst is het conceptplan van aanpak besproken.

## Fase 2. Deskstudie geselecteerde lidstaten

Deze fase had als doel om gegevens van de geselecteerde vergunningen en de vergunningensystemen per sector per lidstaat te vergelijken en de interviews met de deskundigen inhoudelijk voor te bereiden.

### Identificeren deskundigen en informatiebronnen

Via het netwerk van de begeleidingscommissie en het eigen netwerk, is gestart met het identificeren van deskundigen in de lidstaten. Daarnaast is bekeken welke informatiebronnen over tarieven, procedures, werkwijzen en vergunningensystemen beschikbaar zijn.

Vervolgens is contact opgenomen met de betreffende deskundige waarbij een toelichting op de benchmark is gegeven, is gevraagd om hun medewerking en waarbij informatiebronnen voor de deskstudie zijn geïnventariseerd. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop we informatie kunnen verifiëren en aanvullen.

### Dataverzameling

De informatie die nodig is voor de benchmark is verzameld en vastgelegd in een factsheet per vergunning. Hierin is onder meer de volgende informatie opgenomen:

- Een korte omschrijving van de vergunning en procedure.
- De doelgroep (particulieren, zzp-ers, kleine en grote ondernemingen).

- De organisatie die verantwoordelijk is voor de verlening.
- Het huidige tarief (eventueel verdeeld naar doelgroep).
- Het aantal aangevraagde vergunningen (referentiejaar 2017).
- De kostprijsmethode en de mate van kostendekkendheid.

Het vooronderzoek heeft 29 factsheets opgeleverd waaruit de 17 meest vergelijkbare vergunningen zijn geselecteerd die nader zijn onderzocht in fase 3.

### **Gap analyse**

De gap analyse gaf een eerste inzicht in de verschillen tussen lidstaten en maakte zichtbaar welke informatie belangrijk is om te komen tot een goede vergelijking. Deze analyse was nodig om de interviews (zie fase 3) voor te bereiden zodat kon worden doorgevraagd op eventuele opmerkelijke verschillen of onduidelijkheden.

De resultaten van deze analyse zijn vastgelegd in een beknopte samenvatting per vergunning. De tussenresultaten zijn met de begeleidingscommissie besproken tijdens een bijeenkomst.

## **Fase 3. Verifiëren en aanvullen informatie**

De doelstelling van deze fase was het toetsen en aanvullen van de informatie voor de benchmark bij de deskundigen in de betreffende lidstaten. Door de interviews zorgvuldig voor te bereiden hebben we de tijdsbesteding van de respondent beperkt en kon specifiek worden ingegaan op de verschillen.

### **Vorbereiden vragenlijst**

De resultaten van de gap analyse zijn verwerkt in concrete vragen voor de respondenten. Daarnaast is gevraagd om het factsheet per vergunning te controleren. De vragen en het factsheet zijn ter voorbereiding op het interview aan de respondent gestuurd.

### **Verifiëren informatie met deskundigen**

Een deel van de respondenten heeft schriftelijk gereageerd op de factsheet en de vragenlijst. Met een ander deel van de respondenten zijn interviews uitgevoerd om de informatie aan te vullen.

### **Nadere analyse informatie uit benchmark**

Op basis van de geverifieerde en aangevulde informatie van de deskundigen in de lidstaten is de eerdere analyse bijgesteld. De eerste resultaten van de vergelijking zijn met de begeleidingscommissie besproken in een bijeenkomst. Vervolgens zijn afspraken gemaakt hoe de resultaten verwerkt moesten worden in het eindrapport.

## **Fase 4. Analyse en rapportage**

De doelstelling van deze fase was om op basis van de vergelijking per vergunning en lidstaat te komen tot een eindrapportage waarin de tarieven en de totstandkoming hiervan per sector en lidstaat worden vergeleken.

De tussentijdse resultaten van het onderzoek zijn verwerkt in een concepteindrapport dat tijdens een bijeenkomst met de begeleidingscommissie is besproken en is afgestemd. Het definitieve eindrapport wordt in overleg met de opdrachtgever en de begeleidingscommissie opgeleverd.

## II Selectie van vergunningen

In de onderstaande tabel zijn de 29 producten uit de eerste selectie opgenomen en is kort toegelicht waarom een product wel of niet in de uiteindelijke selectie is opgenomen.

**Tabel 21. Selectie van producten per sector**

Product	Geselecteerd	Belangrijkste factor	
<b>Binnenvaart</b>			
1	Rijnvaartvaartverklaring	✓	Omzet
2	Controlemeting voor verlenging geldigheid meetbrief	✓	Omzet
3	Onderzoek aanwijzen erkende bedrijven voor keuring	✗	Niet goed vergelijkbaar
4	Meting of hermeting van een schip	✗	Relatief klein aantal
5	Afgifte meetbrief zonder meting	✗	Impact tarief relatief klein
<b>Bus</b>			
6	Communautaire vergunning	✓	Tarief
7	Reisbladenboek	✓	Aantal afgegeven producten
<b>Goederenvervoer over de weg</b>			
8	Bestuurderskaart digitale tachograaf	✓	Aantal afgegeven producten
9	Bedrijfskaart digitale tachograaf	✓	Omzet
10	Werkplaatskaart digitale tachograaf	✗	Relatief klein aantal

<b>Koopvaardij</b>			
11	Monsterboekje	✓	Aantal afgegeven producten
12	Vaarbevoegdheidsbewijs officier	✓	Aantal afgegeven producten
13	Erkenning vaarbevoegdheidsbewijs	✓	Aantal afgegeven producten
14	Bunker liability certificaat	✗	Impact tarief op doelgroep beperkt
<b>Luchtvaart</b>			
15	Besluit op aanvraag medisch certificaat	✗	Vergelijkbaarheid uitgave
16	Bewijs van bevoegdheid vliegers RPL, PPL, BPL en CPL-FB	✓	Omzet
17	Bewijs van luchtwaardigheid luchtvaartuigen <2.000 kg	✓	Omzet
18	Aanvraag voor bijschrijving op een certificaat voor examinerator	✗	Relatief klein aantal
19	Bewijs van bevoegdheid vliegers ATPL, CPL, MPL	✗	Al een vergelijkbaar product met vergelijkbaar tarief geselecteerd.
20	Bewijs van inschrijving luchtvaartuigen <2.000 kg	✓	Aantal afgegeven producten
<b>Spoor</b>			
21	Machinistenvergunning	✓	Omzet
22	Vergunning indienststelling spoorvoertuig	✓	Omzet
23	Verzoek behandelen informatiedossier	✗	Niet goed vergelijkbaar
24	Inschrijving spoorvoertuig in register	✗	Impact tarief op doelgroep beperkt

<b>Taxi</b>			
25	Vergunning voor taxivervoer	✓	Omzet
26	Chauffeurskaart BCT	✗	Niet goed vergelijkbaar
<b>Visserij</b>			
27	Onderzoek vernieuwing/continuering certificaat vissersvaartuig < 24 meter; niet geklasseerd	✓	Omzet
28	Periodiek onderzoek vernieuwing/continuering certificaat vissersvaartuig > 24 meter > 400 GT; niet geklasseerd	✓	Omzet
29	Monsterboekje	✗	Al een vergelijkbaar product meegenomen bij koopvaardij.