

Vergaderjaar 2014–2015

31 521

Taxibeleid

Nr. 85

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2015

Op 26 november 2014 (Kamerstuk 31 521, nr. 83) heb ik u per brief geïnformeerd over de knelpunten in de handhaving via de BCT, omdat de betrouwbaarheid van de gegevens uit de BCT niet volledig gegarandeerd kon worden. Vervolgens heb ik u tijdens het VAO op 4 december 2014 toegezegd uw Kamer hierover nader zullen informeren zodra er meer duidelijkheid was over een oplossing voor de geconstateerde knelpunten (Handelingen II 2014/15, nr. 33, item 14). Met deze brief geef ik hieraan gevolg.

Tegelijkertijd voer ik daarmee, mede namens de staatsecretaris van Financiën, de motie uit van het lid De Boer¹. U krijgt de brief tot mijn spijt later dan gepland, zoals is geconstateerd in de Commissiebrief van 11 februari jl., in verband met de noodzaak om nog resultaten van nader onderzoek mee te kunnen nemen.

Hieronder ga ik in op de invoering van de BCT, de aanpassing van de BCT specificaties, de daarmee verbonden planning en kosten en de handhaving door de ILT en de Belastingdienst.

Invoering BCT

Sinds 1 juli 2014 moeten straattaxi's op basis van het Besluit personenvervoer 2000 verplicht zijn uitgerust met een BCT. Vanaf 1 februari 2015 geldt deze verplichting voor alle taxi's, dus ook voor het contractvervoer. Doelstellingen van de invoering van de BCT zijn: betere informatieverstrekking naar de klant bij afrekening van ritten, het verbeteren van de controle en handhaving van onder meer rij- en rusttijden, het verminderen van administratieve lasten en het verbeteren van administratieve procedures en het optimaliseren van managementinformatiesystemen voor bedrijven.

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 588

Inmiddels zijn bijna 30.000 taxi's voorzien van een BCT. Dat komt neer op ongeveer 90%. Met de BCT worden alle gegevens ten behoeve van de rittenregistratie en arbeids- en rusttijden nu digitaal geregistreerd, de oude arbeidsintensieve manier van werken met handmatige registratie is niet meer nodig. De geregistreeerde informatie is completer en minder fraudegevoelig.

Voor de klanten is met de invoering van de BCT het taxivervoer betrouwbaarder geworden. De BCT kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat de GPS-coördinaten van de taxirit op de ritbon komen te staan. Dit helpt de klant om achteraf nog beter te controleren of hij goed is vervoerd.

Om de taxisector te ondersteunen bij het voldoen aan de verplichting is een subsidieregeling getroffen. Per BCT was 600 euro beschikbaar. De subsidieregeling liep tot 1 september 2014. Voor gedupeerden van het faillissement van BCT fabrikant Quipment, die tijdig een BCT hadden besteld, is de mogelijkheid geboden om na 1 september 2014 alsnog van de regeling gebruik te maken met een beroep op overmacht en bewijs van tijdige bestelling. Tot 15 maart 2015 zal het subsidieloket voor deze doelgroep open worden gehouden.

Huidige stand van zaken

Dankzij de subsidieregeling beschikt het ongeveer 90% van de taxi's over een BCT en wordt deze ook gebruikt voor de rittenadministratie. Drie BCT fabrikanten bedienen de taxisector met BCT's. Euphoria/ Cabman heeft een aandeel van 63% van de markt, Taxitronic van 23% en QTwee (de rechtsopvolger van Quipment) van 14%.

De situatie van twee van de drie fabrikanten is een punt van aandacht:

- QTwee, de rechtsopvolger van Quipment, heeft nog geen typegoedkeuring van de RDW. De laatste stappen om deze te verkrijgen worden momenteel gezet en de verwachting is dat QTwee op korte termijn de typegoedkeuring zal krijgen.
- Op 2 februari 2015 is het faillissement uitgesproken over Taxitronic en zusterbedrijf Neone. De curator onderzoekt de mogelijkheden voor de voortzetting van de dienstverlening en van een doorstart. Er is een reële kans dat de doorstart slaagt. De consequenties van het faillissement voor de klanten van Taxitronic zijn nu nog niet duidelijk. Wanneer dat wel het geval is, zal ik u nader informeren.

