

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

2257

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Antifraudecomputer in taxi zo lek als mandje»* (ingezonden 2 mei 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 18 juni 2014)

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Antifraudecomputer in taxi zo lek als mandje» en het in het artikel genoemde onderzoek van Vallenduuk Advocaten?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit artikel, en op de genoemde bezwaren en beweringen dat de Boordcomputer Taxi (BCT) een aantasting van de privacy zou zijn, fraudegevoelig zou zijn en ook niet op tijd geleverd zou kunnen worden? Kunt u aangeven hoe aan deze bewaren tegemoet wordt gekomen? Welke doelstellingen worden beoogd met de BCT?

Antwoord 2

Fraude met de BCT valt niet geheel uit te sluiten, maar de fraudegevoeligheid is ten opzichte van de huidige handmatige wijze van registratie van ritten en rij- en rusttijden zeer beperkt.

Hiermee kunnen de hoofddoelstellingen van de BCT worden gerealiseerd: een effectievere en efficiëntere controle door handhavende instanties en meer gelijke concurrentievoorwaarden tussen taxibedrijven.

Van aantasting van de privacy is geen sprake. Bij het opstellen van de specificaties voor de BCT (2009/2010) zijn destijds alle afwegingen daarover in overleg met de taxibranche gemaakt. Ook het College Bescherming Persoonsgegevens heeft toen aangegeven dat voldoende rekening is gehouden met de privacybelangen van betrokkenen.

De specificaties voor de BCT zijn in 2010 gepubliceerd. Fabrikanten hebben meer tijd nodig gehad om een werkende en door de RDW typegoedgekeurde

¹ http://www.telegraaf.nl/binnenland/22554279/_Fraude_in_taxi_blijft_makkelijk_.html

BCT op de markt te brengen. Daarom heb ik in mei 2013 besloten de datum van verplichting te verzetten van 1 oktober 2013 naar 1 juli 2014.

Vraag 3

Welke acties zijn er gezamenlijk met de taxibranche ondernomen om het BCT-systeem zo goed mogelijk te implementeren? Bent u er van op de hoogte dat de voertuigen van vele taxibedrijven en/of -centrales reeds waren voorzien van goed functionerende computersystemen? Zo ja, waarom is hier dan aan voorbij gegaan?

Antwoord 3

Met vertegenwoordigers van de taxibranche, KNV Taxi en individuele ondernemers, met de fabrikanten, met de RDW en met de Belastingdienst heeft mijn ministerie regelmatig overleg gevoerd over de specificaties van de BCT, de regelgeving voor de BCT en de invoering van de BCT. Ik ben ermee bekend dat taxibedrijven dataterminals gebruiken voor overdracht van gegevens. Deze computersystemen hebben evenwel niet de benodigde functionaliteiten van de BCT (digitale handtekening, uniforme registratie, opslag in voertuig) en voldoen daarom niet aan de uitgangspunten en doelstellingen van de BCT.

Vraag 4

Kan nogmaals onderbouwd worden wat de meerwaarde is van de zogenoemde digitale handtekening? Deelt u de mening dat zonder deze verplichting het BCT-systeem tegen lagere kosten en al veel eerder geïmplementeerd had kunnen worden?

Antwoord 4

Voor effectieve handhaving van de taxiregels is essentieel dat de in de BCT geregistreerde gegevens juist, onweerlegbaar en volledig zijn. Voor de borging daarvan is een digitale handtekening vereist. Met de digitale handtekening krijgen de BCT-gegevens rechtskracht. De digitale handtekening vervangt de handgeschreven handtekening op de papieren registratie van gegevens.

Een BCT zonder digitale handtekening is geen reële en werkbare optie.

Vraag 5

Klopt de bewering in het bericht dat het BCT-systeem nog niet in de praktijk is getest? Zo ja, waarom is dat niet gebeurd en welke stappen gaat u ondernemen als blijkt dat de BCT niet functioneert? Zo nee, kunt u ingaan op de in het bericht genoemde kritiek en de resultaten uit de test?

Antwoord 5

Fabrikanten zorgen ervoor dat de door hen ontwikkelde en gefabriceerde BCT's worden getest. De RDW toetst de BCT's op basis van de testrapporten aan de opgestelde specificaties. Als alles in orde is, verleent de RDW de typegoedkeuring.

Vervolgens is het aan de fabrikanten om eventuele problemen met het functioneren van hun BCT's, die intussen zijn ingebouwd in taxi's, op te lossen.

Vraag 6

Klopt het bericht dat u de inbouwperiode voor de BCT gaat verlengen?² Zo ja, wat is de aanleiding om tot verlenging van de termijn over te gaan en welke garanties kunt u geven dat de deadlines voor het installeren van de BCT en de subsidieaanvragen nu wel haalbaar zijn?

