

161

Besluit van 25 april 2025, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met de invoering van de centrale database taxivervoer [KetenID W GK012942]

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 20 februari 2025, nr. IENW/BSK-2025/36777, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 5c, eerste lid, en artikel 79, eerste lid, onderdelen a, e, h, en tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000 en de artikelen 4:3, tweede, derde en vierde lid, 7:6, eerste lid, en 7:7, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 2 april 2025, nr. W17.25.00042/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 23 april 2025, nr. IENW/BSK-2025/94377, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I (WIJZIGING PER 2025)

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 worden in alfabetische volgorde de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

centrale database taxivervoer: technische voorziening voor het ontvangen van berichten met taxivervoergegevens;

chauffeursnummer: nummer dat door Kiwa N.V. wordt uitgegeven aan een persoon die de bevoegdheid voor taxivervoer heeft ontvangen;

realtime: direct, onmiddellijk of zonder enige vertraginginterval;

registratiemiddel: middel dat voor een bestuurder beschikbaar is om taxivervoergegevens te registreren en versturen aan de centrale database taxivervoer.

B

Voor artikel 79 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 78a

De vervoerder en de bestuurder die taxivervoer verrichten maken tijdens het verrichten van taxivervoer gebruik van een boordcomputer overeenkomstig de artikelen 79 tot en met 83, dan wel van de centrale database taxivervoer overeenkomstig paragraaf 4 van dit hoofdstuk. Indien gebruik wordt gemaakt van de centrale database taxivervoer overeenkomstig paragraaf 4 van dit hoofdstuk, geldt artikel 81, derde lid, onverkort.

C

In artikel 79, vijfde lid, onderdeel a, wordt «artikel 4, derde lid, van de wet;» vervangen door «artikel 4, eerste lid, van de wet;».

D

Aan hoofdstuk 6 wordt een paragraaf toegevoegd, luidende:

§ 4. Centrale database taxivervoer

Artikel 83a (centrale database taxivervoer)

1. Er is een centrale database taxivervoer. Onze Minister is beheerder van en verwerkingsverantwoordelijke voor deze database.
2. De gegevens, waaronder mede begrepen persoonsgegevens als genoemd in artikel 83b, tweede lid, worden in de centrale database taxivervoer verzameld en verwerkt met als doel toezicht op de naleving en handhaving van het bepaalde bij of krachtens de wet en de Arbeidstijdenwet voor zover dat ziet op taxivervoer en op arbeids- en rusttijden.
3. De gegevens in de centrale database taxivervoer worden gedurende twee jaar in die database bewaard, waarna ze worden vernietigd.

Artikel 83b (registratieplicht taxivervoergegevens)

1. Er is een deugdelijk registratiemiddel. De vervoerder die taxivervoer verricht is verwerkingsverantwoordelijke voor een registratiemiddel.
2. De vervoerder en de bestuurder die taxivervoer verrichten dragen er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht met gebruikmaking van een deugdelijk registratiemiddel de volgende gegevens op correcte wijze worden geregistreerd:
 - a. het kenteken van de auto;
 - b. de datum en de tijd van de aanvang en de beëindiging van de werkzaamheden aan boord van de auto;
 - c. de arbeids- en rusttijden van de bestuurder;
 - d. het personenvervoernummer dat staat aangegeven op de vergunning, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de wet;
 - e. het aan de vervoerder toegekende unieke nummer, als bedoeld in artikel 9, onderdeel a, van de Handelsregisterwet 2007;
 - f. het nummer van het rijbewijs van de bestuurder;
 - g. het chauffeursnummer;
 - h. de datum en het tijdstip van aankomst en vertrek per rit;
 - i. de locatie van vertrek per rit;
 - j. de afstand per rit;
 - k. de prijs van het vervoer per rit in beladen staat en de eventueel in rekening gebrachte toeslagen;

1. andere werkzaamheden.

3. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de wijze waarop de gegevens, bedoeld in het tweede lid, worden geregistreerd en worden aangeleverd in de centrale database taxivervoer. Deze regels hebben betrekking op de authenticiteit, de kwaliteit, de wijze waarop en de voorwaarden waaronder wordt geregistreerd en aangeleverd.

4. De vervoerder die taxivervoer verricht, levert de gegevens, bedoeld in het tweede lid, in de centrale database taxivervoer, realtime aan volgens de regels als bedoeld in het derde lid.

Artikel 83c (evaluatiebepaling)

1. Onze Minister zendt in overeenstemming met Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid binnen 3 jaar na de inwerkingtreding van de regels omtrent de centrale database taxivervoer aan de Staten Generaal een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze regelgeving in de praktijk.

2. In deze evaluatie wordt in ieder geval aandacht besteed aan de wijze waarop in de praktijk uitvoering wordt gegeven aan de voorschriften die zien op de registratie en aanleververplichting van de taxivervoergegevens in de centrale database taxivervoer.

E

In artikel 118 wordt na «72a tot en met 83,» ingevoegd «83a en 83b».

ARTIKEL II (WIJZIGING PER 2028)

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsbepalingen voor «boordcomputerkaart», «chauffeurskaart», «keuringskaart» en «ondernemerskaart» vervallen.

2. In alfabetische volgorde wordt de volgende begripsbepaling ingevoegd:

chauffeurspas: aan een bestuurder op grond van artikel 83d afgegeven pas waarmee de desbetreffende bestuurder kan aantonen bevoegd te zijn tot het verrichten van taxivervoer;

B

§ 3 wordt als volgt gewijzigd:

De tekst «**§ 3. Taxameter en boordcomputer**» wordt vervangen door «**§ 3. Taxameter en registratiemiddel**»

C

In artikel 78a vervalt «van een boordcomputer overeenkomstig de artikelen 79 tot en met 83 dan wel van» en «Indien gebruik wordt gemaakt van de centrale database taxivervoer overeenkomstig paragraaf 4 van dit hoofdstuk, geldt artikel 81, derde lid, onverkort.»

D

De artikelen 79, 80, 81 en 83 vervallen.

E

Artikel 82 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, aanhef wordt «chauffeurskaart» vervangen door «chauffeurspas».
2. In het zevende lid wordt «chauffeurskaart» vervangen door «chauffeurspas».
3. Na het zevende lid wordt een lid toegevoegd luidende:
 8. Onze Minister neemt een aanvraag om verlening van een chauffeurspas in behandeling nadat de bij ministeriële regeling vastgestelde vergoeding voor de kosten van deze behandeling is ontvangen.
4. Het artikel wordt vernummerd tot artikel 83d en wordt geplaatst na artikel 83c in § 4, van hoofdstuk 6, met als opschrift: «**Artikel 83d (chauffeurspas)**».

F

Na artikel 83d worden in § 4, van hoofdstuk 6, twee artikelen ingevoegd luidende:

Artikel 83e (nadere bepalingen chauffeurspas)

1. Met het besturen van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, wordt slechts diegene belast, die in het bezit is van een leesbare, door Onze Minister verstrekte, geldige chauffeurspas.
2. Voor bij ministeriële regeling aan te wijzen soorten taxidiensten waarbij gedurende een bepaalde periode meermalen taxivervoer wordt verricht volgens een schriftelijke overeenkomst waarin tarieven zijn vastgelegd, kan in de plaats van de in het eerste lid genoemde chauffeurspas volstaan worden met een chauffeurspas onder beperkingen.
3. De bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, is in het bezit van een door Onze Minister verstrekte chauffeurspas of chauffeurspas onder beperkingen.
4. De houder van een chauffeurspas meldt verlies of diefstal van zijn pas aan Onze Minister.
5. Ten behoeve van het toezicht op de naleving van het bepaalde krachtens het tweede lid, is in een auto waarmee een in het tweede lid bedoelde taxidienst wordt verricht het deel van de administratie aanwezig waarmee kan worden aangetoond dat daadwerkelijk de in het tweede lid bedoelde soort taxidienst wordt verricht.
6. Bij ministeriële regeling kunnen eisen gesteld worden aan het deel van de administratie, bedoeld in het vijfde lid.
7. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de aanvraag van een chauffeurspas en vervangende chauffeurspas, de geldigheid en de geldigheidsduur van de pas, de verlening, afgifte, weigering, schorsing, intrekking en inname van de chauffeurspas en de gronden daarvoor, alsook de wijze van melden in geval van verlies, diefstal of een beschadigde chauffeurspas en de wijze van inleveren van de pas.

Artikel 83f (overgangsbepaling)

1. De kaarten, met uitzondering van de kaart bedoeld in het tweede lid, die horen bij de boordcomputer en die zijn uitgegeven ten behoeve van het registreren, inspecteren en keuren, zijn na 1 januari 2028 niet meer geldig.
2. De voor 1 januari 2028 verstrekte chauffeurskaarten kunnen na 1 januari 2028 tot het einde van de op de kaart aangegeven geldigheidsduur worden gebruikt als chauffeurspas.
3. Op de chauffeurskaart, bedoeld in het tweede lid, zijn de bepalingen van artikel 83d en artikel 83e van overeenkomstige toepassing.
4. Vanaf 1 januari 2028 worden de gegevens in de boordcomputer en de op de chauffeurskaart geregistreerde gegevens door de bestuurder overgebracht naar de vestiging van de vervoerder die taxivervoer verricht. De vervoerder die taxivervoer verricht bewaart de door de boordcomputer geregistreerde gegevens ten minste 104 weken, gerekend vanaf de datum waarop de gegevens betrekking hebben.

G

In artikel 118 wordt «83a en 83b» vervangen door «83a, 83b en 83d tot en met 83f».

ARTIKEL III (WIJZIGING PER 2025)

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2.4:2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift van het artikel komt te luiden:

Registratiemiddel

2. Het eerste lid komt te luiden:

1. Bij taxivervoer wordt door de werkgever, de bestuurder en de persoon in artikel 2:7, eerste lid, van de wet ten behoeve van een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden, gebruik gemaakt van een boordcomputer dan wel van de centrale database taxivervoer als bepaald in artikel 78a van het Besluit personenvervoer 2000, overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens voornoemd besluit.

3. In het tweede lid wordt na «boordcomputer» ingevoegd «of het registratiemiddel».

B

Aan artikel 2.5:1 wordt een zevende lid toegevoegd, luidende:

7. De in het vierde en zesde lid bedoelde periode begint op het eerste tijdstip van de dag waarop de arbeid van de werknemer aanvangt.

C

Artikel 8:1, vierde lid, komt te luiden:

4. Het niet naleven van artikel 79, vierde lid, alsmede het bepaalde krachtens de artikelen 80, vierde lid, 83b, tweede lid, aanhef, en onderdeel c, in combinatie met het derde en vierde lid, en 83, achtste lid, onderdeel b, van het Besluit personenvervoer 2000, levert een overtreding op.

ARTIKEL IV (WIJZIGING PER 2028)

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2.4:2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Bij taxivervoer wordt door de werkgever, de bestuurder en de persoon in artikel 2:7, eerste lid, van de wet ten behoeve van een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden, gebruik gemaakt van de centrale database taxivervoer als bepaald in artikel 78a van het Besluit personenvervoer 2000, overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens voornoemd besluit.

2. In het tweede lid vervalt «de boordcomputer of».

B

In artikel 2.4:4, tweede lid, wordt «de boordcomputer» vervangen door «het registratiemiddel».

C

Het vierde lid van artikel 8:1 komt te luiden:

4. Het niet naleven van het bepaalde krachtens artikel 83b, tweede lid, aanhef en onderdeel c, in combinatie met het derde en vierde lid, van het Besluit personenvervoer 2000, levert een overtreding op.

ARTIKEL V

1. De artikelen I en III treden in werking met ingang van 1 juli 2025.

2. De artikelen II en IV treden in werking met ingang van 1 januari 2028.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 25 april 2025

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer
en Milieu,
C.A. Jansen

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J.N.J. Nobel

Uitgegeven de *achttiende* juni 2025

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

NOTA VAN TOELICHTING

A. Algemeen deel

1. Inleiding

Met dit besluit wordt een tweetal zaken beoogd. Het strekt tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de invoering van de centrale database taxivervoer. Het systeem van de centrale database taxivervoer zal het systeem van de boordcomputer taxi vervangen. Er is voorzien in een overgangperiode waarbij zowel met de boordcomputer taxi als met het systeem van de centrale database taxivervoer kan worden gereden. Per 1 januari 2028 kan alleen nog met het systeem van de centrale database taxivervoer worden verricht.

Het personenvervoer over de weg moet veilig zijn voor passagiers, overige weggebruikers en chauffeurs. Daarvoor is het belangrijk dat chauffeurs bekwaam, uitgerust en betrouwbaar zijn. En de voertuigen in een goede technische staat verkeren. De ILT houdt daarom toezicht op de kwalificaties en betrouwbaarheid van de ondernemers en chauffeurs, de naleving van arbeids- en rusttijden en de aanwezigheid van de juiste vergunningen voor het verrichten van personenvervoer. Ook controleert ILT of voertuigen voor het vervoer van personen zijn gekeurd¹. Daarmee zet ILT zich in voor veilig taxivervoer, met goede beschikbaarheid, goede kwaliteit en eerlijke concurrentie tussen ondernemers.

Eenzijds heeft de ILT op basis van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) en de Arbeidstijdenwet een duidelijke publieke taak om toezicht te houden op de taximarkt, terwijl anderzijds bij de uitvoering daarvan rekening moet worden gehouden met het recht op privacy van met name bestuurders, maar ook van passagiers. Privacyinbreuken moeten in een juiste verhouding staan tot het publieke belang van toezicht op de taximarkt. In paragraaf 2.2., de paragraaf in deze toelichting die specifiek ziet op privacy, is aangegeven dat ILT deze balans heeft gevonden, dat de privacyrisico's zijn onderkend en zijn gemitigeerd tot een acceptabel niveau voor wat betreft de invoering van de centrale database taxivervoer en de gegevensverwerkingen die daarbij plaatsvinden.