Oplossen knelpunten door aanpassing van de BCT specificaties

De knelpunten die de ILT ondervond bij handhaving via de BCT, zijn nader geanalyseerd, om zo te kunnen werken aan een oplossing. Er blijken drie oorzaken aan de knelpunten ten grondslag te liggen:

1. er zaten ontwerpfouten in de door de fabrikanten geleverde BCT's;
2. in de Regeling specificaties en typegoedkeuring boardcomputer taxi is vastgelegd dat voor alle updates een bezoek aan de werkplaats en een afmelding bij de RDW vereist is;
3. er bestond teveel interpretatieruimte bij een aantal specificaties.

In nauw overleg met de BCT fabrikanten en de taxisector zijn de problemen in kaart gebracht. Naar aanleiding daarvan zijn op verzoek van zowel de fabrikanten en de sector, als op verzoek van de ILT, de BCT-specificaties gewijzigd om knelpunten op te lossen en de handhaving beter mogelijk te maken. De regeling met de gewijzigde BCT-specificaties ligt inmiddels voor notificatie in Brussel.

De invoering van de nieuwe specificaties levert het volgende op:

- Bijna alle software-updates kunnen straks buiten de werkplaats plaatsvinden. Alleen voor de installatie van software-updates die de

meetapparatuur voor de taxiritten beïnvloeden, moeten taxi's nog naar de werkplaats. Dat is alleen in uitzonderlijke gevallen aan de orde, mogelijk eenmaal per jaar, eventueel gecombineerd met de jaarlijkse APK keuring of tijdens regulier onderhoud.

- Problemen in het functioneren van de BCT kunnen al meteen na de installatie van de software-update snel en goedkoop worden opgelost. Daarmee wordt de doorontwikkeling van de BCT's gemakkelijker.
- Na installatie van de software-update op basis van de aangepaste BCT specificaties is volledige handhaving door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) mogelijk.
- Een sluitende digitale rittenadministratie voor de Belastingdienst.

Planning invoering aangepaste BCT specificaties

Om de aangepaste BCT specificaties te kunnen invoeren, moet een aantal stappen worden doorlopen, die elk hun eigen doorlooptijd hebben. De planning van die verschillende stappen is als volgt:

1. *Wijziging van de Regeling specificaties BCT (Stcrt. 2010, nr. 11225)*
De verwachting is dat de aangepaste regeling per 1 april 2015 in werking kan treden. Hiertoe moet de verplichte EU notificatieprocedure worden doorlopen; deze is (zonder verlenging) op 16 maart 2015 afgerond.
2. *Softwareontwikkeling*
De software moet aangepast worden aan de nieuwe specificaties. De BCT-fabrikanten geven aan hiervoor zes tot negen maanden nodig te hebben.
3. *Certificering software-update*
De aangepaste software moet vervolgens gecertificeerd worden door testbureaus; deze fase wordt afgesloten met een goedkeuring door de RDW.
De fabrikanten vinden het lastig om aan te geven hoe lang deze fase gaat duren. Op basis van eerdere ervaringen is de inschatting dat dit drie maanden in beslag neemt.
4. *Uitrol van de software-update*
De installatie van de software-update op de BCT's van de ruim 30.000 taxi's is volgens de sector binnen drie maanden mogelijk. Dit kan dan buiten de werkplaats.

Het tempo waarin de fabrikanten de benodigde software zullen ontwikkelen, testen, laten certificeren en uitrollen verschilt per fabrikant. De volledige uitrol van de software-update zal volgens de inschattingen van de fabrikanten tussen april en juli 2016 kunnen worden afgerond.

Om te garanderen dat na de nieuwe software-update de juiste informatie wordt gegenereerd voor de handhaving, zijn de ILT en de Belastingdienst intensief betrokken bij het testproces. Op deze manier wordt zeker gesteld dat de nieuwe software voldoet, voordat deze wordt uitgerold.

Kosten invoering aangepaste BCT specificaties

De kosten voor invoering van de aangepaste BCT specificaties zijn uitgevraagd bij de BCT-fabrikanten.