Antwoord 6

Zoals ik u in mijn brief van 12 mei 2014 heb laten weten handhaaf ik de feitelijke datum van verplichting van een werkende BCT op 1 juli 2014. Maar ik heb besloten dat taxiondernemers, die vóór 1 juni 2014 een BCT hebben

² <http://www.taxipro.nl/innovatie/2014/04/28/inbouwperiode-boordcomputer-taxi-verlengd-tot-1-september/>

besteld, nog tot 1 september 2014 subsidie kunnen aanvragen conform de voorwaarden van de subsidieregeling.

Reden hiervoor is dat ondernemersvereniging KNV Taxi mij dringend had verzocht om de termijn voor de subsidie te verlengen, omdat ondernemers die BCT's hadden besteld, deze niet altijd voor 1 juli 2014 geleverd konden krijgen, onder meer door de langere leveringstermijnen van de fabrikanten. Die ondernemers zouden dan buiten hun schuld de subsidie van € 600 per BCT mislopen. Alle taxiondernemers zijn over de verruiming per brief geïnformeerd.

Het is verder aan de leveranciers en ondernemers om tijdig te voldoen aan de verplichting van de BCT.

Vraag 7

Klopt het dat er op dit moment nog maar twee BCT-leveranciers zijn op de markt? Zo ja, verwacht u dat alle taxibedrijven en/of -centrales dit systeem op tijd kunnen installeren, ook als de inbouwperiode zou worden verlengd zoals aangekondigd in de media?

Antwoord 7

Ten tijde van de vraagstelling waren er drie leveranciers van BCT's. Op 4 juni 2014 is over een van de leveranciers faillissement uitgesproken. Met de taxibranche en met de fabrikanten wordt overlegd over de gevolgen en eventueel te nemen maatregelen, zoals ik u in mijn brief van 6 juni 2014 heb gemeld.

Vraag 8

Kunt u ook ingaan op de stelling van de woordvoerder van uw ministerie, volgens het krantenbericht in de Telegraaf, dat het bij het ministerie niet bekend is dat de leveranciers niet kunnen leveren?

Antwoord 8

Fabrikanten hebben desgevraagd in maart 2014 aan mijn ministerie gemeld welke aantallen BCT's zij verwachten te leveren voor 1 juli 2014. In totaal ging het om circa 30.000 BCT's. Nadien hebben fabrikanten niet aangegeven dat zij niet meer zouden kunnen leveren. Zie verder het antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Kunt u ook reageren op de berichtgeving in Taxi Pro op 29 april 2014 over de reacties van de BCT-leveranciers op de mogelijke verlenging van de inbouwperiode?³

Antwoord 9

De BCT is verplicht per 1 juli 2014. In die datum komt geen verandering. Ik heb, zoals in mijn antwoord op vraag 6 aangegeven, wel alsnog besloten tot verruiming van de subsidietermijn (in het belang van de taxibedrijven) op dringend verzoek van de KNV. De leveranciers gingen er tot dat moment van uit, dat de termijn niet zou worden verlengd, zoals ik eerder had aangekondigd, en waren niet onverdeeld blij met deze verlenging. Leveranciers nemen, mede op basis van besluiten van de overheid, hun bedrijfsbeslissingen. Ik heb daarover geen oordeel.

Vraag 10

Herkent u ook het signaal dat de BCT technische problemen ondervindt en dat met name de pincode voor veel problemen zorgt? Zo ja, heeft u dit met de taxibranche besproken? Welke aanvullende maatregelen zijn er genomen? Bent u bereid om de pincodeverplichting te laten vervallen en te werken met een online registratiesysteem?

Antwoord 10

Fabrikanten moeten eventuele technische problemen met typegoedgekeurde BCT's oplossen. De problemen die men ervaart met de pincode zijn met de taxibranche besproken in het periodieke overleg. Naar aanleiding van dit

³ <http://www.taxipro.nl/ondernemen/2014/04/29/quipment-neemt-weer-bct-bestellingen-aan-taxamatic-niet/>

overleg is er opnieuw via verschillende kanalen gecommuniceerd dat men de pin- en pukcode goed moet bewaren en dat deze persoonlijk zijn en dus niet met derden gedeeld mogen worden. Het is niet reëel de pincodeverplichting te laten vallen en te gaan werken met een online registratiesysteem: dit kan fraude in de hand werken.

Vraag 11

Hoe komt het dat ondanks diverse inspanningen tot verbetering van dit proces de deadline voor het plaatsen van de BCT vanaf 2007 inmiddels al voor de achtste maal is uitgesteld?

Antwoord 11

Met potentiële fabrikanten en met de taxibranche is uitvoerig overlegd over de specificaties van de BCT. Op verzoek van de fabrikanten zijn de specificaties in 2010 gepubliceerd, zodat zij voldoende tijd hadden een BCT te ontwikkelen. De BCT-regelgeving is op 1 oktober 2011 in werking getreden, de verplichting van een BCT voor de straattaxi zou op 1 oktober 2013 ingaan. Omdat fabrikanten pas vanaf maart 2013 met BCT's op de markt kwamen (zie ook antwoord op vraag 2), heb ik besloten de verplichting op te schuiven naar 1 juli 2014.

Vraag 12

Zijn er andere alternatieven overwogen? Zo ja, welke, wanneer en om welke reden zijn deze afgefallen? In welke mate wordt met de BCT de fraudegevoeligheid teruggedrongen ten opzichte van bijvoorbeeld een online taxiterminal?

Antwoord 12

Er is besloten tot invoering van de BCT omdat de tot nu toe toegepaste registratie van rij- en rusttijden uiterst fraudegevoelig is. Voor de uitvoering van het apparaat is in een vroeg stadium uitvoerig overleg geweest met de taxibranche en potentiële fabrikanten. Daarbij zijn verschillende alternatieven besproken en is uiteindelijk in gezamenlijk overleg besloten tot deze variant. De andere alternatieven zijn afgefallen omdat deze onuitvoerbaar bleken of onvoldoende voldeden aan de eisen van fraudebestendigheid. Met de BCT wordt door het gebruik van pin- en pukcode en de digitale handtekening zoveel als mogelijk voorkomen dat chauffeurs met de BCT-kaart van een ander gaan rijden. Met de digitale handtekening stellen we vast dat de data die uit de BCT komen authentiek (en daarmee juist, onweerlegbaar en volledig) zijn. Zie ook het antwoord op vraag 4.

Vraag 13

Bent u bekend met het signaal dat ondernemers met een offline BCT kunnen werken en dat daarmee de fraudegevoeligheid toeneemt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke aanvullende maatregelen zijn/worden daartegen genomen?

Antwoord 13

Ja, daar ben ik mee bekend. Het is een uitkomst van intensief overleg met de taxibranche. Taxi's mogen (met inachtneming van fiscale gevolgen) ook voor privéritten worden gebruikt; hiervoor was een oplossing nodig. Wanneer wordt geconstateerd dat een chauffeur de BCT offline heeft staan tijdens het verrichten of aanbieden van taxivervoer, dan ontvangt hij hiervoor een boete.

Vraag 14

Kunt u aangeven welke kosten voor het Rijk en de sector gemoeid zijn met de invoering van de BCT? Tot welke meerkosten leidt het voor de branche en welke subsidiegelden dan wel andere gelden zijn er door het Rijk aan de ontwikkeling en implementatie van de BCT besteed?

Antwoord 14

De kosten voor de rijksoverheid van de ontwikkeling van de BCT bedragen € 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 € 21,9 mln. Samen is dit € 36,1 mln, die ten laste komen van de algemene middelen.

De BCT maakt het toezicht op de rij- en rusttijden en ritregistratie beter mogelijk en de kans op fraude neemt af. Ook voor de Belastingdienst wordt het eenvoudiger en efficiënter om de bedrijfsadministratie te controleren. 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 wel 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.

Vraag 15

Kan de BCT-problematiek meegenomen worden in de evaluatie van de taxiwetgeving dit najaar en kan daarin ook de discussie over Uber en over rij- en rusttijden worden meegenomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15

De evaluatie van de Taxiwet heeft als accenten de verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer en de toepassing van gemeentelijke bevoegdheden voor extra kwaliteitseisen. De invoering van de BCT loopt nog, waardoor ik een koppeling met de evaluatie van de Taxiwet niet zinvol vind. Voor de BCT volgt een aparte evaluatie eind 2015.

Over Uber zijn op 27 mei 2014 door de Minister van Economische Zaken Kamervragen beantwoord. Hierin is opgenomen dat innovatieve ontwikkelingen, zoals de taxidiensten van Uber via een app, worden meegenomen in de evaluatie van de Taxiwet.

Over de rij- en rusttijden in de taxisector heb ik naar aanleiding van de desbetreffende motie De Mos op 2 juni 2014 een brief gestuurd naar de Tweede Kamer. Hierin geef ik aan dat de regels op een aantal punten worden versoepeld. Dit onderwerp hoeft dus nu nog niet te worden geëvalueerd.