1.1. Arbeids- en rusttijdenstelsel

Om voornoemde publieke doelen na te streven richt de ILT zich ook op de naleving van arbeids- en rusttijden. In de Arbeidstijdenwet staan onder meer regels over werken op zondag, nachtarbeid, oproepdiensten en aanwezigheidsdiensten. In deze wet staan ook regels over het voeren van een deugdelijke registratie voor wat betreft arbeids- en rusttijden. Deze regels kunnen in lagere regelgeving nader worden bepaald voor verschillende sectoren². In lagere regelgeving kunnen door Onze Minister van Infrastructuur en Milieu nadere regels worden gesteld over het middel dat ziet op onder andere het voeren van een deugdelijke registratie en de controle daarop³. Nadere lagere regels over rusttijden van een werknemer die taxivervoer verricht zijn opgenomen in het Arbeidstijdenbesluit

¹ Zie hoofdstuk V van de Wp2000.

² Artikel 4:3 Arbeidstijdenwet.

³ Artikel 7:6 Arbeidstijdenwet.

vervoer (hierna: Atb-v)⁴. In de Wp2000 is aangegeven dat in lagere regelgeving eisen en verplichtingen kunnen worden gesteld aan vervoerders die taxivervoer verrichten en aan bestuurders van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht en de administratie die de vervoerder voert ten behoeve van een doelmatig toezicht op de naleving alsook aan de aanwezigheid, het gebruik en de keuring van apparatuur en voorzieningen ter registratie van ritten, tarieven, prijzen en arbeids- en rusttijden⁵. In het Besluit personenvervoer2000 (hierna: Bp2000) zijn nadere regels opgenomen over het middel⁶. Onze Minister van Infrastructuur en Milieu houdt een registratie bij van de middelen en daarbij behorende gegevens van betrokkenen⁷. De Nederlandse Arbeidsinspectie -en voor de vervoerssectoren de ILT- voeren controles uit of de regels voor arbeids- en rusttijden worden nageleefd. ILT is aangewezen als toezichthoudende instantie voor de specifieke uitvoeringstaak die ziet op de naleving van arbeids- en rusttijden voor de taxisector⁸. ILT is tevens de aangewezen toezichthoudende instantie voor wat betreft de regels die zien op taxivervoer in het algemeen⁹.

1.2. De boordcomputer taxi

Taxibedrijven, in de regelgeving geduid als vervoerders, en chauffeurs, in de regelgeving geduid als bestuurders, zijn verplicht om gegevens te registreren over de ritten die zij afleggen en over de arbeids- en rusttijden van de chauffeurs¹⁰. Deze gegevens heeft de overheid nodig voor toezicht op de naleving van de Wp2000 en de Arbeidstijdenwet. De boordcomputer is een in het voertuig ingebouwd apparaat dat de arbeids- en rusttijden, alsmede de ritadministratie digitaal registreert. Deze digitale registratie kan vervolgens worden overgebracht naar het taxibedrijf, die deze gegevens beschikbaar houdt voor toezicht door de ILT en andere toezichthouders zoals Belastingdienst en de Nederlandse Arbeidsinspectie. Om handelingen te verrichten die zien op registratie, overbrenging en keuring van deze gegevens zijn diverse boordcomputerkaarten nodig.

1.3. Aanleiding van de centrale database taxivervoer

Met de komst van de centrale database taxivervoer wordt in een andere manier van registreren maar ook in een andere wijze van aanleveren van gegevens voorzien. De aanleiding hiervoor is meerledig. In de in 2019 verschenen «Rapportage éénmeting evaluatie BCT¹¹» was één van de conclusies dat het gebruik van de boordcomputer taxi (hierna: BCT) op dat moment nog niet had geleid tot de verwezenlijking van het primaire doel, namelijk een verbreed en verbeterd toezicht op de naleving van de regels omtrent taxivervoer door bestuurders. Daarbij zijn de administratieve lasten voor bestuurders en vervoerders nauwelijks afgenomen en op sommige plekken zelfs toegenomen en heeft er geen verbetering van de transparantie voor de reiziger plaatsgevonden. Voor de handhaving liggen de problemen onder andere bij de hoge beveiligingseisen (de digitale

⁴ Onder andere artikel 2.5:1 Atb-v. In het Atb-v staan extra regels die zien op arbeidstijden voor wegvervoer (bijvoorbeeld vrachtwagens, bussen of taxi's), spoorvervoer, luchtvaart, binnenvaart, zeevaart, zeevisserij en loodsen.

⁵ Artikel 79 Wp2000.

⁶ Hoofdstuk 6 Bp2000.

⁷ Artikel 7:7 Arbeidstijdenwet.

⁸ Artikel 3.7 Aanwijzingsregeling toezichthoudende ambtenaren en ambtenaren met specifieke uitvoeringstaken op grond van SZW wetgeving.

⁹ Zie Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren Inspectie Leefomgeving en Transport betreffende vervoerswetgeving.

¹⁰ Artikel 4:3, 7:6 en 7:7 Arbeidstijdenwet in samenhang met artikel 79 Wp2000.

¹¹ Kamerstukken II 2018/19, 31 521, nr. 106.

handtekening) en de hoeveelheid technische storingen in de BCT die het functioneren en uitlezen van de gegevens voor toezicht frustreerden. Naar aanleiding van dat rapport is onderzocht welke verbeteracties er konden plaats vinden om deze doelen alsnog te halen. Deze acties, om alsnog de doelen te kunnen behalen, hebben ondanks een aantal pilotstudies niet tot het gewenste effect geleid. Gebleken was dat de data weliswaar betrouwbaar kon worden opgeslagen op de BCT, maar door kwetsbaarheden in het proces (registratie, kaartgebruik, lokale opslag, manipulatie) zijn de data niet of beperkt bruikbaar voor handhaving. Daarnaast zijn PKI-overheid certificaten¹² nodig om (gegevens op) de BCT en de bijbehorende kaarten te beveiligen. Deze certificaten moeten na bepaalde tijd worden omgewisseld om het toezichtstelsel veilig en werkend te houden, hetgeen geen duurzaam systeem is. Om deze redenen is ervoor gekozen om een alternatief systeem voor de BCT te ontwikkelen en in te voeren. Een systeem dat de informatiepositie van de ILT verbetert en de ILT daarmee beter in staat gesteld wordt de toezicht- en handhavingstaak uit te oefenen met de hen ter beschikking staande handhavingscapaciteit. Dit is noodzakelijk omdat onder andere uit het rapport «Taxi! Malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche» van Bureau Beke (2021) blijkt dat de taximarkt kenmerken heeft die toezicht op de gehele markt rechtvaardigen. Hoewel dit rapport ziet op de taximarkt in Amsterdam, zijn deze kenmerken terug te zien in de gehele taximarkt. Het probleem dat wordt geschetst is dat de taxibranche kwetsbaar is voor malafide gedrag door vervoerders en bestuurders. Dit wordt versterkt door sterk toegenomen concurrentie door de komst van platformbedrijven¹³. Er komt (veel) uitbuiting voor door, bijvoorbeeld, meerdere bestuurders op één vergunning te laten rijden in één bedrijf. Het beeld uit dit rapport sluit ook aan bij de inspectiepraktijk van de ILT. Door het houden van toezicht wordt de veiligheid van het taxivervoer vergroot. Het vergroten van de veiligheid van het taxivervoer zowel voor de passagiers als de andere verkeersdeelnemers is een zwaarwegend maatschappelijk belang.

Naast deze noodzaak is er oog geweest voor de privacybelangen van de bestuurder waarvan de gegevens worden verzameld en ook voor het privacybelang van de passagier die taxiritten afneemt.

In 2019 en 2020 is onderzocht waar een variant voor de BCT aan zou moeten voldoen en op welke manier de benodigde gegevens ten behoeve van het toezicht van de ILT op de taximarkt zo efficiënt en effectief mogelijk kunnen worden verkregen en verwerkt. De uitkomst van dat onderzoek¹⁴ was dat een stelsel voor toezicht op het taxivervoer en de arbeids- en rusttijden van de bestuurder efficiënt en effectief is als wordt voldaan aan de volgende kenmerken:

- a. vervoerders en bestuurders worden verplicht om gegevens direct aan te leveren bij de ILT in plaats van via de BCT;
- b. de aanlevering van gegevens gebeurt met een voldoende hoge frequentie, bij voorkeur digitaal (online) via een interface;
- c. de ILT is in staat om deze gegevens in hoge mate geautomatiseerd te ontvangen.

¹² PKI-overheid is de public key infrastructure (PKI) van de Nederlandse overheid dat fungeert als afsprakenstelsel om digitale certificaten ten behoeve van authenticatie, elektronische handtekening en encryptie uit te geven en te beheren.

¹³ Bij platformbedrijven gaat het -in zijn algemeenheid- om een bedrijf dat via een digitaal platform diensten aanbiedt waarbij zij klanten en aanbieders van een dienst met elkaar in verbinding brengt.

¹⁴ De «BCT Variantenstudie», 30 januari 2020.

Om een nieuw stelsel te ontwikkelen voor toezicht op het taxivervoer dat is gebaseerd op de bovengenoemde uitgangspunten is in 2021 het project «realisatie variant BCT» gestart met als doel een variant op de boordcomputer te realiseren.

De opzet van gegevensverzameling met de BCT waarbij sprake is van lokale registratie en opslag van taxivervoergegevens in de BCT, waarbij de ILT vervoerders/bestuurders individueel moet benaderen met het verzoek die toezichtsgegevens te leveren, is wat betreft inrichting feitelijk ongeschikt bevonden voor het benodigde totaaloverzicht op de markt. De beperkte handhavingscapaciteit en de storingsen in de BCT hebben in het verleden namelijk geleid tot een beperkt overzicht aan informatie. Door een informatiegebrek kan er onvoldoende toezicht worden gehouden op de taxibranche en kan de wettelijke handhavingstaak die ILT heeft niet voldoende worden vervuld.

Om de gewenste doelen wel te kunnen behalen is vervolgens een digitaal systeem ontworpen dat ziet op het registreren, aanleveren aan en verzamelen van de taxivervoergegevens in een centrale database taxivervoer.

1.4. Wat is de centrale database taxivervoer?

Onder de centrale database taxivervoer (hierna: CDT) wordt een digitaal systeem verstaan dat maakt dat verplichte gegevens over ritten, tarieven en arbeids- en rusttijden worden geregistreerd en ook worden aangeleverd aan deze database die in beheer is bij ILT. Er is gekozen de database te hosten in een Rijksomgeving omdat dit het risico van manipulatie verkleint en de kans op gegevensverlies wordt geminimaliseerd door het beheer niet door derden te laten plaatsvinden maar door de overheid zelf. De overheid hanteert immers de Baseline Informatiebeveiliging Overheid en heeft geen commercieel belang bij de verzamelde informatie.

Net als in het stelsel van de BCT blijft de vervoerder bij de CDT verantwoordelijk voor het aanleveren van gegevens. De vervoerder kan, om te voldoen aan deze aanleverplicht, zelf ICT middelen bouwen of daarvoor een ICT dienstverlener in de arm nemen die deze middelen aanbiedt.

De aanleverplicht houdt in dat de vervoerder de taxivervoergegevens (direct) aanlevert aan de ILT. Dit betekent dat meldingen over bijvoorbeeld de aanvang van de werkzaamheden in de taxi of het begin en einde van pauzes en ritten naar de CDT worden gestuurd op het moment dat de gebeurtenis plaatsvindt. Dit realtime aanleveren van gegevens minimaliseert het risico van manipulatie vooraf of achteraf van de gegevens. De gegevens liggen dan immers al vast in de CDT. Dit vergroot de datakwaliteit en databetrouwbaarheid en verkleint het de kans op gegevensverlies. Zoals gezegd zijn er geen derden die de gegevens beheren. Zonder actueel beeld van de taxivervoergegevens is het moeilijker om te controleren of zowel de vervoerder als de bestuurder alsook het taxivoertuig voldoen aan alle voorwaarden vanuit de taxiwet- en regelgeving. In deze database bevindt zich uiteindelijk een verzameling van verplicht aan te leveren wettelijk vastgestelde te registreren taxivervoergegevens van alle taxichauffeurs. Deze verplicht aan te leveren gegevensset betreft de gegevens van de vervoerder, bestuurder en het voertuig bij een zakelijke rit.

Op de vervoerder rust de aanleverplicht. De ILT kan de vervoerder aanspreken op het functioneren van de gekozen ICT middelen. Op instigatie van de vervoerder kan ook de ILT hierover contact leggen met

de ICT-dienstverlener. Als de kwaliteit van de gegevenslevering ondermaats blijft, kan de ILT richting de vervoerder, die de verantwoordelijkheid draagt voor het aanleveren van de gegevens, interventies plegen.

1.5 Uutfasering BCT

Bij het uitwerken en verwezenlijken van de CDT wordt een overgangsperiode gehanteerd. Om desinvesteringen door de markt te voorkomen, is voorzien in een ruime overgangsperiode, zodat de taxibranche kan overstappen naar de CDT nadat de BCT zoveel mogelijk economisch is afgeschreven.

Met de invoering van de BCT in 2014 zijn tegelijkertijd boordcomputerkaarten ingevoerd. Dat betreft de chauffeurskaart, de ondernemerskaart, de keuringskaart en de inspectiekaart. De vier boordcomputerkaarten zijn uitgegeven voor verschillende doelgroepen en hebben verschillende gebruiksdoelen, maar zijn alle bestemd voor toepassing in de boordcomputer.

Deze kaarten zijn zogenoemde smartcards: kaarten die zijn voorzien van een chip met geheugen. De kaarten geven toegang tot bepaalde, voor de doelgroep relevante gegevens die zijn opgeslagen in de boordcomputer. Alle boordcomputerkaarten zijn voorzien van een pincode ter waarborging van een legitiem gebruik van de kaart. Deze verschillende boordcomputerkaarten zijn nodig om de ritadministratie en de arbeids- en rusttijdgegevens van de boordcomputer te kunnen inlezen of te kunnen registreren.

Op de persoonsgebonden chauffeurskaart worden de persoonlijke arbeids- en rusttijden bijgehouden, ongeacht het taxivoertuig waarin is gereden. De chauffeur moet de kaart aan het begin van zijn werkzaamheden in de boordcomputer plaatsen en eruit halen als hij het voertuig achterlaat of aan het einde van de werktijd. Op basis van de kaart wordt de chauffeur geïdentificeerd, waarna verschillende tijdgroepen, zoals de arbeidstijd, beschikbaarheid en rusttijd op de kaart worden opgeslagen. De boordcomputer registreert de gegevens ook zonder een ingebrachte chauffeurskaart. Indien de kaart als controlemiddel ontbreekt, kunnen de gegevens door de inspecteur in het apparaat worden gelezen.

De geregistreerde ritadministratie en de arbeids- en rusttijdgegevens kunnen vervolgens via de ondernemerskaart worden overgebracht naar de administratie van het verantwoordelijke bedrijf. In principe heeft een taxivervoerder slechts één ondernemerskaart nodig. Met één kaart kunnen meerdere boordcomputers gekoppeld worden aan een bepaalde vervoerder.

De keuringskaart is een instrument voor erkende werkplaatsen om een boordcomputer te activeren en te keuren voordat het voor het eerst in gebruik genomen wordt, periodiek te onderzoeken en te testen. Ook uit defecte boordcomputers kunnen met deze kaart gegevens worden opgeslagen en doorgegeven aan de werkgever of eigenaar of houder van het voertuig.

Tot slot is er nog de inspectiekaart. Deze kaart is een hulpmiddel voor toezichthouders bij het toezicht op de naleving van ritadministratie en de arbeids- en rusttijden in het taxivervoer. De kaart identificeert de toezichthouder en verschaft toegang tot het geheugen van de boordcomputer. Met de inspectiekaart kunnen gegevens uit de boordcomputer worden ingezien en opgeslagen in het bestand van de toezichthouder voor verder gebruik in het kader van de handhaving.

Aangezien de huidige generatie PKI overheid certificaten, die in de BCT gerelateerde kaarten gebruikt worden, komen te vervallen in 2028, is dit jaartal leidend voor de overgangperiode.

Vanaf 1 januari 2028 mag taxivervoer alleen nog worden verricht onder het systeem van de CDT. Dit brengt met zich mee dat de aan de BCT gerelateerde kaarten, zoals bedoeld in de artikelen 80 tot en met 83 van het Bp2000 en hierboven uitgeschreven, die zijn uitgegeven na 1 januari 2023 niet voor de volle geldigheidsduur van vijf jaren bruikbaar zijn. De functies, die zijn gekoppeld aan deze kaarten zijn niet meer geldig na 31 december 2027.

Onder het systeem van de BCT had de chauffeurskaart zowel een legitimerende functie als een opslagfunctie. Onder de legitimerende functie viel het aanmelden in de BCT met een pincode (authenticatie), het beoordelen van de geschiktheid voor het uitoefenen van het beroep als taxichauffeur (bewijs van bevoegdheid). Een klant kan aan de hand van deze kaart zien dat de bestuurder voldoet aan de daarvoor gestelde eisen. Onder de opslagfunctie werd de chauffeurskaart gebruikt om digitale gegevens op te slaan. Onder het systeem van de CDT blijft de chauffeurskaart voor wat betreft zijn legitimerende functie alsook voor wat betreft zijn bevoegdheidsfunctie (het beoordelen van de geschiktheid voor het uitoefenen van het beroep als taxichauffeur (bewijs van bevoegdheid)) bestaan. Ter vervanging van de chauffeurskaart wordt in 2028 de chauffeurspas geïntroduceerd, als gebruik wordt gemaakt van de CDT. De chauffeurskaart blijft wettelijk voorgeschreven in de overgangperiode zodat niet de onwenselijke situatie bestaat dat er én een kaart én een pas in omloop zijn, behorend bij dezelfde chauffeur, terwijl die daar niet tegelijkertijd gebruik van kan maken.

Bij de introductie van de CDT kan een bestuurder die beschikt over een geldige chauffeurskaart deze kaart (blijven) gebruiken als chauffeurspas, totdat de geldigheidsduur van de kaart is verstreken. Met de chauffeurskaart kan een bestuurder immers ook aantonen bevoegd te zijn tot het verrichten van taxivervoer. Zodoende wordt voorkomen dat een bestuurder een geldige chauffeurskaart moet omwisselen voor een chauffeurspas, zodra gebruik wordt gemaakt van de CDT. Dit betekent dat de bestuurder deze kaart of pas ten allen tijden bij zich moet hebben. Voor kaarten die niet langer geldig zijn, geldt geen inleverplicht. De regeling chauffeurspas is geldig vanaf 1 januari 2028.

Bij het vervallen van de chauffeurskaart vervalt ook het chauffeurskaartnummer. Hiervoor in de plaats gekomen zijn het chauffeursnummer en het nummer van het rijbewijs van de bestuurder als te registreren gegevens. Het chauffeursnummer vindt de bestuurder op de beschikking die hij ontvangt bij aanvraag van zijn taxibevoegdheid. Een vervoerder meldt een bestuurder aan middels het chauffeursnummer. Een vervoerder kan een chauffeursnummer opvragen op de CDT Meldingen-API.

Verder is het denkbaar dat de huidige BCT-fabrikanten van boordcomputers hun diensten zullen aanbieden voor de CDT. Dat betekent dat de boordcomputer zodanig zal moeten worden aangepast dat die compatibel is met het systeem van de CDT. Zo zal het in de boordcomputer gebruikte authenticatiemiddel moeten veranderen, bijvoorbeeld van de chauffeurskaart naar een rijbewijs, en zal de boordcomputer moeten worden aangepast aan de voor de CDT geldende voorwaarden. BCT fabrikanten kunnen op deze wijze een ICT oplossing aan de taximarkt aanbieden.

1.6 Regelgeving

Het doel van onderhavig wijzigingsbesluit is om het systeem rond dataverzameling aan te passen, zodat de informatiepositie van de ILT benodigd voor het toezicht op de naleving van de bestaande regels- en eisen wordt verbeterd. Om effectief toezicht te kunnen houden op de naleving van wettelijke bepalingen als rij- en rusttijden, dient ILT over kwalitatief goede en betrouwbare taxitoezichtgegevens te beschikken. De voorliggende nieuwe manier van gegevensverzameling is op basis van de hiervoor benoemde rapporten gebleken daarvoor de meest optimale manier te zijn. Dit omdat de realtime gegevensverzameling en – aanlevering betekent dat er een accuraat en actueel beeld ontstaat van de markt waardoor controle eenvoudig en daadwerkelijk mogelijk is en er daadwerkelijk effectief kan worden gehandeld als de situatie daarom vraagt. Door de directe aanlevering aan de ILT is de kans op corrupte of gemanipuleerde data bovendien nihil. Tenslotte ligt de beheerverantwoordelijkheid van de data bij de ILT zelf, waarmee misbruik of vertraagde aanlevering zoveel mogelijk wordt voorkomen. De aanleverplicht van de gegevens blijft bij de vervoerder liggen. De wijziging van de gegevensketen die dit bewerkstelligt ziet enkel op de eerste fase van deze keten, te weten de gegevensverzameling en -aanlevering. De overige fasen in de keten betreffen voortzetting van bestaand beleid. De totale keten van toezicht bestaat uit het verzamelen van de gegevens, het analyseren van de gegevens, de generieke handhaving en het generieke toezicht. De rest van de keten wijzigt niet met de komst van de CDT. De gegevens uit de CDT worden enkel ingezet voor het toezicht op de taximarkt conform de regels van de Wp2000 en de arbeidstijdenwet en niet gekoppeld aan systemen van bijvoorbeeld de Belastingdienst.

Om te komen tot invoering van de CDT, is het noodzakelijk een aantal wijzigingen in de bestaande regelgeving aan te brengen. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op deze wijzigingen. Daarbij verschuift het uitgangspunt van het aanwezig hebben van een boordcomputer in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht naar het met een vrij registratiemiddel realtime aanleveren van gegevens bij de CDT.

Vanaf de inwerkingtreding van dit besluit geldt een overgangsfase van de BCT naar de CDT tot en met 31 december 2027. In deze periode kunnen vervoerders die taxivervoer verrichten zelf bepalen wanneer zij het een geschikt moment vinden om over te stappen naar de CDT.

De regels die van toepassing zijn op het verrichten van taxivervoer met de CDT staan in paragraaf 4 in hoofdstuk 6 van het Bp2000. Deze paragraaf biedt op een aantal punten de mogelijkheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen. Deze regels hebben betrekking op de technische eisen die gelden voor het registreren en aanleveren van de gegevens, zoals de wijze waarop de gegevens moeten worden aangeleverd en op de kwaliteit¹⁵. Deze regels zien, in een aparte regeling, ook op de chauffeurspas¹⁶.

In het artikelsgewijze deel van deze toelichting worden de hierboven genoemde wijzigingen nader toegelicht.

¹⁵ Regeling centrale database taxivervoer (Regeling CDT).

¹⁶ Regeling chauffeurspas. Deze regeling is voorzien in 2027.

2. Verhouding met hoger recht

2.1. Vrij verkeer van diensten

Op taxivervoer zijn de bepalingen inzake het vrij verkeer van diensten van toepassing, te weten de artikelen 56 en verder van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna: VWEU). Artikel 56 VWEU bepaalt dat beperkingen op het vrij verrichten van diensten binnen de Europese Unie verboden zijn, tenzij er sprake is van een relevante rechtvaardigingsgrond.

Een eventuele belemmering voor het vrij verrichten van diensten kan worden gerechtvaardigd door een beroep te doen op de expliciete verdragsexcepties zoals genoemd in de artikelen 52 juncto 62 VWEU. Het betreft hier het belang van de openbare orde en openbare veiligheid. Daarnaast heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie in jurisprudentie ook andere dwingende redenen van algemeen belang erkend als rechtvaardiging voor een belemmering van het vrije verkeer. Dit wordt ook wel de *rule of reason* genoemd. Deze dwingende redenen kunnen onder meer worden gevonden in het belang van de bescherming van de consument. Voor een geslaagd beroep op een verdrags- of rule of reason-exceptie worden in beginsel de volgende voorwaarden gesteld:

- de maatregelen moeten noodzakelijk en geschikt zijn om de verwezenlijking van het nagestreefde legitieme doel te verzekeren;
- de maatregelen mogen niet verder gaan dan noodzakelijk om dit doel te bereiken.

Vervoersdiensten, met inbegrip van taxi's, zijn uitgezonderd van de werkingssfeer van het vrij verkeer van diensten (artikel 58 lid 1 VWEU), zoals ook neergelegd in de Dienstenrichtlijn (artikel 2 lid 2 onder d). Lidstaten mogen daarom nationale eisen stellen aan de wijze waarop vervoersdiensten worden uitgevoerd.

2.2 Algemene verordening gegevensbescherming en het Handvest van de grondrechten van de EU

Onder het systeem van de CDT worden gegevens, waaronder persoonsgegevens, verwerkt van bestuurders en vervoerders die taxivervoer verrichten. Op grond van de limitatieve opsomming van gegevens in artikel 83b van het onderhavige wijzigingsbesluit moeten immers de volgende gegevens worden geregistreerd:

- het kenteken van de auto waarmee taxivervoer wordt verricht;
- de datum en de tijd van de aanvang en de beëindiging van de werkzaamheden aan boord van de auto waarmee taxivervoer wordt verricht;
- de arbeids- en rusttijden van de bestuurder;
- het personenvervoernummer dat staat aangegeven op de vergunning, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de wet;
- het aan de vervoerder toegekende unieke nummer, als bedoeld in artikel 9, onderdeel a, van de handelsregisterwet 2007;
- het nummer van het rijbewijs van de bestuurder;
- het chauffeursnummer;
- de datum en tijdstip van aankomst en vertrek per rit;
- de locatie van vertrek per rit; de afstand per rit; de prijs van het vervoer per rit in beladen staat en de eventueel in rekening gebrachte toeslagen;
- andere werkzaamheden.

Van het verwerken door de ILT van bijzondere categorieën van persoonsgegevens is geen sprake. Locatiegegevens zijn en worden niet

gekoppeld aan een adres of aan een gebouw of anderszins. Het zijn feitelijk technische kale gegevens.

Locatiegegevens kunnen privacygevoelige gegevens zijn om te registreren. Om deze reden, en vanuit het beginsel van dataminimalisatie, is er bij totstandkoming van de CDT kritisch gekeken welke gegevens voor taxitoezicht minimaal nodig zijn. Hierbij is bepaald dat een nauwkeurige startlocatie van de taxirit noodzakelijk is voor het uitvoeren van toezicht op de taximarkt. De GPS-coördinaten van een rit, maken het mogelijk om de startlocatie van een rit te bepalen. Als de startlocatie duidelijk is, kan het taxivervoer dat wordt gecontroleerd correct in een wettelijk regime worden ingedeeld. Indien een taxi vanaf een standplaats vertrekt is er sprake van opstapmarktervoer en gelden de specifieke regels voor de opstapmarkt. Voor elk van de drie verschillende types taxivervoer (bestelmarkt, opstapmarkt en doelgroepenvervoer) gelden verschillende regels en daarmee verschillende verplichtingen en uitzonderingen waar chauffeur en voertuig aan moeten voldoen of onder vallen. Zonder inzicht in de startlocatie van een rit kan niet objectief worden bepaald welk type taxivervoer dit is. Als uit de startlocatie blijkt dat er sprake is van taxivervoer op de opstapmarkt (dus indien de standplaats de startlocatie is), dan gelden daarvoor de volgende specifieke inrichtingseisen: aanwezigheid taxameter, geldigheid keuring taxameter, gebruik taxameter, zichtbaarheid taxi informatiekaart en aanwezigheid van een printer voor het uitreiken automatisch gegeneerd ritbewijs. Voor de opstapmarkt gelden ook specifieke eisen voor de bevoegdheid van een bestuurder. De chauffeur dient over een volledige bevoegdheid te bezitten. Met een Leer Werk Traject chauffeurskaart of een beperkte chauffeurskaart mogen geen ritten in de opstapmarkt worden gereden. Zonder inzicht in de GPS-coördinaten van de startlocatie van een rit, kan niet worden bepaald of het een rit in de opstapmarkt betreft of een ander type taxivervoer en kunnen ook de wettelijke vereisten niet worden gecontroleerd. Andere alternatieven dan het registreren van de startlocatie van een taxirit zijn onderzocht, maar niet werkbaar gebleken, onder andere wegens het regelmatig wijzigen van standplaatsen.

De bovengenoemde te registreren gegevens zijn gelijk aan de te registreren gegevens in de BCT als genoemd in het huidige artikel 79, derde, vierde en vijfde lid Bp2000 met dien verstande dat het nummer van de chauffeurskaart van de bestuurder is vervallen. Hiervoor in de plaats gekomen zijn het chauffeursnummer en het nummer van het rijbewijs van de bestuurder als te registreren gegevens. Dit om het verlies van de identificerende functie van de chauffeurskaart te ondervangen. Gegevens die zien op informatie over de werking van de boordcomputer zijn onder de CDT niet langer benodigd en daarom niet langer voorgeschreven. Daarnaast is de aankomstlocatie van de rit komen te vervallen als te registreren gegeven (zie voor een nadere duiding paragraaf 6.3).

Hieronder wordt toegelicht op welke manier de regelgeving voldoet aan de eisen die de Algemene verordening gegevensbescherming (hierna: AVG) en het Handvest stelt. Volgens de AVG mogen persoonsgegevens slechts worden verzameld voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden (doelbinding). De grondslag voor het verwerken van persoonsgegevens is artikel 5c van de Wp2000 en artikel 7:7 van de Arbeidstijdenwet. In artikel 5c is aangegeven, voor zover hier van toepassing, dat Onze Minister persoonsgegevens verwerkt ten behoeve van het bij of krachtens deze wet gestelde, in het bijzonder in het belang van de handhaving van de vereisten voor de toegang tot het beroep van vervoerder en de betrouwbaarheid van de vervoersmanager. In artikel 7:7 is aangegeven dat Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat een registratie bijhoudt van de middelen en daarbij behorende gegevens en deze gegevens kunnen worden verwerkt in het belang van

een goede uitvoering en handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde voorschriften met betrekking tot het rechtmatig bezit en gebruik van de bedoelde middelen in artikel 7:6 eerste lid. De verwerking is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust, ingevolge artikel 87 van de Wp2000 en het Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren ILT betreffende vervoerswetgeving.

Bij de totstandkoming van de CDT is kritisch gekeken naar welke gegevens noodzakelijk zijn voor het taxitoezicht. Hierbij is niet alleen een vergelijking gemaakt met de voor de BCT benodigde gegevens maar is ook gekeken naar de gegevens zelf. De voor toezicht benodigde gegevens veranderen niet met dien verstande dat er minder locatiegegevens beschikbaar zijn, namelijk alleen de startlocatie, en het chauffeurskaartnummer is vervangen door het chauffeurs- en rijbewijsnummer. Nieuw is wel de realtime aanleverplicht aan en de verwerking in de CDT.

De gegevens die in de CDT worden opgeslagen zijn noodzakelijk voor het toezicht en de handhaving en worden enkel en alleen verwerkt voor het taxitoezicht door de ILT. De gegevens uit de CDT worden zonder rechtsgrondslag niet gedeeld met derden. De CDT wordt in de handhavings- en toezichtketen niet gecombineerd met (persoons)gegevens en/of systemen van andere toezichthoudende instanties buiten het taxidomein. De ILT haalt de gegevens uit de CDT naar de taxitoezichtstool voor een inspectie. Andere handhavingspartijen vragen deze gegevens, indien noodzakelijk net als nu het geval is, op bij de vervoerder. De opslag van gegevens in de CDT laat dus onverlet dat de vervoerder nog steeds een deugdelijke registratie moet bijhouden op grond van artikel 4:3 Arbeidstijdenwet.

Noodzakelijkheid

De maatschappelijke belangen bij effectief toezicht zijn substantieel. Effectief toezicht voorkomt uitbuiting en overbelasting van bestuurders door overtreding van arbeids- en rusttijden (verder A&R)-regels. Daarnaast verkleint effectief toezicht het risico voor de taxiklant/passagier en andere verkeerdeelnemers op fysieke of financiële schade (als gevolg van: ongelukken (door oververmoeide bestuurders, ongeschikte bestuurders (want geen rijbewijs/rijbewijs ingetrokken), gebruik van onverzekerde, ongekeurde voertuigen, zonder APK etc.) en malafide of crimineel gedrag van bestuurders (die niet voldoen aan de geschiktheidseisen voor bestuurders, denk aan een VOG). Dit borgt verder de kwaliteit van dienstverlening en voorkomt overmatige ritprijzen en zorgt voor eerlijke concurrentie op de taximarkt (level-playing-field).

Er is een traject van meerdere jaren in nauw overleg met vertegenwoordigers van de taxibranche voorafgegaan aan de keuze tot het overgaan naar de nieuwe wijze van gegevensaanlevering voor taxitoezicht. Om te komen tot de ontwikkeling van de CDT is zoals eerder benoemd een variantenstudie uitgevoerd. Dit om te komen tot een effectievere wijze van taxitoezicht die ook voor de sector beter werkbaar is. De BCT variantenstudie concludeert dat het BCT-stelsel kwetsbaar in het gebruik is en dat de benodigde gegevens beperkt beschikbaar en bruikbaar zijn voor het toezicht. Hierdoor zijn toezichthouders niet in staat volledig toezicht te houden op de taximarkt. Met het oog op het belang van effectief en volledig taxitoezicht en de kenmerken van de taxisector is de oplossing van de CDT als beste oplossing uit de BCT variantenstudie naar voren gekomen. In de Variantenstudie zijn een drietal opties onderzocht, een nieuwe BCT of gegevens centraal (via een voorgeschreven registratiemiddel of via een vrij registratiemiddel). De varianten zijn onder andere

beoordeeld op functionaliteit, betrouwbaarheid, toekomstbestendigheid, gebruiksvriendelijkheid en AVG. Gegevens centraal is geadviseerd, waarbij het middel vrij is. Evident is om een online, geautomatiseerd stelsel te introduceren, waarbij de ondernemer verplicht wordt de gegevens aan te leveren. Door alleen de aan te leveren data én de controlemechanismen exact te beschrijven (het koppelvlak) is het zowel voor de ILT als voor de ondernemers gemakkelijker om optimaal aan te sluiten op dit onlinesysteem. Dit heeft bovendien voordelen voor de administratieve lastendruk en het beheer van ICT-componenten. Indien gewenst, kunnen ondernemers hun bestaande BCT's laten aanpassen op dit onlinesysteem. De overige onderzochte oplossingen en varianten sluiten niet voldoende aan op de beleidsdoelen die bereikt moeten worden. Die scoren lager op de benodigde betrouwbaarheid en/of op aansluiting op de inspectieprocessen. Ook leveren de andere varianten meer beheerlasten op, omdat dan ook de apps of apparaten explicieter worden beschreven. Het streven is een variant die tegemoetkomt aan de wensen en eisen van de taxi-branche. De variant moet flexibel zijn om huidige en toekomstige ontwikkelingen te ondervangen. Met als doel alle stakeholders tijd, kosten en inzet te besparen. De variant gegevens centraal komt daar het beste aan tegemoet. Dit toekomstige stelsel zal de toezichthouder in staat stellen veel effectiever en efficiënter toezicht te houden op de gehele sector. Dit bevordert de veiligheid binnen het taxivervoer.

Het registratiemiddel moet volgens artikel 8, eerste lid, onderdeel d, van de regeling CDT de afstand van de rit aan de CDT doorgeven. De ILT ontvangt daarbij geen GPS informatie over de rit. De afgelegde afstand van het begin van de taxirit tot het einde van de taxirit is nodig voor de bescherming van de passagier tegen te hoge ritprijzen die frauduleus worden opgebouwd.

Er is sprake van een zeer beperkte set aan data, namelijk de datum, de startlocatie, het starttijdstip en het stoptijdstip van de rit. Indien onverhoopt, bijvoorbeeld door een datalek, deze gegevens in handen van een derde zouden vallen, wordt het zeer onwaarschijnlijk geacht dat ze tot een passagier te herleiden zijn. Zonder deze data met andere data over de persoonsgegevens of reisbewegingen van een specifiek persoon te koppelen (die niet openbaar beschikbaar zijn) kan geen inzicht worden verkregen in de identiteit van een passagier van een specifieke taxirit. Op basis van de alleen GPS gegevens van de vertreklocatie is mogelijkwerwijs een adres te herleiden, maar is niet te achterhalen wie er instapt. Omdat alleen de afstand wordt geregistreerd en niet de eindbestemming is ook het reisdoel van de passagier niet herleidbaar op basis van de CDT gegevens.

Proportionaliteit en subsidiariteit

Het uitgangspunt bij de ontwikkeling van de CDT is effectief taxitoezicht in combinatie met zo min mogelijk privacy impact op betrokkenen, ook door zo min mogelijk persoonsgegevens van betrokkenen te verwerken. Bij de invoering van de CDT is kritisch gekeken naar dataminimalisatie. De ILT ontvangt enkel de noodzakelijke informatie die zij nodig heeft voor taxitoezicht. Met de invoering van het nieuwe systeem worden minder gegevens verwerkt dan via de BCT het geval is. Met name de locatiegegevens van taxivoertuigen, voor het bepalen van de ritprijzen, worden minder frequent geregistreerd. Ook wordt de eindlocatie van een taxirit niet meer geregistreerd. Wanneer een bestuurder een rit start, is voor de inspecteur van de ILT alleen zichtbaar dat bestuurder A, werkzaam bij taxionderneming B met taxivoertuig C een rit is gestart, niet waar die in Nederland rijdt en ook niet of hij/zij wel of niet een beladen (betaalde) rit

heeft. De coördinaten van het beginpunt van beladen ritten worden pas doorgegeven aan en zichtbaar voor een inspecteur in de toezichtstool als de bestuurder zijn rit heeft beëindigd, bijvoorbeeld aan het einde van zijn werkdag. Of wanneer een inspecteur de bestuurder bij een inspectie op locatie vraagt om de rit te beëindigen. Pas dan wordt de startlocatie van een rit voor een inspecteur zichtbaar.

De CDT is alleen bedoeld voor de registratie van data voor taxitoezicht. In de CDT vindt geen verdere verwerking (zoals analyse) plaats en deze is ook niet voorzien van een dashboard. Deze database voedt de Taxi-Toezichttool, de applicatie die inspecteurs gebruiken en waarmee zij een rit per keer kunnen inzien. De applicatie is technisch zodanig ingericht dat het niet mogelijk is om de coördinaten van meerdere ritten gecombineerd te zien.

De CDT geeft geen interpretatie aan de geregistreerde gegevens. Er wordt een handmatige check door de ILT uitgevoerd om bevindingen te verifiëren en te beoordelen. Het selecteren van bestuurders en vervoerders voor inspectie vindt nooit geautomatiseerd plaats. De informatie is ondersteunend voor de inspecteur die de keuze maakt welke vervoerder op welke wijze te inspecteren conform de toezichtsmethodiek.

Door het houden van toezicht wordt normconform gedrag bevorderd en daarmee worden de veiligheidsrisico's voor de bestuurders, klanten en andere verkeersdeelnemers verminderd. Een tweede zwaarwegend belang is de bescherming van het welzijn van bestuurders in loondienst. Mede door het houden van toezicht wordt voorkomen dat bestuurders worden uitgebuit of gedwongen om te lange dagen te maken doordat de A&R-regels niet worden nagekomen.

Tenslotte bevordert de nieuwe wijze van gegevensverzameling, nodig voor een grotere effectiviteit van het toezicht, het level playing field in de branche. De taxibranche is ook betrokken bij dit traject ter aanpassing van de regelgeving. Het risico dat hun marktpositie wordt ondermijnd door andere partijen in de sector die zich niet houden aan de regels en op deze manier oneerlijk concurrentievoordeel creëren, wordt door dit toezicht aanzienlijk verminderd.

De belangrijkste wijziging van de CDT ten opzichte van de BCT, is de manier van aanleveren, te weten «realtime» en naar een centrale database bij de ILT. Zoals in reeds genoemde rapportages is uitgewerkt borgt de combinatie van realtime aanlevering door het registratiemiddel van toezichtgegevens aan een door de ILT beheerde database, dat de ILT de beschikking krijgt en heeft over actuele en betrouwbare taxivervoergegevens. Die zijn essentieel voor daadwerkelijk en efficiënt taxitoezicht.

Het real time aanleveren minimaliseert het risico van manipulatie vooraf of achteraf van de gegevens bij de vervoerder/bestuurder. Dit vergroot de voor toezicht benodigde datakwaliteit en betrouwbaarheid. Dit bevordert de eerlijkheid van handhaving voor de OTS door de ILT op basis van ter plaatste beschikbare informatie. Daarbij vergroot decentrale opslag de kans op verlies van gegevens door een technische oorzaak. Hoe frequenter de aanlevering, hoe kleiner de kans op gegevensverlies is. Actuele toezichtgegevens van alle vervoerder en bestuurders is voor toezicht een essentiële bron bij de selectie om te bepalen/af te wegen wat een passende toezichtactie is voor één of meerdere OTS-en. Real time aanlevering is ook nodig om tijdens arbeid/rit vast te stellen of aan de taxiregels te voldaan. Het is op een later moment vrijwel onmogelijk om te achterhalen of op het moment dat de arbeid / rit plaatsvond zowel vervoerder, bestuurder als voertuig voldeden aan alle voorwaarden vanuit

de taxiwet- en regelgeving. Realtime aanlevering is minimaal dagelijks noodzakelijk om vanuit de aangeleverde gegevens overtreding van de arbeidstijden vast te stellen waarop gerichte opvolging mogelijk is die voor de veiligheid van belang is: een bevel tot staken van werkzaamheden. Denk aan de situatie dat een chauffeur structureel teveel werkt/te weinig rust neemt, met alle risico's van dien voor de passagiers en medeweggebruikers

Toezicht vergt zicht op alle OTS-en, niet op slechts een beperkt deel. Daarbij is realtime gegevensaanlevering voor de branche gebruiksvriendelijker en daardoor minder fout- en fraudegevoelig dan het huidige systeem. Verplichte realtime aanlevering leidt voor de vervoerders tot minder handmatige werkzaamheden en administratieve lasten. Daarbij zullen vervoerders, die zich aan de regels houden, nauwelijks «last» hebben van inspecties, omdat de inspectie zich kan richten op vervoerders met ontbrekende gegevens of andere afwijkingen in aangeleverde gegevens.

Ten aanzien van de realtime aanlevering is er geen sprake van een continue berichtgeving, er wordt alleen bij start of einde van een verrichting taxivervoergegevens verstuurd. Welke hangt af van het soort verrichting. Daarbij zijn te onderscheiden: een rit, pauze of andere werkzaamheden (zoals de wasstraat). GPS-coördinaten worden alleen geregistreerd en aangeleverd bij de start van een rit als de bestuurder is aangemeld bij het registratiemiddel en heeft aangegeven dat hij taxivervoer verricht. De boordcomputer registreert de GPS-coördinaten vrijwel continu, ook tijdens verrichtingen. Voor toegang tot de CDT en daarmee tot de GPS-coördinaten van de start van een rit en overige taxivervoergegevens wordt gebruik gemaakt van Role Based Access Control. Dat wil zeggen dat enkel een aantal beheerders direct toegang hebben tot de CDT voor (technisch) beheer daarvan. Inspecteurs hebben geen toegang tot de database van de CDT, maar enkel tot de Taxi-Toezichttool waarmee ze via een dashboard een grafische weergave van de ritinformatie kunnen lezen. De applicatie is technisch zodanig ingericht dat het niet mogelijk is om de coördinaten van meerdere ritten gecombineerd te zien. Er wordt voor de CDT en analysetooling van inspecteur (taxitoezichtstool) gewerkt met autorisaties die periodiek worden gecontroleerd. Daarnaast staan alle werkafspraken vastgelegd in instructies en protocollen. In de werkinstructies staat omschreven op basis van welke rechtsgrond en vanuit welke toezichtstaak een inspecteur gebruik mag maken van de Taxi-Toezichtstool en gegevens uit de CDT die van hieruit raadpleegbaar zijn. Hierin staan ook duidelijke instructies omtrent privacy, AVG en datalekken.

Het selecteren van chauffeurs en bedrijven voor inspectie vindt nooit geautomatiseerd plaats. De informatie uit de Taxi-Toezichttool is naast andere bronnen ondersteunend voor de inspecteur die de keuze maakt welke ondernemer op welke wijze te inspecteren. De gegevens uit de CDT worden niet geopenbaard of met andere partijen gedeeld. Verderop in deze paragraaf worden de privacy beschermingsmaatregelen uitgebreider beschreven.

De sector is nauw betrokken bij het ontwerpen en realiseren van de beoogde oplossing:

- bij de BCT Variantenstudie;
- bij de ontwikkeling van de CDT;
- bij de Praktijktoetsen CDT;
- bij de voorwaarden en koppelvakspecificatie voor de CDT.

Tijdens de praktijktoetsen is de ontwikkelde oplossing getest in de praktijk. In de eerste praktijktoets is de gegevensuitwisseling tussen de registratiemiddelen van ICT deelnemers en die van de ILT getoetst in de praktijk. In de tweede praktijktoets zijn alle onderdelen van de informatieketen voor het taxitoezicht in de praktijk van de ILT en ICT-deelnemers getest op gereedheid voor ingebruikname. Aan de eerste praktijktoets heeft een vijftal vervoerders en 150 bestuurders deelgenomen. Bij de tweede praktijktoets (najaar 2024) namen 300 bestuurders en dertien vervoerders deel.

De feedback van de sector, denk aan Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), de ondernemersorganisatie van het beroepspersonenvervoer in Nederland en het Keurings Instituut voor Waterleiding Artikelen (KIWA), is continu in de oplossing meegenomen. De sector en de ILT zijn ervan overtuigd dat de uitgewerkte oplossing de best passende oplossing is voor het beoogde doel en gebruik met de minste privacy impact.

Voor effectief toezicht van de ILT zijn de GPS coördinaten bij de start van een rit noodzakelijk voor het kunnen uitvoeren van haar wettelijke taak te weten toezicht op de taxibranche voor wat betreft het bepaalde in de Wp2000 en de Arbeidstijdenwet.

De GPS-coördinaten worden niet gekoppeld aan de gegevens van passagiers (bijvoorbeeld NAW-gegevens). Het is technisch ook niet mogelijk om gegevens van passagiers via een registratiemiddel aan de CDT aan te leveren. Het verzamelen van een GPS coördinaat van de startlocatie maakt echter mogelijk dat het risico bestaat dat (indirect) tot de persoon herleidbare gegevens (adres) worden verwerkt. Hiermee zou een serieuze inbreuk kunnen worden gemaakt op de privacybelangen van een passagier. Voor het toezicht is er geen noodzaak om gegevens van passagiers te registreren. Bovendien is er ook geen wettelijke grondslag om passagiersgegevens te verwerken.

Om te achterhalen of er een manier zou zijn waarmee het doel (toezicht op de taxibranche) ook kan worden gerealiseerd, die minder inbreuk maakt op de privacy van een passagier, heeft onderzoek plaatsgevonden naar alternatieven anders dan de registratie van de GPS coördinaten van de startlocatie. Hierbij is onder ander gekeken naar het enkel registreren van afgelegde afstand, het werken met minder nauwkeurige GPS-coördinaten of met een vooraf vastgesteld overzicht van standplaatsen. Deze alternatieven maken echter dat de ILT niet in staat is om haar handhavingstaak naar behoren uit te voeren, omdat niet kan worden bepaald tot welke vervoerscategorie de taxichauffeur behoort en aan welke inrichtingseisen de taxibestuurder moet voldoen. Daarbij zijn deze alternatieven dusdanig arbeidsintensief dat deze in de praktijk niet kunnen worden bewerkstelligd, mede omdat de locaties van standplaatsen met enige regelmaat wijzigen.

Gelet hierop wordt het gebruik van GPS coördinaten als instrument om het soort vervoer te kunnen bepalen als proportioneel aangemerkt, en is concluderend de belangenafweging waarbij de privacy belangen van de passagier net als de handavingsbelangen van ILT centraal staan, uitgeslagen ten faveure van de wettelijke handavingsbelangen van ILT.

Hierbij is mede afgewogen dat zonder aanvullende informatie uit andere bronnen geen inzicht kan worden verkregen in de identiteit van een passagier van een specifieke taxirit. De CDT data zou daarvoor moeten worden gekoppeld met zeer geavanceerde andere data (welke data ook niet zomaar beschikbaar is). Deze kans wordt door ILT zeer onwaarschijnlijk geacht.

Om de risico's op een potentiële inbreuk op de privacy van een passagier te mitigeren zijn diverse maatregelen getroffen. Zo komen de GPS coördinaten pas na afsluiten van de arbeidstijd binnen bij ILT. De

inspecteur kan maar één rit inzien en niet de reisbewegingen van de gehele dag. Ook zijn er beveiligingsmaatregelen getroffen bij de CDT, deze staan uitgeschreven onder het kopje «overige waarborgen».

Recht op rectificatie

Om te beginnen kan een chauffeur tijdens een dienst in de CDT en BCT correcties aanbrengen in die zin dat hij de inhoud van de arbeidstijd kan aanpassen. Verder geldt dat rectificatie uiteraard mogelijk is ten aanzien van persoonsgegevens die onjuist zijn vastgelegd in de systemen van ILT, wanneer de onjuistheid daarvan wordt aangetoond, bijvoorbeeld wanneer in deze systemen is geregistreerd dat een rijbewijs is ingetrokken, maar dat dit niet (meer) het geval is. Met het recht van rectificatie kan echter niet worden bewerkstelligd dat bijvoorbeeld resultaten van inspecties worden aangepast. Verder heeft een OTS het recht – nadat de inspecteur hem de resultaten van een inspectie heeft medegedeeld – zijn zienswijze te geven/recht op wederhoor.

Overige waarborgen

Bij het verwerken van de persoonsgegevens zal de ILT voorzien in de borging van de benodigde gegevensbeschermingsbeginselen, zoals minimale gegevensverwerking, opslagbeperking, toegangsbeheer, integriteit en vertrouwelijkheid. Op de website van de ILT is aangegeven hoe een OTS zich voor nadere inlichtingen met betrekking tot de verwerking van zijn gegevens tot de ILT kan wenden. Daarbij worden eisen en specifieke voorwaarden gesteld om optimaal te waarborgen dat er zorgvuldig met de te verwerken persoonsgegevens om wordt gegaan.

De inrichting van de CDT en de informatiebeveiliging voldoet aan de eisen van de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). Voor de CDT is een QuickScan Informatiebeveiliging (QS-IB) uitgevoerd en het basisbeveiligingsniveau (BBN) vastgesteld. De implementatie van de beheersingsmaatregelen die nodig zijn om aan de BIO en het specifieke BBN te voldoen, zijn getoetst door de CISO ILT en gecontroleerd door een externe partij, ook in de vorm van een beveiligingstest, een zogeheten penetratietest.

De ILT heeft in de DPIA de privacy risico's die zien op de verwerking van persoonsgegevens met de CDT in beeld gebracht en de daarvoor benodigde beheersmaatregelen geformuleerd. Deze maatregelen zien onder meer op:

- Transparantie. De OTS wordt tijdig en in lijn met de eisen van artikel 12 en 13 AVG over de verwerking geïnformeerd.
- Doelbinding, zoals strikte werkafspraken op basis van de rechtsgronden voor de doelen waarvoor de gegevens uit taxitoezicht mogen worden gebruikt en autorisatiebeheer.
- Minimale gegevensverwerking. Er worden niet meer gegevens verwerkt dan strikt nodig voor taxitoezicht, deze gegevens zijn gespecificeerd in artikel 83b van het Bp2000. De nauwkeurigheid en de frequentie van vastlegging is afgestemd op datgene wat nodig is voor taxitoezicht.
- Opslagbeperking en (geautomatiseerde) vernietigingstermijnen.
- Juistheid, zoals de acceptatie- en kwaliteitscriteria uit de aansluitvoorwaarden en koppelvakspecificatie voor het registratiemiddel.
- Integriteit en vertrouwelijkheid. De gegevensverzameling van de ILT moet voldoen aan de eisen van de BIO, denk aan autorisatiebeheer.

Door het opstellen van de DPIA, en door deze regelmatig te actualiseren, wordt beoogd de bescherming van beveiliging en privacy van betrokkenen die door de invoering van de CDT geraakt kunnen worden, te borgen.

Door realtime doorgifte en registratie in een centraal systeem van toezichtgegevens is er een grotere kans op privacy risico's dan wanneer deze, zoals bij de BCT, decentraal worden opgeslagen. Er zijn in de opgestelde DPIA een viertal risico's vastgesteld. Dit zijn:

- Het kunnen volgen van een OTS;
- Function Creep: gegevens uit de CDT kunnen ook voor andere dan de wettelijk beoogde doelen worden gebruikt;
- Persoonsgegevens kunnen lekken; en
- Inaccurate registratie die leidt tot reputatieschade of onterechte toezicht maatregelen.

Het aanleveren van locatiegegevens (startlocatie taxirit) alsook de opslag van taxivervoergegevens in een centrale databank geeft een inbreuk op het recht op privacy van de OTS. Dit centrale systeem en de voordelen daarvan die zien op efficiënte effectieve handhaving wegen echter zwaarder dan de inbreuk op de privacy van de OTS. De privacy-risico's zijn onderkend en er zijn maatregelen genomen om die te mitigeren.

Deze maatregelen zien op het beschermen van de gegevens tegen lekken of hacken. Maar ook op het onjuist gebruik van de gegevens door onbevoegden. Een overzicht van de belangrijkste maatregelen:

1. GPS coördinaten van startlocatie worden enkel bij het starten van een zakelijke rit geregistreerd in de CDT. De chauffeur heeft zelf de controle over het aan- en uitzetten van het registratiemiddel. Daarbij worden de GPS-coördinaten niet gekoppeld aan kenmerken van de locatie (woonhuis, ziekenhuis, etc).

2. De GPS coördinaten van startlocaties worden pas zichtbaar voor de inspecteur wanneer de bestuurder zijn gehele dienst (arbeidstijd) afsluit.

3. Aanlevering van gegevens aan de CDT vindt plaats door middel van een centrale applicatie. Gegevensbeveiliging wordt gewaarborgd middels een ISO certificering. Voor aansluiting op de CDT moet zijn voldaan aan acceptatie- en kwaliteitsvoorschriften en de koppelvlakspecificatie (die wettelijk vastliggen in de Regeling CDT).

4. De verbinding tussen de centrale applicatie en de CDT is beveiligd. De inrichting van de CDT en de informatiebeveiliging voldoet aan de eisen van de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO).

5. Er zullen verschillende maatregelen getroffen worden om het dataverkeer tussen het registratiemiddel, de centrale applicatie en de CDT te beveiligen, onder meer:

a. Het gebruik van API-keys voor aansluiting op de API richting CDT. Enkel informatie uitgewisseld volgens de structuur van de API kan worden uitgewisseld.

b. Er wordt whitelisting toegepast op de IP-adressen van ICT Dienstverleners richting de CDT. Dit betekent dat enkel toegelaten IP-adressen informatie richting de CDT kunnen versturen.

c. Gebruik van PKI-servercertificaten en tweezijdig SSL in de communicatie tussen de centrale applicatie en de CDT. Dit betekent dat vanuit beide partijen door middel van certificaten wordt gecontroleerd of de beveiliging vanuit een vertrouwde partij komt.

6. De ICT Dienstverleners zullen jaarlijks hun zelfassessment opnieuw moeten uitvoeren en eens per drie jaar wordt een audit uitgevoerd.

7. Inspecteurs hebben geen toegang tot de CDT.

8. Alleen Technisch Beheerders hebben toegang tot de CDT. Dit is nodig om eventuele technische problemen op te kunnen lossen.

9. Er wordt voor de CDT en analysetooling van inspecteur (Taxi ToezichtsTool) gewerkt met autorisaties die periodiek worden gecontroleerd.

10. De ILT voert voorafgaand aan het in gebruik nemen van de CDT informatiebeveiligingstesten, zoals penetratietesten, uit en daarna ook periodiek om de beveiliging te toetsen.

11. Er zijn strikte afspraken met medewerkers van de ILT dat gegevens uit taxitoezicht alleen voor dat doel mogen worden gebruikt. De afspraken liggen vast in protocollen.

12. Er worden externe audits uitgevoerd om de kwaliteit en betrouwbaarheid van de datakwaliteit van gegevens uit de CDT te bewaken. Deze worden uitgevoerd door een onafhankelijk consultantbureau.

3. Gevolgen

De invoering van de CDT heeft gevolgen voor de taxisector, fabrikanten van boordcomputers, vergunningverleners en toezichthouders. Deze gevolgen zullen hieronder per partij worden toegelicht. De administratieve en financiële gevolgen worden nader toegelicht in paragraaf 5. Voor gebruikers van taxivervoer heeft de komst van de CDT geen gevolgen.

Voor vervoerders en bestuurders betekent de komst van de CDT een nieuwe manier van registreren en aanleveren van gegevens. Zij worden verplicht over te stappen van de BCT naar de CDT. Hoewel dit uiteindelijk zal leiden tot een efficiëncyslag, is wel een aanpassing in de bedrijfsvoering nodig.

Voor fabrikanten van boordcomputers betekent dit een beëindiging van de productie en het onderhoud van boordcomputers. In 2021 is besloten tot het invoeren van een nieuw systeem. Hiervan zijn de fabrikanten destijds op de hoogte gesteld. Waar mogelijk zijn zij betrokken geweest bij de ontwikkeling van de CDT en bieden zij hun diensten aan voor de CDT. Voor de ILT geldt dat de CDT leidt tot een efficiëntere invulling van de toezichtstaak.

4. Toezicht en handhaving

Met de CDT worden de taxivervoergegevens als genoemd in artikel 83b van het onderhavige wijzigingsbesluit verzameld en zal een totaalbeeld van deze verplicht door vervoerders en bestuurders te registreren gegevens bestaan van alle vervoerders en hun bestuurders waarop door ILT effectief toezicht kan worden uitgeoefend en indien nodig kan worden gehandhaafd. Naleving van regels, wat wordt gediend met effectief toezicht en handhaving, komt immers ten goede aan de verkeersveiligheid, de veiligheid van de klant, de kwaliteit van de dienstverlening en aan een fair level playing field in de taxibranche. De grondslagen waarop handhaving en toezicht en de verwerking van opgeslagen taxivervoergegevens plaatshebben, blijft bij de CDT hetzelfde als bij gebruik van de BCT. Grondslagen voor gegevensverwerking zijn en blijven, als genoemd, artikel 5c van de Wp2000 en artikel 7:7 van de Arbeidstijdenwet. In artikel 5c Wp2000 is aangegeven dat Onze Minister verwerkingsverantwoordelijke is voor persoonsgegevens die worden verwerkt bij of krachtens de Wp2000 gestelde, in het bijzonder in het belang van de handhaving van de vereisten voor de toegang tot het beroep van vervoerder en de betrouwbaarheid van de vervoersmanager. In artikel 7:7 van de Arbeidstijdenwet is aangegeven dat Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat een registratie bijhoudt van de middelen en daarbij behorende gegevens en deze gegevens kunnen worden verwerkt in het belang van een goede uitvoering en handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde voorschriften met betrekking tot het rechtmatig bezit en gebruik van de

bedoelde middelen in artikel 7:6 eerste lid. Grondslagen voor handhaving en toezicht zijn artikel 87, eerste lid, onderdeel a, van de Wp2000 juncto artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van het Besluit aanwijzing toezichthouders en opsporingsambtenaren ILT betreffende vervoerswetgeving.

De taxivervoergegevens die worden geregistreerd en verzameld in de CDT worden, net als nu al plaatsheeft onder de BCT, in de Taxi toezichtstool verrijkt met gegevens uit andere bronnen, zoals met informatie uit het vergunningen- en bevoegdhedenregister van Kiwa, het voertuigenregister van de RDW en het Handelsregister van de Kamer van Koophandel (KvK). De grondslagen voor deze verrijking vloeien voort uit bestaande regelgeving, te weten het bestaande artikel 22 van het Organisatie en Mandaatbesluit lenW 2023, artikel 30 Handelsregisterwet 2007, artikel 42 juncto 43 en artikel 126, tweede lid, onder b van de Wegenverkeerswet 1994 (WvW), artikel 6, eerste lid, onder e, van de AVG en overeenkomsten tussen ILT en betrokken partijen voor wat betreft de overige bronnen.

Op grond van deze bronnen kan de ILT de wettelijke legitimiteitseisen controleren. Zo kan de ILT nagaan of

- iemand bevoegd is voor het beroep van taxichauffeur en als taxi-ondernemer (KIWA).
- sprake is van een ingeschreven taxibedrijf (KvK).
- sprake is van een voertuig dat is gekeurd als taxi (RDW).

De privacyaspecten van de gegevenslevering zijn gecontroleerd door ILT. Voor de gegevenslevering zijn de benodigde service level agreements (SLA) en overeenkomsten afgesloten, waarin de omgang met privacy van betrokkenen een belangrijke rol heeft. In de SLA en overeenkomsten wordt aangesloten bij de huidige regelgeving omtrent omgang met persoonsgegevens.

De bestaande protocollen die zien op handhaving en verwerking van persoonsgegevens onder de systematiek van de CDT zijn geactualiseerd. Synchroon aan de zogenaamde tweede praktijkproef die ziet op het gereed zijn voor ingebruikname van de CDT.

Aan de hand van de gegevens afkomstig uit de CDT kunnen inspecteurs vaststellen of de taxiregelgeving wordt nageleefd (arbeids- en rusttijden en legitimiteitseisen voor taxivervoer) en kunnen zij gericht inzetten op toezicht- of handhavingsacties. De ILT kan met die gegevens een voorselectie maken van OTS-en waarbij indicaties zijn dat zij mogelijk niet voldoen aan de taxiregelgeving. Zodat de ILT na het (handmatig) checken en beoordelen van de onderliggende gegevens door een inspecteur kan afwegen wat een passende vervolgactie is, bijvoorbeeld geen actie of nader onderzoek door een inspectie.

Het selecteren van een bestuurder, vervoerder of voertuig voor een inspectie gebeurt op basis van verschillende criteria. Dit zijn de inspectiehistorie (eerder geconstateerde overtredingen), het ontbreken van een informatiepositie of meldingen of signalen. Ook worden regelmatig thema-acties georganiseerd, waarbij selectie plaatsvindt op type vervoer of locatie (bijvoorbeeld Schiphol). Bij objectinspecties zijn het ontbreken van een APK of verzekering, het ontbreken van blauwe platen of een ondernemersvergunning ook reden voor inspectie. Dit zijn alle objectieve niet discriminatoire criteria. De persoonsgegevens van een bestuurder, vervoerder of voertuig worden niet gebruikt voor de selectie van een inspectie. Wanneer een bestuurder, vervoerder of voertuig wordt geselecteerd voor inspectie, dan worden de gegevens uit de CDT naar de Taxi Toezichtstool gehaald.

Concreet verzamelt de ILT alleen die (toezicht)gegevens die nodig zijn voor een effectief toezicht. Dat gebeurt met de CDT en BCT. De verzamelde gegevens uit de CDT/BCT worden in de Taxi Toezichtstool aangevuld met gegevens uit externe bronnen (RDW, KvK, Kiwa, Geschillencommissie taxi en de NMI). De in de CDT/BCT vastgelegde gegevens over arbeids- en rusttijden worden afgezet tegen de eisen die hierover zijn opgenomen in wet- en regelgeving. De praktische vertaling van de eisen op het gebied van arbeids- en rusttijden (zogenoeten rekenregels) waaraan wordt getoetst zijn gepubliceerd op de website van de ILT. Met de gegevens uit de externe bronnen wordt getoetst of aan de legitimiteitseisen voor taxivervoer is voldaan. De indicaties uit deze vergelijking worden getoond in applicaties van de ILT. Vervolgens verifieert de inspecteur deze indicaties voor meer inzicht in de omvang en de aard van een eventuele overtreding. Op basis van deze informatie bepaalt de inspecteur wat een passende toezichtactie is. Er is dus altijd een menselijke toets en beoordeling en er is dus geen sprake van geautomatiseerde besluitvorming.

De Taxi Toezichtstool is geen systeem waarmee een voorselectie wordt gemaakt. Ook wordt er door de Taxi Toezichtstool geen risicoprofiel gemaakt en geen gebruik gemaakt van een risicomodel. Het is een hulpmiddel. De Taxi toezichtstool wordt op locatie ad hoc gebruikt. Er is geen sprake van voorafgaande analyses op het totale bestand aan OTS-en waarbij zij in categorieën worden ingedeeld. Pas nadat een OTS daadwerkelijk is geïnspecteerd, denk aan een objectinspectie (bijvoorbeeld op een taxistandplaats) of een bedrijfsinspectie wordt een OTS op basis van de resultaten van de inspectie in één van de drie categorieën (groen, oranje, rood) ingedeeld.

Voor de Taxi Toezichtstool bestaat geen praktisch of uitvoerbaar alternatief. Dit is een hulpmiddel voor de inspecteur om een afweging te maken of een nadere inspectie nodig is en in het verlengde daarvan of dat een interventie passend is. Het alternatief voor deze werkwijze is dat de verschillende bronnen (CDT en BCT gegevens enerzijds en de 5 externe databronnen anderzijds) handmatig aan elkaar gerelateerd / gekoppeld moeten worden. Dit betekent dat de inspecteur zelf informatie uit diverse databanken handmatig naast elkaar moet leggen om zo te constateren dat twee waarden niet met elkaar overeenkomen (binaire vergelijkingen). Deze werkwijze is niet alleen praktisch onmogelijk gegeven de zeer beperkte toezichtcapaciteit, het is ook nog eens foutgevoeliger. Om die reden is het koppelen van deze databronnen en ze ontsluiten naar de inspecteurs via een dashboard de meest optimale oplossing.

Handhaafbaarheid- uitvoerbaarheid en fraudebestendigheidstoets

De ILT heeft de gewijzigde regelgeving beoordeelt op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF). Het oordeel is dat de regelgeving aan deze vereiste voldoet. Hierbij speelt dat de ILT al geruime tijd nauw betrokken is bij de ontwikkeling van de Centrale Database Taxivervoer, alsmede bij de aanpassing van de regelgeving. De ILT heeft een aantal zaken aangegeven die in dit besluit en de bijbehorende regeling verduidelijkt moet worden ten behoeve van de effectiviteit. Dit ziet op definities, foutieve voorbeelden in de nota van toelichting en eisen rondom administratieplicht van ondernemers. Dit is verduidelijkt in het besluit en de regeling CDT. Daarnaast benadrukt de ILT het belang van een evaluatie van de nieuwe wetgeving over 3 jaar.

KIWA heeft ook een HUF toets uitgevoerd. KIWA heeft vooral vragen over de uitfasering van het stelsel rondom de boordcomputer en de komst van de chauffeurspas. Dit wordt in gesprekken met KIWA opgepakt. Ten aanzien van de CDT zijn geen bezwaren kenbaar gemaakt.

5. Administratieve lasten en financiële gevolgen

Om tot de ontwikkeling van de CDT te komen is een variantenstudie gedaan om de beste oplossing voor de markt en overheid te bedenken. De beste variant om te ontwikkelen was volgens de studie de CDT. Bij het opstellen van dit besluit als vervolg op de studie is rekening gehouden met de aspecten van regeldruk, waarbij getracht is de regeldruk waar mogelijk beperkt te houden. Niettemin zijn regeldrukeffecten ter invoering van de nieuwe systematiek onvermijdelijk.

Ten opzichte van de regels omtrent de BCT heeft de invoering van de CDT beperkte regeldrukeffecten voor de sector. Algemeen geldt dat veel van de huidige verplichtingen blijven bestaan of worden verlicht. Bij de BCT was immers het registreren van arbeids- en rusttijden en de aanschaf van vergunningen met daarbij horende kaarten ook al een verplichting. Hieronder volgt een overzicht van de wijzigingen in het besluit die regeldrukeffecten hebben voor vervoerders, bestuurders en BCT-fabrikanten.

Er is geen rekening gehouden met gepercipieerde regeldruk doordat toezichthouders door onvoldoende inzicht, voor wat betreft de BCT gegevens, geen volledig gebruik maken van hun huidige handhavings-instrumenten.

5.1 Regeldruk vervoerders en bestuurders

Uitfasering BCT

Huidige kostenstructuur BCT

- Afschrijvingskosten BCT Hardware
- 2 x overbouwkosten en keuringen in deze periode
- Reparatiekosten hardware
- Abonnement BCT-software contract
- Abonnement op XML-service voor leesbare BCT-rapportages
- BCT kaarten

Kaarten

In de huidige boordcomputer wordt gebruikt gemaakt van een vijftal kaarten (ondernemerskaart, chauffeurskaart, werkplaatskaart, inspectiekaart en systeemkaart). Deze kaarten moeten periodiek worden omgewisseld. Vanwege de beveiligingschip op de kaart dient de omwisseling in persoon te gebeuren. De CDT maakt geen gebruik van deze kaarten. Dit bespaart vervoerders, bestuurders, werkplaatsen en de ILT de tijd en kosten van het aanvragen, omwisselen en op naam ontvangen van de kaarten.

Bij de huidige boordcomputer dienen bestuurders een chauffeurskaart aan te schaffen om hun bevoegdheid aan te tonen en de BCT te bedienen. Bij de CDT wordt dit vanaf 1 januari 2028 een chauffeurspas. Deze chauffeurspas is niet voorzien van een PKI-overheid chip en kan daardoor per post worden bezorgd. Dit scheelt de bestuurders de tijdsinvestering van het in ontvangst nemen in persoon. De chauffeurspas zal naar verwachting niet meer kosten dan de chauffeurskaart. Bij de komst van de regeling chauffeurspas zal de daadwerkelijke impact van de introductie

van de pas kunnen worden ingeschat. Ook dit zal in overeenstemming met de sector gebeuren.

De vervoerders hoeven geen ondernemerskaart meer aan te vragen voor bij hun vergunning voor taxivervoer. Dit scheelt de bestuurder ook de handeling van het wisselen van ondernemerskaarten in de BCT indien diegene voor meerdere vervoerders rijdt.

De eisen voor de aanvraag van een ondernemersvergunning of chauffeurskaart danwel -pas wijzigen niet met de komst van de CDT.

Kosten BCT

De kosten voor een vervoerder bestaan uit:

- Aanschaf en onderhoud BCT
- Aanschaf ondernemerskaart (als onderdeel van de taxivergunning) en aanschaf systeemkaart

De administratieve lasten die gelieerd zijn aan de BCT bestaan voornamelijk uit de aanschaf van een boordcomputer, inclusief inbouw en activering van het apparaat. Deze inbouw en activering dient te worden gedaan bij een RDW-erkende werkplaats.

Tevens moeten vervoerders software aanschaffen voor de verwerking van de gegevens. De huidige aanschafkosten voor een BCT worden geraamd op € 1.500,-. De BCT ontvangt regelmatig een software update die de vervoerder tijd en geld kost om te installeren. De BCT maakt, zoals hiervoor benoemd, gebruik van BCT kaarten die periodiek vervangen moeten worden. Voor de systeemkaart moet een vervoerder hiervoor naar een gecertificeerde werkplaats.

Deze lasten komen te vervallen.

De kosten voor een chauffeur bestaan uit:

- Aanschaf chauffeurskaart (als onderdeel van de aanvraag chauffeursbevoegdheid)

De kosten voor de chauffeurskaart wijzigen niet.

Aanschaf nieuw systeem

Nieuwe kostenstructuur CDT

- Gebruik generiek apparaat
- Aanschaf smartcardreader
- Wel een nieuwe CDT softwarelicentie
- Aanschaf ondernemersvergunning
- Aanschaf chauffeurskaart

Besparing CDT ten opzichte van de BCT

- Geen overbouwkosten en keuringen nodig
- Geen reparatiekosten aan hardware
- Geen abonnement BCT-softwarecontract meer nodig
- Geen abonnement XML Service meer nodig
- Minder stilstandkosten

Voor de CDT kunnen generieke apparaten zoals mobiele telefoons en tablets worden gebruikt. Deze apparaten hebben geen integratie met de auto nodig en kunnen met een eenvoudige houder en/of oplader in de auto worden geplaatst. De inbouw hoeft niet te geschieden bij een erkende werkplaats. Het staat de vervoerder ook nog steeds vrij om een specifiek apparaat te gebruiken.

Bij de CDT zal worden gewerkt met abonnementskosten. Deze abonnementskosten zien op het abonnement op een app. De kosten van dit abonnement worden op basis van de praktijktoets geschat op € 3 á € 5 per maand boven op de huidige kosten die gemaakt worden voor planning- en gebruiksprogrammatuur. Dat is voor de gebruiker lager dan de huidige systematiek. Wanneer een vervoerder als éénmansbedrijf geen gebruik maakt van deze planningssystematiek zullen de abonnementskosten per maand voor de CDT duurder zijn.

Daarnaast dient een vervoerder een smartcardreader aan te schaffen. Deze maakt het mogelijk om de kentekenbewijzen te scannen om een voertuigen te valideren in de centrale applicatie. Een smartcardreader is eenvoudig aan te schaffen via alle online winkels ofwel in de lokale telecomwinkel en kost ongeveer 15 euro.

Vanuit een aantal van de betrokken ICT-dienstverleners is aangegeven dat de kosten voor de invoering van de CDT niet hoger zullen zijn dan de kosten van de huidige BCT. Aangezien het ontwikkeltraject van de CDT nog loopt is een scherpere inschatting van de lasten niet mogelijk. De nieuwe systematiek zou de vervoerders en bestuurders een flinke tijdsbesparing moeten opleveren door dat er geen verplichte kaartwisselacties meer zijn, die deels uitgevoerd moesten worden op een erkende werkplaats.

Software updates

Bij de CDT is sprake van software updates die de markt onder hun klanten doorvoeren om het gebruiksgemak te verbeteren, maar ook de betrouwbaarheid van het aanleveren van gegevens te kunnen garanderen. Voordeel van de CDT is dat deze updates, vaker dan bij de BCT, op afstand kunnen plaatsvinden, in plaats van bij een erkende werkplaats. Dit is een lastenvermindering, zowel voor bestuurders als vervoerders.

Levering taxigegevens

Door de komst van de CDT vindt de uitwisseling van gegevens met de ILT geautomatiseerd plaats. Dit zorgt voor een lastenvermindering aan de kant van vervoerders en bestuurders, omdat zij de gegevens niet langer handmatig hoeven aan te leveren. De geautomatiseerde aanlevering van gegevens bespaart bestuurders, vervoerders en inspecteurs de handelingen en (eventuele) reisbewegingen bij het verzamelen en uploaden van de huidige BCT-bestanden.

De verplichting ten aanzien van de vervoerder om een deugdelijke registratie bij te houden op grond van artikel 4:3 Arbeidstijdenwet blijft staan.

Overgangsperiode

Bij de implementatie van de wetgeving is, zoals eerder omschreven, gekozen voor een ruime overgangsperiode, zodat de afschrijvingskosten van de BCT voor de vervoerder economisch gespreid kunnen worden.

De regels rondom de arbeids- en rusttijden en het gebruik van de taxameter veranderen niet met de komst van het nieuwe systeem.

5.2 Regeldruk ICT dienstverleners

De komst van de CDT biedt de (ICT) markt een kans om innovatieve nieuwe middelen te ontwikkelen die ten dienste kunnen worden gesteld aan de taxibranche. De ICT dienstverleners kunnen hun bedachte ICT middelen, bestaande uit een centrale applicatie en/of registratiemiddel, laten afnemen door vervoerders, zodat de vervoerder (de taxionderneming) en zijn bestuurders, kunnen voldoen aan de regels die voor hen gelden in het kader van het registreren en aanleveren van taxivervoergegevens.

Om iets nieuws te ontwikkelen zijn investeringen nodig. Als de ICT middelen van de ICT- dienstverleners niet voldoen aan de daarvoor geldende regels zal het product geen afname op de markt hebben. In die zin geldt een impliciete regeldruk voor ICT dienstverleners. De administratieve lasten voor ICT dienstverleners zijn het doen van investeringen om ICT middelen te kunnen aanbieden aan de vervoerder zodat de vervoerder aan de gestelde eisen kan voldoen. Deze ICT middelen bestaan uit software en software updates. Software updates moeten worden ontwikkeld en doorgevoerd en middels de vervoerder worden gecheckt door ILT als de vervoerder zich bij de ILT meldt met deze ICT middelen.

De systeemkaart in de BCT dient periodiek te worden vervangen, om de veiligheid en betrouwbaarheid van de gegevens in de boordcomputer te kunnen garanderen. Voor gebruik van het CDT systeem zijn geen kaarten meer nodig. Dit is een lastenvermindering voor de huidige BCT-fabrikanten (die wellicht bij inwerkingtreding van de CDT willen overgaan tot het leveren van ICT middelen), want zij hoeven geen omwisselacties voor de systeemkaart meer te ondersteunen.

Daarbij hebben BCT fabrikanten een RDW-erkenning. Evenals certificering van hardware en software. Dit wordt in zijn geheel vervangen door de ISO certificering. De verwachting is dat dit goedkoper is dan nu het geval is.

5.3 Regeldruk overheid

Met de CDT wordt het verwerven van een betrouwbare informatiepositie in hoge mate geautomatiseerd. Het aanleveren van taxitoezichtgegevens bij de ILT wordt eenvoudiger. De ILT hoeft deze niet meer op te vragen en de vervoerder hoeft deze niet meer handmatig aan te leveren. Dit levert voor zowel de overheid als voor het bedrijfsleven een vermindering van de (financiële) lasten op. Het uitlezen en analyseren van de BCT door een inspecteur kost bijvoorbeeld een half uur per voertuig, met de introductie van de CDT systematiek wordt deze informatie automatisch aangeleverd. Dit versnelt het inspectieproces aanzienlijk.

5.4 Initiële lasten

Uiterlijk 1 januari 2028 moeten alle vervoerders en bestuurders overgaan naar de CDT. Dit leidt tot initiële lasten. Deze lasten bestaan voornamelijk uit de aanschaf van en het bekend raken met een nieuw systeem. Daar horen ook bepaalde handelingen bij. Deze handelingen leiden tot initiële administratieve lasten. Na de introductie van nieuwe regelgeving dienen betrokken partijen zich op de hoogte te stellen van de veranderingen. Hiervoor worden per doelgroep de volgende tijdsbestedingen gehanteerd:

- vervoerders: vervoerders dienen zich op de hoogte te stellen van de veranderingen in de regelgeving en de functionaliteiten van het nieuwe systeem. Daarbij wordt uitgegaan van een gemiddelde tijdsbesteding van twee dagen per vervoerder. De huidige regels omtrent taxivervoer zelf veranderen niet.

- bestuurders: taxichauffeurs dienen zich op de hoogte te stellen van de veranderingen in de regelgeving en de functionaliteiten van het nieuwe systeem. Daarbij wordt uitgegaan van een gemiddelde tijdsbesteding van een dag per bestuurder.

6. Advies en consultatie

6.1 Consultatie

Op grond van artikel 106 Wp2000 voert Onze Minister overleg over voorgenomen ontwerpen van algemene maatregel van bestuur op het terrein van taxivervoer met ten minste vertegenwoordigers van representatieve organisaties van werkgevers en werknemers; provincies, regionaal openbare lichamen en gemeenten en representatieve organisaties die de belangen van gebruikers van het taxivervoer behartigen. Gelet hierop zijn gesprekken gevoerd met KNV, KIWA, de (grote) gemeenten en medetoezichthouders (politie, KMAR, Sociaal Fonds Mobiliteit) over de komst van de CDT. Deze partijen zijn ook betrokken geweest bij de reeds genoemde Eenmeting en Variantenstudie BCT wat heeft geleid tot de ontwikkeling en realisering van de CDT.

Van 13 augustus tot en met 13 oktober 2024 kon worden gereageerd op deze AMvB en de toelichting. Er zijn in totaal 4 reacties ingediend, hiervan zijn er 3 openbaar. De indieners zijn allen afkomstig uit de taxi- of daaraan gerelateerde branche.

De reacties op de Internetconsultatie geven aan dat er op bepaalde punten nog aanvullende vragen zijn. Niet zozeer over het technische functioneren van de Centrale Database Taxivervoer, maar meer over zaken die daar aan gerelateerd zijn. Ondanks deze aanvullende vragen is het sentiment van de reacties over het nieuwe registratiesysteem overwegend positief. Hieronder zullende belangrijkste aandachtspunten uit de consultatie worden aangestipt met daarbij een inhoudelijke reactie van het ministerie. Daarnaast hebben verschillende indieners in hun bijdrage voorstellen tot verbreding of aanpassing van doelstelling- en scope van de voorgestelde wetgeving gedaan. Daar zal niet expliciet op worden ingegaan. Naast de hoofdvragen is er ook een groot aantal verduidelijkende vragen gesteld en zijn er voorstellen gedaan voor tekstuele aanpassingen. Deze zijn zoveel mogelijk meegenomen in de definitieve versie van de AmvB.

Invoering chauffeurspas

Momenteel moet de chauffeur zijn chauffeurskaart gebruiken in de BCT. De kaart is daarvoor voorzien van een chip. Na invoering van de CDT vervalt deze functie en is de chauffeurskaart (wordt een pas) uitsluitend en alleen bedoeld als bewijs dat de chauffeur bevoegd is taxivervoer te verrichten. De indiener geeft aan dat een identificatiemiddel uiteraard zinvol is, maar is wel voorstander van een digitale identificatie, zoals ook in ontwikkeling is in de vorm van een digitale wallet. De indiener zegt dat niet duidelijk is hoe de pas er uit gaat zien, aan welke eisen deze moet voldoen en wat de kosten zullen zijn. Ook wordt de mogelijkheid van, op termijn, een digitale identificatie nergens vermeld.

In reactie hierop wordt het volgende opgemerkt: Het klopt dat de eisen voor een nieuwe pas niet de AMvB is opgenomen. De invoering van de chauffeurspas is geen onderdeel van de wijziging van de Bp2000 en de inwerkingtreding van de ministeriële regeling CDT. De bestaande regeling gebruik Boordcomputer en Boordcomputerkaarten blijft ongewijzigd van kracht. Het vervallen van deze regeling en een vervangende regeling zal samenvallen met het uitfasen van het BCT-stelsel eind 2027.

Handhaafbaarheid

Gelet op de historie rondom de huidige BCT pas, is het voor de sector van groot belang dat er op de CDT daadwerkelijk gecontroleerd en gehandhaafd zal worden. Hoe wordt ervoor gezorgd dat er sprake is van rechtsgelijkheid tussen een vervoerder die de komende jaren nog gebruik maakt van de BCT en een vervoerder die al over is op de CDT? Het is niet de bedoeling dat controleurs de «gemakkelijke» weg kiezen in de controles. In de overgangsperiode zal dezelfde mate van handhaving moeten plaatsvinden.

De indiener gaat er van uit dat ILT, aangezien zij realtime over data beschikt en daarmee vooral ook zicht heeft op de bedrijven die geen data aanleveren, intensiever kan controleren en handhaven. En dat ook daadwerkelijk gaat doen.

In reactie hierop wordt het volgende opgemerkt: De ILT werkt informatiegestuurd. Indien gegevens beschikbaar zijn, zal de inspecteur deze gebruiken in het toezicht. De overgangsfase van de BCT naar de CDT zorgt voor een periode waarin beide systemen naast elkaar bestaan.

Ten aanzien van de overgangsperiode is het voor de volledigheid goed te benoemen dat er tussen beide systemen ook sprake is van overlap. De regels voor arbeids- en rusttijden en registratieverplichting gelden voor alle taxichauffeurs en ondernemers. Zij registreren dezelfde gegevens. En de ILT gebruikt dezelfde analysessoftware voor beide systemen.