- *Kosten softwareontwikkeling*
Deze kosten verschillen per fabrikant; dit is afhankelijk van het type BCT. De wijzigingen voor het ene type BCT zijn eenvoudiger te programmeren dan voor het andere type. Daarnaast kan de ene fabrikant de software in eigen huis laten ontwikkelen en moet de andere fabrikant dat buiten de deur laten doen. De fabrikanten rekenen hiervoor met bedragen tussen € 30.000,- en € 320.000,-.
Om de ontwikkeling van de software te versnellen en het doorberekenen van kosten voor de taxi-ondernemers te beperken, overweeg ik

een financiële bijdrage aan de fabrikanten voor het ontwikkeltraject. Dit moet wel binnen de kaders van Europese staatssteunregelingen passen. Daarmee wordt indirect voldaan aan het verzoek van KNV om de taxi-ondernemers tegemoet te komen, omdat de ontwikkelkosten dan door de fabrikanten niet geheel doorberekend hoeven te worden in de prijs voor de geüpdate software.

- *Kosten certificering software-update*
Certificering van de software-update kost volgens de raming van de fabrikanten tussen de € 5.000 en de € 25.000. Deze kosten worden voor het grootste deel bepaald door de beoordeling van de update door testhuizen, de wijzigingen die daarna nog moeten worden aangebracht en het aantal keer dat de software opnieuw moet worden voorgelegd aan een testhuis.
- *Uitrol van de software-update*
Dit zou met de tot nu toe gehanteerde methode voor de taxiondernemers ongeveer € 60,- per BCT kosten, exclusief softwarekosten. De RDW werkt, om deze kosten aanzienlijk te verlagen, mee aan een efficiënte werkwijze voor de installatie van de software-update die kan plaatsvinden buiten kantoor tijden.

Ik informeer u op korte termijn over de mogelijkheden voor een financiële bijdrage.

Handhaving ILT

Zoals in mijn brief van 26 november 2014 aangegeven kan ILT op dit moment nog niet volledig handhaven op basis van de gegevens van de BCT.

Als de nieuwe software is uitgerold zal de ILT in de eerste periode daarna nog rekening houden met onwennigheid van beide kanten en kleine overtredingen die het gevolg zijn van een vergissing niet direct zwaar bestraffen. De ILT zal uiteraard wel optreden als blijkt dat een ondernemer bewust overtredingen begaat.

Handhaving Belastingdienst

Uit de pilot van de Belastingdienst is gebleken dat de gegevens uit de BCT nog niet geheel voldoen aan wat verwacht mag worden op basis van het protocol dat KNV met de drie BCT-fabrikanten heeft opgesteld. Het betreft hier de fiscale eisen voor een sluitende rittenregistratie en tevens zijn de fiscale gegevens uit de BCT nog niet altijd op de afgesproken wijze voorzien zijn van een digitale handtekening. De benodigde aanpassingen om te voldoen aan de afspraken uit het protocol kunnen worden meegenomen in de software-update.

Voor handhaving door de Belastingdienst heeft dit tot gevolg dat voorlopig de bewijskracht van de BCT niet volledig is tot realisatie van de aanpassingen. Er zijn aanvullende gegevens uit de bedrijfsadministratie nodig. Het betekent overigens niet dat de BCT niet al als (ondersteunend) bewijsmiddel kan dienen. Voor de fiscale wetgeving geldt als uitgangspunt een vrije vorm van een administratie en bewijs, waarbij de BCT in beginsel toelaatbaar is als (een onderdeel van) bewijs.

Conclusie

Het is zaak om bij elke stap die in het invoeringstraject van de BCT wordt gezet opnieuw te kijken of hiermee de eerder genoemde doelen van de BCT ook daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd. Met de software update die nu wordt doorgevoerd en gezien de nauwe betrokkenheid van de ILT en de Belastingdienst in het testtraject, zullen de eerder geconsta-

teerde knelpunten worden opgelost en worden de doelen van de BCT gerealiseerd.

Naar verwachting kan het invoeringstraject daarna worden afgerond.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld