

Vergaderjaar 2014–2015

31 521

Taxibeleid

Nr. 90

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 27 mei 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 13 februari 2015 over invoering boordcomputer Taxi en uitvoering van de motie van het lid De Boer over de verplichte BCT voor taxichauffeurs (Kamerstuk 31 521, nr. 85).

De vragen en opmerkingen zijn op 11 maart 2015 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 26 mei 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Invoering BCT	2
Huidige stand van zaken	4
Oplossen knelpunten door aanpassing van de BCT-specificaties	4
Planning invoering aangepaste BCT-specificaties	5
Kosten invoering aangepaste BCT-specificaties	5
Handhaving ILT	6
Handhaving Belastingdienst	7
Conclusie	7

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de invoering van de Boordcomputer Taxi (BCT). Zij hebben daarbij nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de invoering van de BCT. Deze leden constateren dat het invoeringsproces van de BCT niet soepel verloopt en maken zich hierover zorgen. Daarom hebben zij een aantal vragen aan de Staatssecretaris.

De leden van de CDA-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de invoering van de BCT en hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de invoering van de BCT. Zij constateren dat het veel tijd en geld kost om de BCT te optimaliseren. Hierover hebben deze leden enkele vragen en opmerkingen.

Invoering BCT

Naar aanleiding van het proces tot op heden, de diverse faillissementen en de constatering dat er voorlopig niet kan worden gehandhaafd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vragen de leden van de VVD-fractie hoe het zover heeft kunnen komen dat, jaren na de besluitvorming over verplichte invoering van de BCT, een goed functionerende BCT nog steeds geen feit is. Is het invoeringstraject geëvalueerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Graag vernemen de leden van de VVD-fractie wanneer de invoering van de BCT door de Staatssecretaris wordt heroverwogen, gezien alle genoemde ontwikkelingen. Wanneer weegt de aanvullende inzet niet meer op tegen de doelstellingen die beoogd worden?

De leden van de VVD-fractie vragen wat de consequenties zijn als er besloten wordt om nu te stoppen met de invoering van de BCT. Zijn er geen andere manieren om hetzelfde doel dan wel subdoelstellingen te realiseren? Leidt de invoering van de BCT niet tot extra (administratieve) verplichtingen en daarmee lasten voor ondernemers, terwijl een van de doelstellingen juist is om deze te verminderen?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de 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. Deze leden vragen of en wanneer deze doelstellingen gerealiseerd worden. Klopt de stelling van de leden van de VVD-fractie dat dit pas eind 2016 kan worden beoordeeld, gelet op de huidige situatie en het voorgestelde tijdpad in de brief? Heeft de Staatssecretaris inmiddels onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan onderbouwen wat de meerwaarde is van de BCT voor het contractvervoer. Zij vragen haar om daar de vier genoemde doelstellingen bij te betrekken en aan te geven of deze doelstellingen ook zonder BCT kunnen worden gerealiseerd. Deze leden vragen haar tevens wat de meerwaarde van de BCT is voor het straattaxivervoer. Ook daarbij vragen zij haar de vier genoemde doelstellingen te betrekken en aan te geven of deze doelstellingen ook zonder BCT kunnen worden gerealiseerd.

De leden van de VVD-fractie zien dat tot op heden de invoering van de BCT vooral voor grote administratieve rompslomp, grote onduidelijkheid voor de taxibranche en extra kosten voor bedrijfsleven en Rijk heeft gezorgd. Deelt de Staatssecretaris deze mening? Zo nee, waarom niet? Kan per doelstelling worden aangegeven wanneer deze doelstelling is bereikt en wat daar nog voor nodig is? Meer specifiek stellen deze leden nog de volgende vragen over de doelstellingen:

- Zijn er inmiddels geen nieuwe systemen die de klant betere informatie geven bij de afrekening van de ritten, zoals betalen op rekening en het toesturen van de route? Is de betrouwbaarheid voor de klant ook niet op andere manieren vast te stellen, die ook beter passen bij de klantvraag? Heeft de Staatssecretaris onderzoek gedaan naar dergelijke mogelijke alternatieven? Zo nee, waarom niet?
- Op welke wijze worden met de invoering van de BCT precies de administratieve lasten verminderd: met welk percentage en wanneer?
- Waarom wordt er in Nederland vastgehouden aan de rij- en rusttijdenwet voor taxi's, in tegenstelling tot in andere Europese landen?
- Op welke wijze worden administratieve procedures verbeterd en managementinformatiesystemen voor bedrijven geoptimaliseerd? Vindt de Staatssecretaris dat geen verantwoordelijkheid van de sector zelf? Hoe verhoudt deze doelstelling zich tot de huidige chaos rondom de BCT? Zijn de procedures nu duidelijker? Zo ja, kan de Staatssecretaris dit inzichtelijk maken?
- Kan de Staatssecretaris onderbouwen op welke wijze de BCT managementinformatiesystemen optimaliseert, zeker nu veel bedrijven in het kader van hun eigen bedrijfsvoering inmiddels veel betere, op hun eigen bedrijfsvoering aansluitende, managementinformatiesystemen hebben ontwikkeld, mede omdat het contractvervoer dat al vraagt?
- Is er in Nederland sprake van extra veiligheidseisen aan de BCT ten opzichte van in andere landen, zoals de digitale handtekening? Is dit, met de kennis van nu en toekomstige ICT-ontwikkelingen, nog steeds noodzakelijk?

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief dat momenteel bijna 30.000 taxi's zijn voorzien van een BCT, wat neerkomt op ongeveer 90 procent. Wat betekenen de voorgestelde aanpak voor de verdere invoering van de BCT en de onmogelijkheid tot handhaving door ILT en Belastingdienst voor de 10 procent waarin nog geen BCT geïnstalleerd is?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de doelstellingen van de invoering van de BCT de volgende 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. Deze leden vragen of de BCT de beste manier is om deze doelstellingen te bereiken en vragen de Staatssecretaris in te gaan op de mogelijkheden van nieuwe ICT-oplossingen en apps die dezelfde functies kunnen vervullen als de BCT. In datzelfde kader vragen deze leden naar de verhouding van het invoeringstraject van de BCT tot de evaluatie van de Taxiwetgeving dit voorjaar.

De leden van de PvdA-fractie vernemen uit de brief dat inmiddels 90 procent van de taxi's over een BCT beschikt. Wanneer verwacht de Staatssecretaris dat (om en nabij) 100 procent van de taxi's beschikking heeft over een BCT, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de reden is dat circa 10 procent van alle taxi's nog geen BCT heeft. Zijn dat financiële, praktische of andere redenen, zo vragen zij. Nu subsidie niet meer mogelijk is, klemmt het volgens deze leden des te meer dat zoveel taxi's nog geen BCT hebben.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de bevindingen van de Staatssecretaris omtrent betrouwbaarheid in het taxivervoer. Zij stelt in de brief dat de invoering van de BCT het vervoer betrouwbaarder heeft gemaakt. Waaruit blijkt dat dit inderdaad het geval is?

Huidige stand van zaken

De leden van de VVD-fractie vragen hoe lang de opstartfase van de rechtsoptvolgers van Taxitronic en Quipment zal duren. Deze leden vragen verder wat dit betekent voor de aanschaf, levering en updates van de boordcomputers en voor de verplichtingen van deze bedrijven richting de taxiondernemingen.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of de Staatssecretaris vindt dat er met de huidige aanbieders voldoende aanbieders zijn, zodat er sprake is van keuzevrijheid voor ondernemers en er voldoende marktwerking is. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris inzicht heeft in de financiële consequenties van de faillissementen van verschillende leveranciers voor de afnemers.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of er sprake is van gezonde concurrentie nu Euphoria/Cabman een aandeel van 63 procent in de markt heeft. Is de dominante positie van dat bedrijf mogelijk een gevaar voor gezonde economische verhoudingen, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de reden is dat Quipment nog geen typegoedkeuring van de Dienst Wegverkeer (RDW) heeft. Is de aanvraag te laat gedaan, zijn er technische of andere problemen of is er sprake van ambtelijke stroperigheid, zo vragen deze leden.

Oplossen knelpunten door aanpassing van de BCT-specificaties

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven wanneer er met welke partijen overleg is geweest om de problemen met de BCT in kaart te brengen. Worden de drie oorzaken die aan de knelpunten ten grondslag liggen volledig weggenomen met de voorge-

stelde aanpak? Waren deze oorzaken eerder al bekend? Zo ja, welke acties zijn toen ondernomen?

De leden van de VVD-fractie lezen dat problemen in het functioneren van de BCT meteen na de installatie van de software-update snel en goedkoop kunnen worden opgelost. Kan de Staatssecretaris «snel en goedkoop» nader duiden?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de ILT knelpunten zag bij de handhaving via de BCT en dat deze nader zijn geanalyseerd. Van de drie geconstateerde knelpunten vernemen deze leden graag hoe ze voorkomen hadden kunnen worden. Zijn er verkeerde inschattingen gemaakt? Zo ja, door wie?

De leden van de CDA-fractie zien graag dat alle software-updates buiten de werkplaats plaatsvinden. Is dat mogelijk? Zo ja, wanneer en onder welke voorwaarden? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie vroegen eerder om de mogelijkheid om BCT-software online te kunnen updaten. Zij begrijpen uit de brief van de Staatssecretaris dat inmiddels bijna alle software-updates buiten de werkplaats plaats kunnen vinden. Kan zij aangeven bij welk percentage van de taxi's dit nog niet kan? Deze leden vragen ook of het goedkoper zou zijn om alle offline BCT-systemen te vervangen door online BCT-systemen, in plaats van dat alle offline BCT-systemen voortdurend offline worden geüpdatet. Graag zien deze leden daar een specificatie van. Voorts vragen zij zich af of de Staatssecretaris vindt dat het haar verantwoordelijkheid is om een dergelijke transitie verder te stimuleren. Zo ja, hoe gaat de Staatssecretaris dat doen? Zo nee, waarom niet?

Planning invoering aangepaste BCT-specificaties

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt het dat alle aangepaste specificaties op zijn vroegst over een jaar tot anderhalf jaar ingevoerd zijn, in het meest positieve scenario.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de aangepaste software gecertificeerd moet worden door tekstbureaus en dat deze fase wordt afgesloten met een goedkeuring door de RDW. In de brief staat dat de fabrikanten het lastig vinden 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. Betekent dit dat er in deze periode ook nog niet gehandhaafd wordt door de ILT? En wat betekent dit voor de handhaving door de Belastingdienst?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat een aangepaste Regeling specificaties BCT per 1 april 2015 in werking moet treden. Betreft het hier de regeling waar de Staatssecretaris in haar brief van 26 november 2014 (Kamerstuk 31 521, nr. 83) over schreef dat deze uiterlijk 1 juni 2015 aangepast diende te zijn, zo vragen deze leden. In ditzelfde kader vragen de aan het woord zijnde leden of de verplichte Europese notificatieprocedure inderdaad op 16 maart 2015 is afgerond.

Kosten invoering aangepaste BCT-specificaties

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief dat de software aangepast moet worden aan de nieuwe specificaties. De BCT-fabrikanten geven aan hier zes tot negen maanden voor nodig te hebben. Deze leden vragen of de fabrikanten de extra kosten voor de ontwikkeling doorberekenen aan de gebruikers. Zo ja, vindt de Staatssecretaris dat wenselijk?

De leden van de VVD-fractie lezen voorts dat de staatsecretaris een financiële bijdrage aan de fabrikanten overweegt voor het ontwikkeltraject om de ontwikkeling van de software te versnellen en het doorberekenen van kosten voor de taxiondernemers te beperken. Deze leden vragen wat de extra kosten van de versnelde ontwikkeling van de software zijn. Wanneer kan de staatsecretaris meer duidelijkheid geven over de financiële bijdrage? Wat zijn precies de financiële consequenties voor taxiondernemers als deze bijdrage geen doorgang kan vinden?

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief ook dat certificering van de software-update volgens de raming van de fabrikanten tussen 5.000 en 25.000 euro kost. 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. Hoe vaak is er een software-update nodig? Hoeveel kost een test per keer en welke partij betaalt deze kosten?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris een overzicht kan maken van de reeds gemaakte kosten en de nog te maken kosten ten behoeve van de invoering van de BCT voor de rijksoverheid (inclusief Belastingdienst en ILT) en de taxibranche zelf. Deze leden vragen vervolgens of de Staatssecretaris vindt dat deze kosten opwegen tegen de beoogde doelstellingen.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat er grote verschillen bestaan tussen de kosten voor softwareontwikkeling waar verschillende fabrikanten mee rekenen (variërend van 30.000 tot 320.000 euro). De Staatssecretaris overweegt een financiële bijdrage aan de fabrikanten voor het ontwikkeltraject, mits niet in strijd met Europese staatssteunregels. Is er inmiddels duidelijkheid over eventuele strijdigheid met deze regels, zo vragen deze leden. Ook vragen deze leden waarop het totaal van de financiële bijdrage zou worden gebaseerd (het aantal BCT's dat een fabrikant levert, een percentage van de totale kosten van het ontwikkeltraject?).

De leden van de D66-fractie zijn verbaasd over de bandbreedte van de kosten voor softwareontwikkeling (30.000 tot 320.000 euro). De Staatssecretaris wijt het verschil in kosten aan het type BCT en aan de vraag of de software vanaf een afstand kan worden geüpdatet of niet. Kan de Staatssecretaris nader specificeren waar de verschillen in kosten vandaan komen? Wordt er een onderscheid gemaakt tussen verschillende types BCT, ook bij de financiële bijdrage die de Staatssecretaris overweegt voor de fabrikanten? Deze leden vragen hoe groot de algehele financiële bijdrage voor de softwareontwikkeling ongeveer zal zijn en hoe een eventuele bijdrage van de Staatssecretaris financieel wordt gedekt.

Handhaving ILT

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat, totdat alle aangepaste specificaties ingevoerd zijn, de ILT niet in staat is om overtredingen met betrekking tot de BCT te handhaven. Zo nee, op grond waarvan wordt er dan gehandhaafd door de ILT?

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer volledige handhaving door de ILT precies mogelijk is, dus wanneer de software-update op basis van de aangepaste BCT-specificaties geïnstalleerd zal zijn. Deze leden vragen ook wat er in de tussentijd gebeurt.

De leden van de VVD-fractie vragen verder in hoeverre er nu door de ILT wordt gehandhaafd op de aanwezigheid van de BCT en de vier doelstellingen. Op welke wijze, waarop en met welke doelstelling wordt er gehandhaafd? Wat wordt verstaan onder «de eerste periode», waarin de ILT kleine overtredingen niet zal bestraffen? Wat wordt hierbij verstaan onder «onwennigheid»? Wat wordt verstaan onder een vergissing en wat onder een bewuste overtreding? Wat is het verschil tussen een kleine en een grote overtreding? Op welke wijze wordt hierover met de taxibranche gecommuniceerd, juist omdat er veel onduidelijkheid is in de branche zelf en het belang van handhavingscommunicatie groot is om de naleving van wet- en regelgeving te vergroten?

De leden van de D66-fractie begrijpen dat de ILT en de Belastingdienst in verband met zorgvuldigheid tijd nodig hebben om op volledige handhaving over te gaan. De Staatssecretaris stelt dat de ILT in «de eerste periode» daarna rekening zal houden met onwennigheid van beide kanten en kleine overtredingen die het gevolg zijn van een vergissing niet direct zwaar te bestraffen. Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe lang «de eerste periode» zal zijn.

Handhaving Belastingdienst

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat, totdat alle aangepaste specificaties ingevoerd zijn, de Belastingdienst niet in staat is om overtredingen met betrekking tot de BCT te handhaven. Zo nee, op grond waarvan wordt er dan gehandhaafd door de Belastingdienst?

De leden van de VVD-fractie vragen verder wanneer een sluitende digitale rittenadministratie voor de Belastingdienst gerealiseerd zal zijn. Deze leden vragen ook wat er in de tussentijd gebeurt.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de gegevens uit de BCT nog niet voldoen aan wat verwacht mag worden volgens het protocol dat Koninklijk Nederlands Vervoer met de drie BCT-fabrikanten heeft opgesteld. Is hier een verklaring voor te geven? Ook valt te lezen dat de bewijskracht van de BCT niet volledig is tot de realisatie van de aanpassingen en dat er aanvullende gegevens uit de bedrijfsadministratie nodig zijn voor de handhaving. Hoe staat deze opmerking in verhouding met de uitspraak dat de oude arbeidsintensieve manier van werken met handmatige registratie niet meer nodig is? Wat betekent dit voor de handhaving van de BCT door de Belastingdienst? Kan de BCT nu wel of niet dienen als bewijsmiddel? Is hierdoor geen sprake van een dubbele bewijslast dan wel vermeerdering van de administratieve lasten? Wanneer zijn de genoemde aanpassingen voorzien en op welke wijze wordt hierover met de taxibranche gecommuniceerd?

De leden van de CDA-fractie vragen een nadere uitleg over het feit dat de BCT niet al als (ondersteunend) bewijsmiddel kan dienen bij de fiscale wetgeving. Deze leden vragen of dit een gemiste kans is. Bestaat de mogelijkheid om dit te repareren of zijn de nadelige gevolgen zo beperkt dat aanpassing niet wenselijk is, zo vragen deze leden voorts.

Conclusie

De leden van de VVD-fractie vragen op welke wijze de taxibranche betrokken is en wordt bij de verdere invulling en uitwerking van het voorgenomen traject en de diverse stappen daarin. Op welke wijze gaat de Staatssecretaris invulling geven aan de communicatie? Bij wie ligt de verantwoordelijkheid voor de communicatie over het proces en voor de inhoud en planning van het voorgestelde invoeringstraject? Hoe wordt de

Kamer verder betrokken? En kan worden aangegeven wat de go/no go-momenten zijn in de het invoeringstraject? Welke bijstuurmogelijkheden heeft de Staatssecretaris gedurende het invoeringstraject?

De leden van de PvdA-fractie vragen tot slot of de Staatssecretaris verwacht medio 2016 alle problemen met de BCT te hebben opgelost. In ieder geval tot die tijd mogen individuele chauffeurs die op dit onderwerp redelijke inspanningen geleverd hebben, wat de leden van de PvdA-fractie betreft, in ieder geval niet de dupe worden. Deelt de Staatssecretaris deze opvatting, zo vragen deze leden.

II Reactie van de bewindspersoon

Hierbij ontvangt u, mede namens de Staatssecretaris van Financiën, de antwoorden op de vragen van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van mijn brief aan uw Kamer van 13 februari 2015 over de invoering van de Boordcomputer Taxi (BCT) en de uitvoering van de motie van het lid De Boer (VVD) over de verplichte BCT voor taxichauffeurs (Kamerstuk 31 521, nr. 85). Deze vragen zijn opgenomen in het Schriftelijk Verslag van de Commissie van 11 maart 2015.

Invoering BCT

Naar aanleiding van het proces tot op heden, de diverse faillissementen en de constatering dat er voorlopig niet kan worden gehandhaafd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vragen de leden van de VVD-fractie hoe het zover heeft kunnen komen dat, jaren na de besluitvorming over verplichte invoering van de BCT, een goed functionerende BCT nog steeds geen feit is. Is het invoeringstraject geëvalueerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de uitkomsten?

Het invoeringstraject is gestart na de invoering van de BCT-plicht in oktober 2011. Hieraan vooraf ging onder andere de publicatie van de specificaties van de BCT in oktober 2010¹.

- Oktober 2009: wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de invoering van de boordcomputer taxi (Stb. 472);
- juli 2010: publicatie Regeling specificaties en typegoedkeuring BCT (Stcrt. 2010, 11225);
- oktober 2011: invoering BCT-plicht in de regelgeving met overgangstermijn (Stb. 422);
- oktober 2013: aanvankelijke ingangsdatum verplichting BCT voor het straattaxivervoer (Stb. 472);
- juli 2014: uitgestelde ingangsdatum verplichting BCT voor het straattaxivervoer (Stcrt. 2013, 23632);
- februari 2015: ingangsdatum verplichting BCT voor het contractvervoer (Stb. 472).

In dit invoeringstraject is de aanvankelijke ingangsdatum van oktober 2013 voor invoering van de BCT in het straattaxivervoer uitgesteld naar juli 2014. Dit omdat fabrikanten pas vanaf maart 2013 met BCT's op de markt kwamen en ondernemers een keuze wilden kunnen maken uit verschillende typen BCT's.

Op dit moment is in ruim 90 procent van de taxi's een BCT geïnstalleerd. De BCT's functioneren vanaf het moment van installatie. Zoals aangegeven in de brief van 13 februari 2015 (Kamerstuk 31 521, nr. 85), zijn in

¹ Andere regelingen zijn:

- Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer taxi (Stcrt. 2011, 18616)
- Regeling cusumsysteem boordcomputer taxi (Stcrt. 2011, 21561)
- Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten (Stcrt. 2010, 18329)

2014 problemen geconstateerd met het functioneren van de BCT. Dit is aanleiding geweest om de BCT-specificaties te wijzigen per 1 april 2015 (Stcrt. 2015, 9656). Voor aanpassing van de BCT's aan de nieuwe specificaties geldt de deadline van 1 juli 2016. Daarna kan de ILT volledig handhaven op basis van de informatie uit de BCT en kan het invoerings-traject naar verwachting worden afgerond.

Voordat de evaluatie kan starten is ervaring nodig met het gebruik van de aangepaste BCT's. De evaluatie van de BCT zal om deze reden na 1 juli 2016 worden gestart. De evaluatie van de BCT wordt gebruikt om de invoering en het invoeringstraject grondig te beoordelen. Daarnaast wordt de evaluatie gebruikt om in te spelen op innovaties en nieuwe initiatieven die van belang zijn voor (de doorontwikkeling van) de BCT.

Graag vernemen de leden van de VVD-fractie wanneer de invoering van de BCT door de Staatssecretaris wordt heroverwogen, gezien alle genoemde ontwikkelingen. Wanneer weegt de aanvullende inzet niet meer op tegen de doelstellingen die beoogd worden?

Zoals aangekondigd in de brief aan uw Kamer van 5 mei 2015 (Kamerstuk 31 521, nr. 88) over de evaluatie van het taxibeleid, wordt de uitkomst van de evaluatie van de BCT tezamen met die van de tariefstructuur voor taxi's en de eerste ervaringen opgedaan met de door te voeren wijzigingen in de taxiregelgeving en eventuele nieuwe initiatieven in de proeftuinen, betrokken bij de bepaling van de verdere beleidsinzet. Hoe die beleidsinzet er uit zal zien en of die inzet opweegt tegen de beoogde doelstellingen, wordt op dat moment bepaald.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de consequenties zijn als er besloten wordt om nu te stoppen met de invoering van de BCT. Zijn er geen andere manieren om hetzelfde doel dan wel subdoelstellingen te realiseren? Leidt de invoering van de BCT niet tot extra (administratieve) verplichtingen en daarmee lasten voor ondernemers, terwijl een van de doelstellingen juist is om deze te verminderen?

Als nu gestopt zou worden met de invoering van de BCT, is een wetswijziging nodig om de BCT-plicht af te schaffen. Daarvoor in de plaats moet een alternatieve vorm voor de registratie van ritten en arbeids- en rusttijden worden gevonden. De besluitvorming, ontwikkeling en invoering van een alternatief systeem zullen minimaal enkele jaren in beslag nemen. Tot die tijd moeten chauffeurs hun ritten en arbeids- en rusttijden weer handmatig bijhouden.

De doelstellingen van de BCT² (dat zijn voor de volledigheid: verbreed en verbeterd toezicht; verbeteren van gelijke concurrentievoorwaarden; verminderen van administratieve lasten voor de taxi-ondernemer; veiligheid taxivervoer en verbeterde transparantie voor de reiziger bij het afrekenen van de rit) zullen dan niet worden gerealiseerd; daarnaast moeten de investeringen van sector en overheid in de BCT als verloren worden beschouwd en zal de ontwikkeling van een nieuw systeem voor alle betrokken partijen weer tot kosten leiden.

Het handmatig bijhouden van ritgegevens met de zogenaamde werkmappen en rittenstaten werkt fraude in de hand, is slecht handhaafbaar en arbeidsintensief en zorgt voor hoge administratieve en

² Zoals vermeld in de toelichting op de wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van de boordcomputer taxi (Stcrt. 2009, 17488).

bestuurlijke lasten, zowel voor de chauffeur, ondernemer als toezicht-houder.

De BCT biedt, naar de huidige inzichten nog steeds, het beste instrument de beleidsdoelen te realiseren. De investeringen in de BCT om een digitale registratie van ritten en arbeids- en rusttijden voor handhavingdoeleinden mogelijk te maken, zijn omvangrijk maar hebben resultaat gehad. Op dit moment is ongeveer 90 procent van de taxivoertuigen uitgerust met een BCT.

De BCT zorgt niet voor extra administratieve verplichtingen voor de taxi-ondernemers. Ondernemers en chauffeurs die zijn afgestapt van de papieren administratie, ervaren nu al een vermindering van administratieve lasten door de BCT. Na aanpassing van de BCT-software aan de nieuwe specificaties, uiterlijk 1 juli 2016, zal dit naar verwachting steeds meer het geval zijn.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de 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. Deze leden vragen of en wanneer deze doelstellingen gerealiseerd worden. Klopt de stelling van de leden van de VVD-fractie dat dit pas eind 2016 kan worden beoordeeld, gelet op de huidige situatie en het voorgestelde tijdpad in de brief? Heeft de Staatssecretaris inmiddels onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven? Zo nee, waarom niet?

Om volledig te kunnen beoordelen of de doelstellingen van de invoering zijn gerealiseerd, is ervaring nodig met BCT's die zijn aangepast aan de gewijzigde specificaties. Dit is uiterlijk vanaf 1 juli 2016 het geval. Voor de invoering van de BCT-plicht is uitvoerig onderzoek gedaan naar alternatieven en overleg gevoerd met de taxibranche en potentiële fabrikanten. Hierbij is onder andere bekeken of het instellen van meer toezichthouders, het gebruik van de taxameter, of via zelfregulering dezelfde doelstellingen als met de invoering van de BCT-plicht konden worden bereikt.

Zoals in de nota van toelichting op de wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 beschreven (Stcrt. 2009, 17488), boden de genoemde alternatieven geen effectieve oplossingen. Zo leidt het instellen van meer toezichthouders niet tot vermindering van de fraudegevoeligheid van papieren administratie noch tot administratieve lastenvermindering. De taxameter is wel in staat ritten digitaal te registreren, maar biedt geen transparante ritinformatie aan de reiziger. Om de specificaties van de taxameter te wijzigen, moet een langdurig onderhandelingstraject met lidstaten worden gestart, omdat de specificaties zijn vastgelegd in Europese richtlijnen. Indien het gebruik van de boordcomputer niet verplicht wordt gesteld, maar door zelfregulatie op vrijwillige basis ingevoerd zou worden, blijft het moeilijk te handhaven bij vervoerders die geen gebruik van de BCT maken.

In de evaluatie van de BCT zullen ook de mogelijkheid en wenselijkheid van alternatieve mogelijkheden om de ritgegevens digitaal te registreren voor toezicht en handhavingdoeleinden, worden meegenomen. Op dit moment zijn betere alternatieven hiervoor niet beschikbaar.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan onderbouwen wat de meerwaarde is van de BCT voor het contractvervoer. Zij vragen haar om daar de vier genoemde doelstellingen bij te betrekken en aan te geven of deze doelstellingen ook zonder BCT kunnen worden

gerealiseerd. Deze leden vragen haar tevens wat de meerwaarde van de BCT is voor het straattaxivervoer. Ook daarbij vragen zij haar de vier genoemde doelstellingen te betrekken en aan te geven of deze doelstellingen ook zonder BCT kunnen worden gerealiseerd.

De BCT is voor zowel contractvervoer als straattaxivervoer onmisbaar voor de digitale registratie van genoemde gegevens. Voor de doelstellingen «verbeteren van de controle en handhaving van onder meer rij- en rusttijden» en «het verminderen van administratieve lasten en het verbeteren van administratieve procedures» is de BCT van groot belang. De boordcomputer draagt bij tot het verminderen van administratieve lasten voor de taxiondernemers en -bestuurders. De digitale gegevens uit de boordcomputer kunnen automatisch worden verwerkt voor diverse bedrijfsdoeleinden zoals de loonadministratie en belastingaangifte. Een taxibestuurder hoeft geen tijd meer te besteden aan het bijhouden van een papieren administratie. Met de BCT is ook een grote efficiencywinst te behalen bij de toezichthouders, die resulteert in een effectiever en breder toezicht. Toezicht en handhaving worden mogelijk op basis van digitaal geregistreerde gegevens. Zonder BCT zijn deze doelstellingen niet of in veel mindere mate haalbaar.

De BCT biedt daarnaast de mogelijkheid de informatieverstrekking aan de klant bij afrekening van ritten te verbeteren door een koppeling tussen de taxameter en BCT of de inbouw van de taxameterfunctionaliteit in de BCT. Meerwaarde is dat de gegevens uit de BCT over positiebepaling van de taxi gebruikt kunnen worden om na te gaan of de chauffeur een optimale route heeft gekozen. Die informatie levert de taxameter niet. Voor de optimalisering van managementinformatiesystemen van bedrijven is eveneens een koppeling met de BCT van belang. De informatie uit de BCT kan door ondernemers in het managementinformatiesysteem worden geïmporteerd en voor bedrijfsdoeleinden worden ingezet. Dit is veel efficiënter dan het digitaliseren van een handmatig bijgehouden ritadministratie en levert efficiencywinsten op voor de ondernemer.

De leden van de VVD-fractie zien dat tot op heden de invoering van de BCT vooral voor grote administratieve rompslomp, grote onduidelijkheid voor de taxibranche en extra kosten voor bedrijfsleven en Rijk heeft gezorgd. Deelt de Staatssecretaris deze mening? Zo nee, waarom niet?

Veel ondernemers zijn zonder veel problemen over gegaan op het gebruik van de BCT en zijn daarover tevreden. Zij geven aan, net als het Sociaal Fonds Taxi (SFT) en de ILT dat de digitale ritadministratie momenteel betrouwbaarder en vollediger is dan de handmatige registratie.

De installatie van de BCT en de opstartproblemen die hierbij werden ervaren kunnen tijdelijk voor meer werk zorgen voor taxiondernemers. Zo stoppen enkele taxiondernemers pas met het handmatig bijhouden van de ritadministratie als de BCT volledig functioneert. Dat is begrijpelijk. Ook konden updates aan de BCT, waarmee bijvoorbeeld storingen konden worden opgelost, alleen in de erkende werkplaatsen worden uitgevoerd. Dit bracht extra kosten voor de taxiondernemer met zich mee. Na doorvoering van de software update zal de BCT volledig functioneren en kunnen updates voor het oplossen van storingen buiten de werkplaats worden uitgevoerd.

Kan per doelstelling worden aangegeven wanneer deze doelstelling is bereikt en wat daar nog voor nodig is?

De doelstellingen van de BCT zijn:

- *Het verbeteren van de handhaving van onder meer rij- en rusttijden*
Met de BCT moeten de toezichhoudende en handhavende instanties beter kunnen nagaan of vervoerders die taxivervoer verrichten zich aan de regels houden. Daarbij is sprake van efficiënter toezicht door verschillende overheidsinstanties, omdat de digitaal beschikbare gegevens gemakkelijker zijn te verwerken. Handhaving en toezicht kunnen hierdoor sneller en gerichter plaatsvinden en dat is van belang voor de verkeersveiligheid en de bescherming van de rechten van de werknemers. Taxiondernemers die bewezen hebben aan de geldende wet- en regelgeving te voldoen, worden door deze verbeterde aanpak geconfronteerd met minder toezicht en toezichtslasten.
Zoals aangegeven in de brief van 26 november 2014 (Kamerstuk 31 521, nr. 83) en 13 februari 2015 (Kamerstuk 31 521, nr. 85) kan de ILT op dit moment nog niet volledig handhaven. De betrouwbaarheid van de gegevens uit de BCT kan nog niet worden gegarandeerd omdat de gegevens nog niet volledig zijn voorzien van digitale handtekeningen en de nog niet alle gegevens juist en volledig zijn ingevoerd.
Na de aanpassingen van de software aan de nieuwe specificaties zal volledig toezicht en handhaving wel mogelijk zijn. Fabrikanten verwachten uiterlijk 1 juli 2016 de uitrol van de software-update te kunnen afronden. Dan zal door een verbreed en verbeterd toezicht een betere naleving van de regels worden bereikt en wordt het mogelijk meer gerichte inspecties uit te voeren, waar naleving tekort schiet.
- *Het verminderen van administratieve lasten*
Het is voor chauffeurs niet langer verplicht een papieren registratie bij te houden. Daarmee is een handmatige administratie van ritten, met de werkmappen en rittenkaarten, niet meer nodig. De digitale registratie van arbeids- en rusttijden vermindert ook de administratieve lasten voor taxiondernemers. De digitale gegevens uit de boordcomputer kunnen door de ondernemer automatisch worden verwerkt voor diverse bedrijfsdoeleinden.
Uit signalen blijkt dat taxiondernemers er in veelgevallen voor kiezen hun chauffeurs te vragen vooralsnog de papieren registratie bij te blijven houden. Pas wanneer zeker is dat de informatie uit de BCT klopt met hun eigen administratie willen ze met de handmatige registratie volledig daarmee stoppen.
- *Het verbeteren van administratieve procedures en het optimaliseren van managementinformatiesystemen voor bedrijven*
De gegevens uit de boordcomputer zijn digitaal en kunnen automatisch worden verwerkt voor diverse bedrijfsdoeleinden, zoals de loonadministratie en de belastingaangifte, mits deze systemen met elkaar compatibel zijn. Er zijn al bedrijven die dit toepassen. Het is aan de ondernemers zelf om te bepalen wanneer en hoe ze deze informatiebron voor hun bedrijfsadministratie willen gebruiken.
- *Betere informatieverstrekking naar de klant bij afrekening van ritten*
Taxiondernemers kunnen de BCT en taxameter (waarop de ritprijs wordt berekend en weergegeven) koppelen. Zo'n koppeling maakt het mogelijk de door de BCT geregistreerde informatie over de coördinaten van het begin en eind van de rit aan de reiziger te verstrekken. De reiziger kan op basis daarvan nagaan of de chauffeur een optimale route heeft gevolgd.

Meer specifiek stellen deze leden nog de volgende vragen over de doelstellingen:

Zijn er inmiddels geen nieuwe systemen die de klant betere informatie geven bij de afrekening van de ritten, zoals betalen op rekening en het toesturen van de route? Is de betrouwbaarheid voor de klant ook niet op andere manieren vast te stellen, die ook beter passen bij de klantvraag?

Heeft de Staatssecretaris onderzoek gedaan naar dergelijke mogelijke alternatieven? Zo nee, waarom niet?

De BCT is primair gericht om het toezicht en de handhaving efficiënter te maken en te verbeteren. De betrouwbaarheid van het systeem en de geregistreerde gegevens staan daarbij centraal.

Er bestaan reizigersvriendelijke alternatieven als het gaat om betalingen, danwel het verstrekken van informatie over de gereden route. Echter, deze systemen voorzien niet in een betrouwbare, voor handhaving geschikte registratie van arbeids- en rusttijden. De BCT voorziet wel in een dergelijke registratie. Doordat de ritgegevens al op de BCT beschikbaar zijn, is het mogelijk informatie over de prijs, afstand, onderneming en chauffeur ook aan de reiziger beschikbaar te stellen. Bijvoorbeeld via de ritbon. Dit draagt bij aan een betrouwbaardere reis.

Daarnaast staat het taxiondernemers vrij om gebruik te maken van apps die op een andere wijze inspelen op de behoefte aan transparantie voor de reiziger.

Op welke wijze worden met de invoering van de BCT precies de administratieve lasten verminderd: met welk percentage en wanneer?

De exacte omvang hiervan is niet te becijferen, maar de overgang van een papieren naar een digitale registratie levert uiteraard financieel voordeel op. Voor de aanpassing van het Besluit personenvervoer 2000 in 2009 is berekend dat de invoering van de BCT leidt tot een administratieve kostenbesparing voor de gehele taximarkt van € 4,4 miljoen per jaar.

Ondernemers en chauffeurs die zijn afgestapt van de papieren administratie, ervaren nu al een vermindering van administratieve lasten door de BCT. Na aanpassing van de BCT-software aan de nieuwe specificaties, uiterlijk 1 juli 2016, zal dit naar verwachting steeds meer het geval zijn.

Waarom wordt er in Nederland vastgehouden aan de rij- en rusttijden-wet voor taxi's, in tegenstelling tot in andere Europese landen?

Onlangs is het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met vereenvoudiging van de regels voor taxivervoer gewijzigd (Stb. 586). Daarin is de taxibranche meer vrijheid gegeven om de arbeids- en rusttijdenregeling zelf in te richten. Nederland hecht aan een beperkt aantal aanvullende regels gericht op de verkeersveiligheid en ter bescherming van de chauffeurs in loondienst.

Richtlijn 2003/88/EG van het Europese parlement en de Raad schrijft voor alle werknemers (dus niet de zelfstandige ondernemers) regels voor die betrekking hebben op arbeids- en rusttijden. De bovengenoemde richtlijn met de plicht om passende rusttijden op nationaal niveau te regelen geldt dus voor alle lidstaten. Naast Nederland kennen Zwitserland, Zweden en Nieuw Zeeland nationale regelingen voor arbeids- en rusttijden voor taxichauffeurs. In andere landen is dit vaak een zaak voor regionale of lokale overheden, of geldt een nationale arbeidstijdenregeling voor alle werknemers in de transport- en vervoersector, niet specifiek voor taxichauffeurs.

Op welke wijze worden administratieve procedures verbeterd en managementinformatiesystemen voor bedrijven geoptimaliseerd? Vindt de Staatssecretaris dat geen verantwoordelijkheid van de sector zelf? Hoe verhoudt deze doelstelling zich tot de huidige chaos rondom de BCT? Zijn de procedures nu duidelijker? Zo ja, kan de Staatssecretaris dit inzichtelijk

maken? Kan de Staatssecretaris onderbouwen op welke wijze de BCT managementinformatiesystemen optimaliseert, zeker nu veel bedrijven in het kader van hun eigen bedrijfsvoering inmiddels veel betere, op hun eigen bedrijfsvoering aansluitende, managementinformatiesystemen hebben ontwikkeld, mede omdat het contractvervoer dat al vraagt?

De taxi-ondernemers en dienstverleners hebben de mogelijkheid de met de BCT geregistreeerde arbeids- en rusttijden te importeren in hun eigen managementinformatiesystemen om ze aan te laten sluiten op bijvoorbeeld de loonadministratie en de belastingaangifte, mits deze systemen met elkaar compatibel zijn. Hierdoor kunnen ondernemers de administratieve procedures binnen hun bedrijf optimaliseren en vereenvoudigen. Het is aan de bedrijven zelf om een keuze te maken voor managementinformatiesystemen.

De informatie die in de BCT beschikbaar is voor de registratie van arbeids- en rusttijden *hoeft* niet te worden aangesloten op managementinformatiesystemen. De BCT kan door ondernemers breder worden ingezet dan voor de registratie van de arbeids- en rusttijden. Fabrikanten en ondernemers zijn vrij om extra functionaliteiten toe te (laten) voegen.

Koppeling van de BCT-gegevens aan de managementinformatiesystemen van ondernemers, draagt bij aan een reductie van administratieve lasten, zoals beoogd.

Is er in Nederland sprake van extra veiligheidseisen aan de BCT ten opzichte van in andere landen, zoals de digitale handtekening? Is dit, met de kennis van nu en toekomstige ICT-ontwikkelingen, nog steeds noodzakelijk?

De Nederlandse BCT is moeilijk te vergelijken met buitenlandse instrumenten. Er zijn geen andere landen die de registratie van ritgegevens, arbeids- en rusttijden, financiële gegevens en eventueel de taxameter integreren in een voorgeschreven instrument. De integratie en digitalisering van deze gegevens in één instrument maakt het mogelijk de met de BCT nagestreefde doelen te realiseren: verbreed en verbeterd toezicht; verbeteren van gelijke concurrentievoorwaarden; verminderen van administratieve lasten voor de taxi-ondernemer; veiligheid taxivervoer en verbeterde transparantie voor de reiziger bij het afrekenen van de rit.

Voor toezicht en handhaving is het belangrijk dat de geregistreeerde gegevens op de BCT juist, onweerlegbaar en volledig zijn. Om dat te borgen dient de digitale handtekening. Met deze handtekening krijgen de digitaal geregistreeerde gegevens rechtskracht, waardoor ze geschikt zijn als wettig en overtuigend bewijs. Ten behoeve van deze veiligheidsborging is aangesloten bij de eisen van PKI-overheid. Op dit moment is de noodzaak hiervan bij de handhaving uitgangspunt.

De vraag of deze veiligheidseisen in de toekomst nog steeds noodzakelijk zijn, zal betrokken worden bij de evaluatie.

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief dat momenteel bijna 30.000 taxi's zijn voorzien van een BCT, wat neerkomt op ongeveer 90 procent. Wat betekenen de voorgestelde aanpak voor de verdere invoering van de BCT en de onmogelijkheid tot handhaving door ILT en Belastingdienst voor de 10 procent waarin nog geen BCT geïnstalleerd is?

Het hebben van een BCT is wettelijk verplicht. Taxi's die zonder BCT rijden houden zich niet aan de wet. Dat is de verantwoordelijkheid van de ondernemer.

Het is wettelijk vereist dat taxi's een deugdelijke administratie voeren. Niet alleen voor eigen gebruik, maar ook ten behoeve van controle en handhaving door de ILT.

De ILT schrijft momenteel geen boetes uit, maar geeft wel waarschuwingen en registreert (bewaart) deze op naam. Deze gegevens zullen in de handhaving worden gebruikt bij het opstellen van risicoprofielen van bedrijven, met als gevolg dat ondernemingen die een of meerdere waarschuwingen op hun naam hebben staan eerder in aanmerking komen voor handhavingscontroles.

Voor de fiscale wetgeving geldt als uitgangspunt een vrije vorm van administratie en bewijs. Voor de Belastingdienst is de BCT derhalve geen verplichting. De Belastingdienst is voor zijn handhaving dus niet afhankelijk van een BCT en handhaaft ook bij ondernemers waarvan de taxi's nog niet zijn voorzien van een BCT. De BCT biedt echter voor zowel taxiondernemer als Belastingdienst een vereenvoudiging op het gebied van administratie, bewijslast en controle.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de doelstellingen van de invoering van de BCT de volgende 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. Deze leden vragen of de BCT de beste manier is om deze doelstellingen te bereiken en vragen de Staatssecretaris in te gaan op de mogelijkheden van nieuwe ICT-oplossingen en apps die dezelfde functies kunnen vervullen als de BCT. In datzelfde kader vragen deze leden naar de verhouding van het invoeringstraject van de BCT tot de evaluatie van de Taxiwetgeving dit voorjaar.

Zoals ook aangegeven in het eerdere antwoord op vragen van de VVD, is de BCT op dit moment het beste instrument om de eerder genoemde doelen te bereiken. Om de in de BCT opgeslagen digitale gegevens uit te kunnen lezen, geautomatiseerd te kunnen analyseren en bij de handhaving te kunnen gebruiken moet het systeem voldoen aan een aantal functionaliteiten. De betrouwbaarheid van het systeem en de geregistreerde gegevens staan daarbij centraal. De huidige BCT voorziet daarin.

Het is nog niet te beoordelen of de eisen die gesteld worden aan betrouwbaarheid van de gegevens, ook in nieuwe ICT oplossingen zijn te integreren. In de evaluatie van de BCT zal ook de mogelijkheid en wenselijkheid van alternatieve mogelijkheden om de ritgegevens digitaal te registreren worden meegenomen.

Zoals onlangs in de brief over de evaluatie taxiwet d.d. 5 mei 2015 (Kamerstuk 31 521, nr. 88) aan uw Kamer gemeld, wordt de BCT geëvalueerd nadat het invoeringstraject is afgerond.

De leden van de PvdA-fractie vernemen uit de brief dat inmiddels 90 procent van de taxi's over een BCT beschikt. Wanneer verwacht de Staatssecretaris dat (om en nabij) 100 procent van de taxi's beschikking heeft over een BCT, zo vragen deze leden.

Gezien het feit dat de verplichting nog maar sinds 1 februari 2015 geldt voor de gehele taxisector en er nog niet gericht wordt gehandhaafd op bezit en gebruik van de BCT, is 90 procent een hoog percentage. De verwachting is dat dit percentage omhoog zal gaan nadat de ILT is overgegaan op volledige handhaving, dat is na 1 juli 2016.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de reden is dat circa 10 procent van alle taxi's nog geen BCT heeft. Zijn dat financiële, praktische of andere redenen, zo vragen zij. Nu subsidie niet meer mogelijk is, klemt het volgens deze leden des te meer dat zoveel taxi's nog geen BCT hebben.

Het is onduidelijk wat de exacte redenen zijn voor taxiondernemers om geen BCT aan te schaffen. Denkbaar is dat ondernemers aanschaf tot het allerlaatste moment uitstellen, ondanks dat ze daarmee hun subsidie mislopen. Ook blijkt uit signalen dat in het contractvervoer sommige ondernemers hebben gewacht met de aanschaf van de BCT tot de verlenging van hun vervoerscontracten. Daarnaast valt niet uit te sluiten dat een enkele ondernemer bewust het risico neemt niet aan de wettelijke BCT-plicht te voldoen.

De verwachting is dat het aantal taxi's met een BCT omhoog zal gaan nadat de ILT is overgegaan op volledige handhaving. Dat is na 1 juli 2016.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de bevindingen van de Staatssecretaris omtrent betrouwbaarheid in het taxivervoer. Zij stelt in de brief dat de invoering van de BCT het vervoer betrouwbaarder heeft gemaakt. Waaruit blijkt dat dit inderdaad het geval is?

Handmatige administratie van ritten alsmede de registratie van arbeids- en rusttijden was fraudegevoelig. Met de digitalisering van deze gegevens in de BCT is de fraudegevoeligheid afgenomen (en daarmee de betrouwbaarheid van de gegevens toegenomen). Na aanpassing van de software is sprake van een gegarandeerde betrouwbaarheid van de ritgegevens.

Ook de betrouwbaarheid van het taxivervoer voor consumenten neemt toe, omdat de BCT meer transparantie over de ritinformatie kan bieden.

Huidige stand van zaken

De leden van de VVD-fractie vragen hoe lang de opstartfase van de rechtsopvolgers van Taxitronic en Quipment zal duren. Deze leden vragen verder wat dit betekent voor de aanschaf, levering en updates van de boordcomputers en voor de verplichtingen van deze bedrijven richting de taxiondernemingen.

Voor Neone Nederland B.V. geldt dat de opstartfase achter de rug is. De ondersteuning van overige software onderdelen is ook tijdens de opstartfase aangeboden. De verwachting is dat Neone Nederland B.V. in de maand juni 2015 nieuwe BCT's kan leveren. Ook zal vanaf dat moment weer ondersteuning voor de systeemsoftware operationeel zijn.

QTwee is ook volledig operationeel. De aanvraag bij de RDW voor typegoedkeuring voor QTwee is echter nog niet volledig en daardoor nog niet gehonoreerd. Het is nog niet duidelijk wanneer deze aanvraag is afgerond.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of de Staatssecretaris vindt dat er met de huidige aanbidders voldoende aanbidders zijn, zodat er sprake is van keuzevrijheid voor ondernemers en er voldoende marktwerking is. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris inzicht heeft in de financiële consequenties van de faillissementen van verschillende leveranciers voor de afnemers.

Met drie aanbidders is er voldoende keuzevrijheid voor ondernemers en is er voldoende marktwerking.

De faillissementen van Taxitronic en Quipment hebben beperkt gevolgen gehad voor de afnemers van de BCT's van deze fabrikanten. Een deel van de afnemers van BCT's van QTwee heeft niet de BCT of onderdelen ontvangen die al waren aanbetaald. Dat heeft er ondermeer toe geleid dat updates niet geïnstalleerd konden worden waardoor verbeteringen in de BCT-software niet goed konden worden doorgevoerd.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of er sprake is van gezonde concurrentie nu Euphoria/Cabman een aandeel van 63 procent in de markt heeft. Is de dominante positie van dat bedrijf mogelijk een gevaar voor gezonde economische verhoudingen, zo vragen deze leden.

Taxiondernemers vonden het vooral belangrijk uit meerdere aanbieders te kunnen kiezen bij de aanschaf van een BCT. Ze hebben een keuze kunnen maken uit drie typen. Zolang de afnemers kunnen kiezen tussen leveranciers is er sprake van concurrentie. De markt voor BCT's is weliswaar beperkt in omvang, maar een open markt. Nieuwe toetreders zijn welkom. Het is niet te voorzien hoe de markt en de marktverhoudingen zich zullen ontwikkelen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de reden is dat Quipment nog geen typegoedkeuring van de Dienst Wegverkeer (RDW) heeft. Is de aanvraag te laat gedaan, zijn er technische of andere problemen of is er sprake van ambtelijke stroperigheid, zo vragen deze leden.

De aanvraag voor typegoedkeuring van QTwee is nog niet volledig en daardoor nog niet gehonoreerd. Naar verwachting wordt de procedure op korte termijn afgerond.

Oplossen knelpunten door aanpassing van de BCT-specificaties

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven wanneer er met welke partijen overleg is geweest om de problemen met de BCT in kaart te brengen. Worden de drie oorzaken die aan de knelpunten ten grondslag liggen volledig weggenomen met de voorgestelde aanpak? Waren deze oorzaken eerder al bekend? Zo ja, welke acties zijn toen ondernomen?

De leden van de VVD-fractie lezen dat problemen in het functioneren van de BCT meteen na de installatie van de software-update snel en goedkoop kunnen worden opgelost. Kan de Staatssecretaris «snel en goedkoop» nader duide?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de ILT knelpunten zag bij de handhaving via de BCT en dat deze nader zijn geanalyseerd. Van de drie geconstateerde knelpunten vernemen deze leden graag hoe ze voorkomen hadden kunnen worden. Zijn er verkeerde inschattingen gemaakt? Zo ja, door wie?

De leden van de CDA-fractie zien graag dat alle software-updates buiten de werkplaats plaatsvinden. Is dat mogelijk? Zo ja, wanneer en onder welke voorwaarden? Zo nee, waarom niet?

De voortgang van de BCT wordt periodiek (ongeveer eens in de zes weken) besproken in de Begeleidingscommissie BCT. Deze commissie bestaat uit vertegenwoordigers van de ILT, de Belastingdienst, KNV, individuele taxiondernemingen en leveranciers van de BCT. In de zomer van 2014 is zijn de geconstateerde knelpunten besproken in de commissie. Daarnaast hebben diverse bilaterale gesprekken plaatsgevonden om de problemen en oplossingsmogelijkheden helder te krijgen.

In de brief aan uw Kamer over de BCT van 13 februari 2015 (Kamerstuk 31 521, nr. 85) zijn de volgende knelpunten genoemd:

- Interpretatieruimte in de specificaties.
- Ontwerpfouten in de door fabrikanten geleverde BCT's;
- Verplicht bezoek aan werkplaats voor updates;

Met de nieuwe specificatie regeling worden de oorzaken van de problemen inderdaad weggenomen.

Wat de eerste twee punten betreft, deze hebben te maken met de keuze voor een systeem waarbij zoveel mogelijk aan de creativiteit van de markt werd overgelaten. Tijdens de voorbereiding van de benodigde aanpassing van de regelgeving is de wens van de fabrikanten naar voren gekomen met ketentests te werken voorafgaande aan de certificering om sneller en efficiënter te kunnen werken en verschillende interpretaties eerder te kunnen signaleren. Daar was bij de initiële invoering geen rekening mee gehouden.

Het laatste knelpunt wordt opgelost door het mogelijk maken van veilig en draadloos updaten buiten de werkplaats.

Eerder is uiteraard ook periodiek overleg gevoerd met de sector. De geconstateerde knelpunten zijn verzameld en tegelijkertijd in de gewijzigde regeling verwerkt.

Snel en goedkoop duidt op het feit dat, na het installeren van de software update op basis van de per 1 april gewijzigde Regeling BCT-specificaties, voor het installeren van updates op de BCT, niet langer een bezoek aan een werkplaats noodzakelijk is. Updates kunnen in plaats daarvan veilig buiten de werkplaats plaatsvinden. De taxi hoeft daardoor niet uit bedrijf te worden genomen voor een afspraak in de werkplaats. Na installatie van de software-update hoeft de taxi met BCT alleen in uitzonderlijke gevallen (naar schatting minder dan 1 x per jaar) naar de werkplaats. Alleen voor updates die van invloed zijn op de kalibratie van de BCT, moet de update plaatsvinden in de werkplaats (offline), waarna de BCT opnieuw wordt gekalibreerd.

De leden van de D66-fractie vroegen eerder om de mogelijkheid om BCT-software online te kunnen updaten. Zij begrijpen uit de brief van de Staatssecretaris dat inmiddels bijna alle software-updates buiten de werkplaats plaats kunnen vinden. Kan zij aangeven bij welk percentage van de taxi's dit nog niet kan? Deze leden vragen ook of het goedkoper zou zijn om alle offline BCT-systemen te vervangen door online BCT-systemen, in plaats van dat alle offline BCT-systemen voortdurend offline worden geüpdatet. Graag zien deze leden daar een specificatie van. Voorts vragen zij zich af of de Staatssecretaris vindt dat het haar verantwoordelijkheid is om een dergelijke transitie verder te stimuleren. Zo ja, hoe gaat de Staatssecretaris dat doen? Zo nee, waarom niet?

Zie ook het antwoord op de vraag gesteld door de PvdA over het percentage taxi's dat over een BCT beschikt.

Door de per 1 april gewijzigde regeling BCT-specificaties is het mogelijk gemaakt om updates buiten de werkplaats uit te voeren (waaronder via het online updaten). Hiervoor moeten de BCT's van nieuwe software worden voorzien. Daarmee wordt een dergelijke transitie gefaciliteerd. Bezoeken aan de werkplaatsen zijn daarna alleen nog verplicht wanneer software-updates de kalibratie van de BCT beïnvloeden. Kosten voor werkplaatsbezoeken en het uit bedrijf nemen van taxi's worden hiermee voorkomen.

Planning invoering aangepaste BCT-specificaties

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt het dat alle aangepaste specificaties op zijn vroegst over een jaar tot anderhalf jaar ingevoerd zijn, in het meest positieve scenario.

Nee. Fabrikanten schatten in dat de *volledige* uitrol van de update tussen april – juli 2016 kan worden afgerond. Afhankelijk van de doorloop-snelheid van de certificering is er wel al kans dat enkele fabrikanten eind 2015 kunnen beginnen met het uitrollen. Naar verwachting zal een gedeelte van de taxi's in de loop van 2015 al met een volledig functionerende, aangepaste BCT rondrijden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de aangepaste software gecertificeerd moet worden door tekstbureaus en dat deze fase wordt afgesloten met een goedkeuring door de RDW. In de brief staat dat de fabrikanten het lastig vinden 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. Betekent dit dat er in deze periode ook nog niet gehandhaafd wordt door de ILT? En wat betekent dit voor de handhaving door de Belastingdienst?

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 13 februari 2015 (Kamerstuk 31 521, nr. 85) kan de ILT pas volledig handhaven als de BCT's een update hebben ondergaan gebaseerd op de nieuwe specificaties. In genoemde brief zijn de stappen benoemd die nodig zijn om deze update te bewerkstelligen. De eerste stap is inmiddels afgerond, de Regeling is gepubliceerd. Nu volgen de softwareontwikkeling, certificering en uitrol van de software. Voor uitvoering van deze stappen is in de Regeling de tijd geboden tot uiterlijk 1 juli 2016.

In deze periode legt de ILT geen sancties op. Wel geeft de ILT waarschuwingen en registreert (en bewaart) deze op naam. Deze gegevens zullen in de handhaving worden gebruikt bij het opstellen van risicoprofielen van bedrijven, met als gevolg dat ondernemingen die een of meerdere waarschuwingen op hun naam hebben staan eerder in aanmerking komen voor handavingscontroles.

Het hebben van een BCT is nog steeds wettelijk verplicht. Taxi's die zonder BCT rijden houden zich niet aan de wet. Dat is de verantwoordelijkheid van de ondernemer.

Het is wettelijk vereist dat taxi's een deugdelijke administratie voeren. Niet alleen voor eigen gebruik, maar ook ten behoeve van controle en handhaving door de ILT.

Zoals in een eerder antwoord is aangegeven, is de Belastingdienst voor zijn handhaving niet afhankelijk van de aanwezigheid van een BCT en handhaaft de Belastingdienst ook bij ondernemers waarvan de taxi's nog niet zijn voorzien van een BCT.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat een aangepaste Regeling specificaties BCT per 1 april 2015 in werking moet treden. Betreft het hier de regeling waar de Staatssecretaris in haar brief van 26 november 2014 (Kamerstuk 31 521, nr. 83) over schreef dat deze uiterlijk 1 juni 2015 aangepast diende te zijn, zo vragen deze leden. In ditzelfde kader vragen de aan het woord zijnde leden of de verplichte Europese notificatieprocedure inderdaad op 16 maart 2015 is afgerond.

Ja, er werd inderdaad gedoeld op de gewijzigde specificatieregeling.

Bij de notificatieprocedure, die op 16 maart 2015 afliep, zijn geen bezwaren ontvangen tegen de gewijzigde specificatieregeling. Begin april is de regeling gepubliceerd in de Staatscourant.

Kosten invoering aangepaste BCT-specificaties

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief dat de software aangepast moet worden aan de nieuwe specificaties. De BCT-fabrikanten geven aan hier zes tot negen maanden voor nodig te hebben. Deze leden vragen of de fabrikanten de extra kosten voor de ontwikkeling doorberekenen aan de gebruikers. Zo ja, vindt de Staatssecretaris dat wenselijk?

Twee van de fabrikanten hebben aangegeven kosten in rekening te moeten brengen aan de taxiondernemers. Om deze kosten te beperken is er een financiële bijdrage aan lenM gevraagd. Daarover is nog overleg gaande. Zoals aangegeven in de brief van 13 februari 2015 (Kamerstuk 31 521, nr. 85) is het de intentie de kosten voor de gebruikers zoveel mogelijk te beperken.

De leden van de VVD-fractie lezen voorts dat de staatsecretaris een financiële bijdrage aan de fabrikanten overweegt voor het ontwikkeltraject om de ontwikkeling van de software te versnellen en het doorberekenen van kosten voor de taxiondernemers te beperken. Deze leden vragen wat de extra kosten van de versnelde ontwikkeling van de software zijn. Wanneer kan de staatsecretaris meer duidelijkheid geven over de financiële bijdrage? Wat zijn precies de financiële consequenties voor taxiondernemers als deze bijdrage geen doorgang kan vinden?

Het overleg met de fabrikanten over een bijdrage is nog gaande. Het is niet duidelijk óf en welke kosten de fabrikanten zullen doorberekenen aan de taxiondernemers. De financiële situatie van de fabrikanten speelt daarbij een rol, maar ook of ondernemers een servicecontract hebben afgesloten. In dat geval wordt er geen geld in rekening gebracht voor het uitvoeren van een update.

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief ook dat certificering van de software-update volgens de raming van de fabrikanten tussen 5.000 en 25.000 euro kost. 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. Hoe vaak is er een software-update nodig? Hoeveel kost een test per keer en welke partij betaalt deze kosten?

Op deze vragen is op dit moment nog geen definitief antwoord te geven. Om de uitrol en ontwikkeling van de software te versnellen, kunnen de twee testhuizen verantwoordelijk voor de certificering van de BCT's een «test-tool» of handreiking voor fabrikanten ontwikkelen. Dat zorgt ervoor dat de beoogde softwareupdate sneller gecertificeerd kan worden. Daarnaast blijven de kosten voor certificering hiermee beperkt. De intentie is de kosten voor de gebruikers zo beperkt mogelijk te houden. De gesprekken die hierover worden gevoerd, zijn nog niet afgerond.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris een overzicht kan maken van de reeds gemaakte kosten en de nog te maken kosten ten behoeve van de invoering van de BCT voor de rijksoverheid (inclusief Belastingdienst en ILT) en de taxibranche zelf. Deze leden vragen vervolgens of de Staatssecretaris vindt dat deze kosten opwegen tegen de beoogde doelstellingen.

In de beantwoording van Kamervragen op 17 juni 2014 (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 2257) is een overzicht gegeven van de gemaakte kosten vanuit de rijksoverheid. Dit overzicht is (voor het grootste deel) nog steeds geldig.

Zoals in deze brief vermeld bedragen de kosten voor de rijksoverheid van de ontwikkeling van de BCT € 14,2 mln. Het gaat hierbij onder meer om kosten van personeel en inhuur van deskundigen, van het opstellen van de specificaties en van de regelgeving, van ICT en van communicatie. De kosten van de subsidieregeling bedragen maximaal € 21,9 mln. Samen is dit € 36,1 mln. Het budget voor de subsidieregeling zal niet geheel worden uitgeput, omdat het aantal taxi's is gedaald en niet alle ondernemers subsidie hebben aangevraagd of ontvangen.

De ILT ontwikkelt voor een efficiënte handhaving met behulp van de BCT een aparte handhavingsapplicatie. Met de ontwikkeling van deze applicatie is een bedrag gemoeid van € 505.000. Daarnaast heeft de ILT een fout moeten herstellen in de aanvraagapplicatie voor BCT kaarten. Dit heeft € 113.000 gekost.

Voor de Belastingdienst is hiervoor geen apart project ingericht en zijn de kosten niet apart geadministreerd. De werkzaamheden die hieraan worden besteed, gaan veelal op in de normale handhavingsactiviteiten van de Belastingdienst. Dit heeft te maken met het feit dat voor de fiscale wetgeving een vrije vorm van administratie en bewijs als uitgangspunt geldt en de BCT voor de Belastingdienst geen verplichting is. Geschat wordt dat de extra activiteiten, gerelateerd aan de BCT, tot nu toe ongeveer € 200.000 hebben gekost.

De kosten voor de taxibranche en voor individuele taxiondernemingen zijn niet eenduidig vast te stellen. Die kosten hangen onder meer af van het soort taxibedrijf en van de keuze voor en prijs van het type BCT. De taxibranche is in haar kosten tegemoetgekomen door een subsidie per BCT van € 600 en door de gratis omwisseling van de chauffeurspas door de chauffeurskaart. De kosten van de omwisseling, € 2,2 mln, zijn uit de algemene middelen gefinancierd.

Tegenover deze kosten voor de ondernemer staat een vermindering van administratieve lasten. De exacte omvang hiervan is nu nog niet te becijferen, maar de overgang van een papieren naar een digitale registratie levert uiteraard financieel voordeel op. Ten behoeve van de aanpassing van het Besluit personenvervoer 2000 in 2009 is berekend dat de invoering van de BCT leidt tot een administratieve kostenbesparing voor de gehele taximarkt van € 4.4 miljoen per jaar.

Alle betrokken partijen, taxisector, ILT en Belastingdienst, steunen nog steeds het invoeringstraject van de BCT. Door de administratieve lastenvermindering, maar ook vereenvoudiging op het gebied van bewijslast en controle, zijn de betrokken partijen nog steeds bereid te investeren in het invoeringstraject van de BCT.

Over het geheel genomen zijn de investeringen als verantwoord te beschouwen in het licht van de doelstellingen. De nog te maken kosten voor de invoering van de nieuwe specificatieregeling wordt geschat op maximaal € 3 mln. De gesprekken over een bijdrage van lenM zijn nog niet afgerond.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat er grote verschillen bestaan tussen de kosten voor softwareontwikkeling waar verschillende fabrieken mee rekenen (variërend van 30.000 tot 320.000 euro). De Staatsse-

cretaris overweegt een financiële bijdrage aan de fabrikanten voor het ontwikkeltraject, mits niet in strijd met Europese staatssteunregels. Is er inmiddels duidelijkheid over eventuele strijdigheid met deze regels, zo vragen deze leden. Ook vragen deze leden waarop het totaal van de financiële bijdrage zou worden gebaseerd (het aantal BCT's dat een fabrikant levert, een percentage van de totale kosten van het ontwikkeltraject?).

De leden van de D66-fractie zijn verbaasd over de bandbreedte van de kosten voor softwareontwikkeling (30.000 tot 320.000 euro). De Staatssecretaris wijt het verschil in kosten aan het type BCT en aan de vraag of de software vanaf een afstand kan worden geüpdatet of niet. Kan de Staatssecretaris nader specificeren waar de verschillen in kosten vandaan komen? Wordt er een onderscheid gemaakt tussen verschillende types BCT, ook bij de financiële bijdrage die de Staatssecretaris overweegt voor de fabrikanten? Deze leden vragen hoe groot de algehele financiële bijdrage voor de softwareontwikkeling ongeveer zal zijn en hoe een eventuele bijdrage van de Staatssecretaris financieel wordt gedekt.

Een financiële tegemoetkoming voor de software ontwikkeling zal voldoen aan de Europese staatssteunregels.

Het verschil in kosten voor de drie fabrikanten heeft te maken met het type BCT: de wijzigingen voor het ene type BCT zijn eenvoudiger te programmeren dan voor de andere. Daarnaast kan de ene fabrikant de software in huis laten programmeren, terwijl de andere dit moet uitbesteden. Uitbesteding gaat gepaard met hogere kosten. Over de financiële bijdrage en de dekking daarvoor zal de Kamer nader worden bericht nadat de gesprekken hierover zijn afgerond.

Handhaving ILT

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat, totdat alle aangepaste specificaties ingevoerd zijn, de ILT niet in staat is om overtredingen met betrekking tot de BCT te handhaven. Zo nee, op grond waarvan wordt er dan gehandhaafd door de ILT?

Dat klopt.

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer volledige handhaving door de ILT precies mogelijk is, dus wanneer de software-update op basis van de aangepaste BCT-specificaties geïnstalleerd zal zijn. Deze leden vragen ook wat er in de tussentijd gebeurt.

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 13 februari 2015 (Kamerstuk 31 521, nr. 85) kan de ILT pas volledig handhaven als de BCT's een update hebben ondergaan gebaseerd op de nieuwe specificaties. In genoemde brief zijn de stappen benoemd die nodig zijn om deze update te bewerken. De eerste is inmiddels afgerond, de gewijzigde specificatieregeling is gepubliceerd. Nu volgen de softwareontwikkeling, certificering en uitrol van de software. Voor uitvoering van deze stappen is in de Regeling de tijd geboden tot 1 juli 2016. In deze periode is, na de fase van softwareontwikkeling, een ketentest voorzien om met alle betrokken partijen (inclusief de taxibranche) te toetsen of de BCT en de handhavingapplicaties goed werken.

In deze periode legt de ILT geen sancties op. Wel geeft de ILT waarschuwingen en registreert (en bewaart) deze op naam. Deze gegevens zullen in de handhaving worden gebruikt bij het opstellen van risicoprofielen van bedrijven, met als gevolg dat ondernemingen die een of meerdere

waarschuwingen op hun naam hebben staan eerder in aanmerking komen voor handhavingcontroles.

De leden van de VVD-fractie vragen verder in hoeverre er nu door de ILT wordt gehandhaafd op de aanwezigheid van de BCT en de vier doelstellingen. Op welke wijze, waarop en met welke doelstelling wordt er gehandhaafd? Wat wordt verstaan onder «de eerste periode», waarin de ILT kleine overtredingen niet zal bestraffen? Wat wordt hierbij verstaan onder «onwennigheid»? Wat wordt verstaan onder een vergissing en wat onder een bewuste overtreding? Wat is het verschil tussen een kleine en een grote overtreding? Op welke wijze wordt hierover met de taxibranche gecommuniceerd, juist omdat er veel onduidelijkheid is in de branche zelf en het belang van handhavingscommunicatie groot is om de naleving van wet- en regelgeving te vergroten?

De leden van de D66-fractie begrijpen dat de ILT en de Belastingdienst in verband met zorgvuldigheid tijd nodig hebben om op volledige handhaving over te gaan. De Staatssecretaris stelt dat de ILT in «de eerste periode» daarna rekening zal houden met onwennigheid van beide kanten en kleine overtredingen die het gevolg zijn van een vergissing niet direct zwaar te bestraffen. Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe lang «de eerste periode» zal zijn.

De ILT heeft als taak het nalevingsniveau van de taxiregelgeving te maximaliseren, zodat de beoogde doelstellingen daadwerkelijk bereikt kunnen worden. De ILT handhaaft daartoe op het gebruik van de BCT conform de eisen die de wet stelt ten aanzien van onder andere de arbeidstijden, de verkeersveiligheid en de bescherming van werknemers. Daarbij maakt de BCT het makkelijker om eventuele overtreding van de regels vast te stellen, waardoor de handhaving efficiënter wordt. De ILT kan hier pas goed op handhaven als de BCT's de software-update naar aanleiding van de nieuwe specificaties hebben ondergaan. Fabrikanten en ondernemingen hebben tot 1 juli 2016 de tijd om dit te regelen. Tot die tijd legt de ILT geen sancties op. Wel geeft de ILT waarschuwingen en registreert (en bewaart) deze op naam. Deze gegevens zullen in de handhaving worden gebruikt bij het opstellen van risicoprofielen van bedrijven, met als gevolg dat ondernemingen die een of meerdere waarschuwingen op hun naam hebben staan eerder in aanmerking komen voor handhavingcontroles.

In een eerder stadium heeft de ILT een coulanceregeling opgesteld ten aanzien van de handhaving in de eerste periode. Nu de start van de handhaving is uitgesteld, zal ook de toepassing van de coulanceregeling opnieuw gepland worden. De branche zal daarover worden geïnformeerd, schriftelijk en via de website van de ILT.

Kern van de coulanceregeling is dat een aantal fouten in het gebruik van de BCT het gevolg kan zijn van onwennigheid. Alle betrokkenen moeten leren omgaan met nieuwe apparatuur, zowel de taxiondernemingen met de BCT als de ILT met de handhavingsapplicatie. Daarom zullen voor een bepaalde, nog vast te stellen periode, niet alle overtredingen direct bestraft worden. Zware overtredingen worden wel beboet, bijvoorbeeld fraude met de boordcomputer.

Handhaving Belastingdienst

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat, totdat alle aangepaste specificaties ingevoerd zijn, de Belastingdienst niet in staat is om overtredingen met betrekking tot de BCT te handhaven. Zo nee, op grond waarvan wordt er dan gehandhaafd door de Belastingdienst?

Voor de fiscale wetgeving geldt een vrije vorm van administratie en bewijs als uitgangspunt. Voor de Belastingdienst is de BCT derhalve geen verplichting. De Belastingdienst handhaaft dan ook niet op het hebben van een BCT. De Belastingdienst is voor zijn handhaving niet afhankelijk van een BCT en handhaaft ook bij ondernemers waarvan de taxi's nog niet zijn voorzien van een BCT. Dit gebeurt bijvoorbeeld aan de hand van andere gegevens uit de bedrijfsadministratie zoals rittenstaten en werkmappen. Daarnaast zijn er ondernemers die gebruik maken van ondersteunende software (zoals agendapakketten en navigatie).

De leden van de VVD-fractie vragen verder wanneer een sluitende digitale rittenadministratie voor de Belastingdienst gerealiseerd zal zijn. Deze leden vragen ook wat er in de tussentijd gebeurt.

Ondernemers die gebruik willen maken van bepaalde fiscale faciliteiten zoals de teruggave BPM en de vrijstelling MRB (indien de taxi geheel of nagenoeg geheel als taxi wordt gebruikt, bestaat er recht op teruggave BPM en vrijstelling van MRB) dienen reeds een sluitende rittenregistratie te hebben. Ook indien de ondernemer op basis van het gebruik van de taxi van mening is dat hij geen belasting verschuldigd is wegens privégebruik van de auto, dient aan de hand van een sluitende rittenregistratie aangetoond te worden dat niet meer dan 500 km privé is gereden. Op welke wijze de ondernemer deze rittenregistratie voert (digitaal, papier, al dan niet via een BCT) is niet aan de Belastingdienst om voor te schrijven, omdat hiervoor de vrije bewijsleer geldt. Zoals reeds aangegeven, handhaaft de Belastingdienst nu dus ook. Op basis van de gesprekken die de Belastingdienst met de leveranciers van de BCT heeft gevoerd, is het denkbaar dat een sluitende digitale rittenregistratie in de vorm van de BCT in 2015 gerealiseerd kan worden. Dit is echter afhankelijk van de bereidheid van de leveranciers om deze aanpassingen te realiseren qua investering in tijd en geld.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de gegevens uit de BCT nog niet voldoen aan wat verwacht mag worden volgens het protocol dat Koninklijk Nederlands Vervoer met de drie BCT-fabrikanten heeft opgesteld. Is hier een verklaring voor te geven? Ook valt te lezen dat de bewijskracht van de BCT niet volledig is tot de realisatie van de aanpassingen en dat er aanvullende gegevens uit de bedrijfsadministratie nodig zijn voor de handhaving. Hoe staat deze opmerking in verhouding met de uitspraak dat de oude arbeidsintensieve manier van werken met handmatige registratie niet meer nodig is? Wat betekent dit voor de handhaving van de BCT door de Belastingdienst? Kan de BCT nu wel of niet dienen als bewijsmiddel? Is hierdoor geen sprake van een dubbele bewijslast dan wel vermeerdering van de administratieve lasten? Wanneer zijn de genoemde aanpassingen voorzien en op welke wijze wordt hierover met de taxibranche gecommuniceerd?

Het protocol is een afspraak tussen Koninklijk Nederlands Vervoer en de BCT-leveranciers. De Belastingdienst heeft input gegeven voor wat betreft de fiscale eisen ten aanzien van een sluitende rittenregistratie om hiermee de ondernemer te faciliteren in het leveren van bewijs, dat hij aan zijn verplichtingen heeft voldaan.

De BCT kan al als (ondersteunend) bewijsmiddel dienen. Voor de fiscale wetgeving geldt als uitgangspunt een vrije vorm van administratie en bewijs, waarbij de BCT in beginsel toelaatbaar is als (een onderdeel van) bewijs. De bewijskracht van de BCT is nog niet volledig voor de Belastingdienst. Er zijn aanvullende gegevens uit de bedrijfsadministratie nodig wil de taxiondernemer kunnen laten blijken dat hij aan zijn fiscale verplichtingen heeft voldaan. Dit is daarmee geen extra bewijslast. Dit gebeurt

bijvoorbeeld aan de hand van (al dan niet digitale) rittenstaten. Daarnaast zijn er ondernemers die gebruik maken van ondersteunende software (zoals agendapakketten en navigatie). Dit betekent inderdaad dat, totdat de BCT voldoet aan de eisen die de belastingwet op dit punt stelt aan de administratie, er voor het fiscale aspect nog geen sprake is van vermindering van administratieve lasten.

Zoals reeds in een eerder antwoord aangegeven, is het op basis van de gesprekken die de Belastingdienst met de leveranciers van de BCT heeft gevoerd, denkbaar dat een sluitende digitale rittenregistratie in de vorm van de BCT in 2015 gerealiseerd kan worden.

De leden van de CDA-fractie vragen een nadere uitleg over het feit dat de BCT niet al als (ondersteunend) bewijsmiddel kan dienen bij de fiscale wetgeving. Deze leden vragen of dit een gemiste kans is. Bestaat de mogelijkheid om dit te repareren of zijn de nadelige gevolgen zo beperkt dat aanpassing niet wenselijk is, zo vragen deze leden voorts.

De BCT kan wel als (ondersteunend) bewijsmiddel dienen op basis van de fiscale wetgeving, zoals eerder aangegeven.

Conclusie

De leden van de VVD-fractie vragen op welke wijze de taxibranche betrokken is en wordt bij de verdere invulling en uitwerking van het voorgenomen traject en de diverse stappen daarin. Op welke wijze gaat de Staatssecretaris invulling geven aan de communicatie? Bij wie ligt de verantwoordelijkheid voor de communicatie over het proces en voor de inhoud en planning van het voorgestelde invoeringstraject? Hoe wordt de Kamer verder betrokken? En kan worden aangegeven wat de go/no go-momenten zijn in de het invoeringstraject? Welke bijstuurmogelijkheden heeft de Staatssecretaris gedurende het invoeringstraject (71)?

De taxibranche is betrokken via de Begeleidingscommissie. De Begeleidingscommissie komt eens in de zes weken bijeen en bestaat uit vertegenwoordigers van de ILT, de Belastingdienst, KNV, individuele taxiondernemingen en leveranciers van de BCT. De verantwoordelijkheid voor de onderdelen van het invoeringstraject liggen bij de verschillende betrokken partijen. Dit geldt ook voor de communicatie. IenM heeft een kaderstellende verantwoordelijkheid en is verantwoordelijk voor de regelgeving en de communicatie met uw Kamer. IenM faciliteert daarnaast de andere betrokken partijen in het invoeringstraject. De communicatie vanuit IenM verloopt, bijvoorbeeld, via de Begeleidingscommissie en websites (waaronder de rijksoverheid en de ILT).

Indien zich in het invoeringstraject onverhoopt problemen voordoen, zal, zoals ook in de Kamerbrief van 13 februari 2015 aangegeven, met alle betrokken partijen tot een gezamenlijke oplossing worden gekomen. De Kamer wordt hier uiteraard over ingelicht (Kamerstuk 31 521, nr. 85).

De leden van de PvdA-fractie vragen tot slot of de Staatssecretaris verwacht medio 2016 alle problemen met de BCT te hebben opgelost. In ieder geval tot die tijd mogen individuele chauffeurs die op dit onderwerp redelijke inspanningen geleverd hebben, wat de leden van de PvdA-fractie betreft, in ieder geval niet de dupe worden. Deelt de Staatssecretaris deze opvatting, zo vragen deze leden.

Ja.