De ILT is zich echter ook bewust van de verschillen en zal hier op verschillende manieren op inspelen. Een aantal uitgangspunten in de overgangsperiode zijn;

- Digitale inspecties zullen in eerste instantie worden ingezet om een betere informatiepositie op te bouwen over de taximarkt. Het opleggen van interventies vindt alleen plaats bij bedrijfsinspecties en wegininspecties.
- De capaciteitsinzet van object- en bedrijfsinspecties kent een zwaartepunt bij BCT gebruikers. Dit om ook op deze groep gebruikers een betere informatiepositie te verwerven.
- Een inspecteur kan altijd kiezen om een willekeurige inspectie te doen als reality check. Hierbij is het doel om te controleren of de feitelijke situatie overeenkomt met de informatiepositie die er is over het bedrijf.

Betaalbaarheid

Er zijn twee indieners die vragen hebben over betaalbaarheid. Gelet op de kosten van de huidige BCT gaat één indiener er vanuit dat invoering van de CDT een betaalbaar systeem is. Een andere indiener vraagt zich ook af of de beoogde kostenreductie gehaald kan worden. In de huidige opzet is er nog steeds een (digitale) pas benodigd met een vergelijkbare marktprijs en door de opzet zijn er meerdere systemen die geïntegreerd moeten worden wat logischerwijs tot meer werk en meer continu onderhoud zal leiden, hetgeen niet volgens de indiener niet te rijmen is met kostenreductie.

Het risico bestaat namelijk dat vervoerders verschillende registratiesystemen (met bijbehorende kosten) moeten gebruiken om aan de verplichtingen te voldoen. En wanneer er naast complexe integraties ook nog verschillende systemen in het voertuig danwel op de planning moeten draaien, lijkt het doel van kostenreductie verloren te gaan.

In reactie hierop wordt het volgende opgemerkt: Onder andere naar aanleiding van verschillende vragen over betaalbaarheid en de reactie van de Adviescommissie Toetsing Regeldruk, is de paragraaf in de nota van toelichting over regeldruk en administratieve lasten verder uitgewerkt.

De stelling dat verschillende systemen geïntegreerd moeten worden is niet overeenkomstig de doelstelling van de CDT. Een ICT-dienstverlener mag dit als pakket aanbieden, maar dit is niet verplicht op basis van de regelgeving.

De 2G problematiek speelt geen rol bij de planning van de CDT. De CDT gaat helaas door ontwikkelingen een jaar later in werking dan eerder beoogd, waarbij zorgvuldigheid van de oplossing een belangrijk uitgangspunt is. Mede hierom zijn er een tweetal praktijktoetsen uitgevoerd.

Legitimiteit meetinstrument

Eén van de indieners uit zorgen over de CDT-wetgeving en de legitimiteit van het meetinstrument. In de CDT-wetgeving wordt bijvoorbeeld niet gevraagd om een geijkte GPS-sensor. Terwijl de vervoerder onder andere locatie- en afstandsgegevens moet aanleveren aan de CDT-database. Deze GPS-locatie is met het vormvrije aspect van deze wetgeving volgens de indiener niet meer betrouwbaar te noemen, aangezien het zeer eenvoudig is om een app te downloaden waarmee je dit signaal kunt beïnvloeden. Ten tweede geldt dit ook voor het «tijd»-component. De verificatiemethodes die nu in de CDT-wetgeving staan beschreven (serverside tijdscontrole), zijn te omzeilen op het apparaat zelf.

In reactie hierop wordt het volgende opgemerkt: Het argument dat met een app het GPS-signaal beïnvloed kan worden is waar, maar ook hiertegen zijn maatregelen mogelijk: bijvoorbeeld door de app niet te laten werken op een device in developersmode of zonder toegang tot de locatiebepaling. Het risico is dus te beperken. Het aanleveren van verkeerde tijd-informatie is mogelijk, maar omdat de informatie vrijwel onmiddellijk moet worden aangeleverd aan de ILT zijn afwijkingen direct zichtbaar. Bovendien zijn ook hiervoor maatregelen mogelijk in de app en de centrale applicatie. Ook dit risico is dus te beperken.

Rol van partijen in de keten anders dan ICT-dienstverlener en vervoerder

Een indiener mist de voorgestelde wetgeving de rol van overige betrokken partijen in de keten zoals de Nederlandse Belastingdienst, of partijen die de belangen van chauffeurs behartigen zoals het SFM. Ook is deze indiener van mening dat de markt structureel om meer en betere handhaving op straat vraagt terwijl de CDT-wetgeving meer ruimte geeft voor discussie bij een staandehouding. Door in de wetgeving alleen te kijken naar de CDT als handhaving tool voor het ILT zullen er vanuit de andere ketenpartijen op zichzelf staande eisen komen.

In reactie hierop wordt het volgende opgemerkt: Met de partijen die door de indiener genoemd worden is afstemming geweest over de functionaliteiten van de CDT. In overleg met de belastingdienst is besloten

niet gezamenlijk op te trekken. SFM vertegenwoordigt een deel van de vervoerders, niet van de gehele markt. Dat maakt data delen met SFM juridisch en technisch complex: het ministerie moet van iedere vervoerder op ieder moment weten of deze is aangesloten bij SFM om te weten of data gedeeld kan worden. CDT is geen handhavingsinstrument, CDT is een andere manier van toezichtgegevens verzamelen. Dat er door storingen haperingen in de levering kunnen optreden is evident, maar inherent aan on-line gegevens verzamelen. Hiervoor zijn diverse oplossingen (zoals buffering) ingebouwd in de CDT koppelvlaakspecificaties. Daarnaast is de ILT voor haar toezicht niet afhankelijk van de CDT, maar draagt dit bij aan haar informatiepositie voor het uitvoeren van haar toezicht.

Rol ICT-dienstverlener

Een indiener vraagt aandacht voor de rol die de ICT-dienstverlener heeft bij de CDT. In de juridische constructie die nu in de CDT-wetgeving is beschreven is de ICT-dienstverlener geen zogenoemd normadressaat. Dit heeft als gevolg dat de wetgeving enkel aan de vervoerder wordt opgelegd. Er is geen handhaving rechtstreeks naar de ICT-dienstverlener. Dit zorgt volgens de indiener voor een situatie waarin de vervoerder wordt aangesproken op het falen van zijn ICT-dienstverlener. Bovendien is het onduidelijk of er na de initiële certificering nog periodieke verificaties plaatsvinden met betrekking tot de datakwaliteit van de betreffende apps. Tevens is het niet duidelijk of de overheid de mogelijkheid heeft om een CDT-oplossing uit de markt te halen. De mogelijkheid dat een CDT-oplossing na een update niet meer conform de eisen functioneert, kan zowel bij de ICT-dienstverlener als de eindgebruiker tot perverse prikkels leiden. Daarnaast wil de indiener benadrukken te twijfelen aan de wenselijkheid om chauffeurs in loondienst hun privé-smartphones te laten gebruiken voor de wenselijke registratie van kritische en privacygevoelige gegevens voor hun werkgever.

In reactie hierop wordt het volgende opgemerkt: Net als bij de BCT ligt de verplichting voor het juist aanleveren van taxivervoergegevens bij de vervoerder. De vervoerder is verplicht continu te blijven voldoen aan de voorwaarden uit de regeling CDT. De vervoerder sluit, indien hij besluit gebruik te maken van een ICT dienstverlener, een overeenkomst met een ICT dienstverlener of ontwikkelt zelf een oplossing voor aanleveren van taxivervoergegevens. De ILT verzorgt de aansluiting aan de CDT. Het voornemen is om minimaal jaarlijks een zelfassessment door ICT-dienstverleners in te zetten en minimaal eens per 3 jaar een bedrijfsbezoek uit te voeren. Uit de markt halen van een oplossing zal gebeuren door de vervoerders een Last onder Dwangsom op te leggen als zij gebruik maken van een oplossing die niet aan de voorwaarden voldoet.

De regeling schrijft voor dat de vervoerder een registratiemiddel ter beschikking stelt aan de chauffeur. Er wordt nergens gesuggereerd dat een privé-telefoon van de chauffeur dient te worden gebruikt.

6.2 Adviescollege Toetsing Regeldruk

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft op 26 september 2024 advies uitgebracht over het concept van deze AMvB. Het college adviseert om de regeldruk, overeenkomstig de daarvoor geldende Rijksbrede methodiek, in kaart te brengen. Het is echter niet mogelijk om alle kosten exact in kaart te brengen. ICT-aanbieders maken vanwege bedrijfs- en concurrentiegevoeligheid de abonnementskosten nog niet openbaar. Daarnaast is de afschrijvingstermijn van de huidige BCT een bandbreedte van een aantal jaren, waarbij vervoerders ervoor kunnen kiezen pas aan

het eind van de overgangstermijn begin 2028 afscheid te nemen van hun huidige apparatuur. Desondanks is er naar aanleiding van het advies van het ATR extra informatie opgenomen in hoofdstuk 5 over de administratieve lasten en financiële gevolgen om een completer beeld te geven van de te verwachten kosten.

Het Adviescollege ICT-Toetsing (AcICT) heeft geen advies uitgebracht over het concept van deze algemene maatregel van bestuur. Op basis van de uitkomsten van de risicoselectie per november 2021 heeft het Adviescollege besloten om het project Realisatie Variant Boordcomputer Taxi van de Inspectie Leefomgeving en Transport niet te toetsen. De omvang van het projectbudget was in de ogen van het Adviescollege relatief beperkt en de maatschappelijke impact worden laag geacht ten opzichte van andere projecten

6.3 Advies Autoriteit Persoonsgegevens

De Autoriteit Persoonsgegevens (hierna: AP) heeft op 15 november 2024 advies uitgebracht over het concept van deze AMvB. De AP heeft vraagt in zijn advies aandacht voor drie hoofdlijnen. Het verzamelen van de locatie van vertrek en aankomst per rit is ingrijpend maar wordt naar inzicht van de AP onvoldoende onderbouwd. Er dient volgens AP bovendien rekening te worden gehouden met alle middelen waarvan redelijkerwijs valt te verwachten dat zij worden gebruikt door de verwerkingsverantwoordelijke of door een andere persoon om de natuurlijke persoon direct of indirect te identificeren. De AP heeft verder aangegeven dat de afwegingen die worden gemaakt in de toelichting omtrent de subsidiariteit en de proportionaliteit van de gehele verwerking niet volledig zijn. De nadelen van een centrale voorziening worden niet uitdrukkelijk betrokken. Het ontbreekt aan een systematische analyse van de geïdentificeerde risico's en een beschrijving van hoe die specifieke risico's zullen worden geadresseerd, met daarbij aandacht voor de daarbij centraal opgeslagen persoonsgegevens. Zoals de grote impact van een datalek (ook bijvoorbeeld door toegang van ongeautoriseerd personeel/ anderen); een concrete afweging van het risico op «function creep» en aandacht voor het risico dat de centraal opgeslagen gegevens onverhoopt in verkeerde handen vallen. Ook een eventuele toekomstige inzet van technische hulpmiddelen voor automatisch selecteren en profileren op basis van algoritmen of risicomodellen/analyses legt gewicht in de schaal (ook al is daar momenteel geen wettelijke grondslag voor).

Het laatste aandachtspunt van de AP heeft betrekking op de bewaartermijn. Het concept bepaalt geen bewaartermijn voor de gegevens verzameld in de Centrale Databank Taxitoezicht zodat aanvulling in de wetstekst en/of de toelichting wenselijk is.

Het advies van de AP is opgevolgd. In de AMvB is aanvullende onderbouwing opgenomen voor de registratie van GPS-coördinaten van de startlocatie van een taxirit. Voor effectief toezicht van de ILT zijn de GPS coördinaten bij de start van een rit noodzakelijk voor het kunnen uitvoeren van haar wettelijke taak te weten toezicht op de taxibranche voor wat betreft het bepaalde in de Wp2000 en de Arbeidstijdenwet. Onder andere om te beoordelen of er op de juiste manier taxivervoer op de opstapmarkt wordt uitgevoerd.

Na kritische evaluatie is daarnaast besloten om de AMvB verder aan te scherpen en aankomstlocatie niet meer te registreren. Met de CDT worden geen NAW-gegevens van de passagier geregistreerd. Zonder de CDT data met andere data over de persoonsgegevens of reisbewegingen van een specifiek persoon te koppelen (die niet openbaar beschikbaar zijn) mag

redelijkerwijs worden verondersteld dat zonder buitensporige bijzondere inspanningen geen inzicht worden verkregen in de identiteit van een passagier van een specifieke taxirit. Omdat alleen de afstand wordt geregistreerd en niet de eindbestemming is ook het reisdoel van de passagier niet herleidbaar.

Het punt ten aanzien van subsidiariteit en proportionaliteit en de beveiliging van centraal opgeslagen gegevens is onderkend. In de toelichting is daarover het volgende opgenomen. De verbinding tussen de centrale applicatie en de CDT is beveiligd. De inrichting van de CDT en de informatiebeveiliging voldoet aan de eisen van de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). Er zullen verschillende maatregelen getroffen worden om het dataverkeer tussen het registratiemiddel, de centrale applicatie en de CDT te beveiligen, onder meer het gebruik van API-keys voor aansluiting op de API richting CDT (whitelisting), gebruik van PKI-servercertificaten en tweezijdig SSL in de communicatie tussen de centrale applicatie en de CDT. De ILT voert voorafgaand aan het in gebruik nemen van de CDT informatiebeveiligingstesten, zoals penetratietesten, uit en daarna ook periodiek om de beveiliging te toetsen. Er worden externe audits uitgevoerd om de kwaliteit en betrouwbaarheid van de datakwaliteit van gegevens uit de CDT te bewaken en ISO certificering is de norm. De audits en certificering worden uitgevoerd door onafhankelijk bureaus. Verder wordt de kans op een datalek door de BIO-beveiliging als zeer laag ingeschat.

Alleen Technisch Beheerders hebben toegang tot de CDT. Dit is nodig om eventuele technische problemen op te kunnen lossen. Inspecteurs hebben geen directe toegang tot de CDT. Voor zowel de CDT als de TTT geldt dat enkel strict geautoriseerde medewerkers van ILT toegang krijgen. De autorisaties worden periodiek gecontroleerd. Er zijn strikte afspraken met medewerkers van de ILT dat gegevens uit taxitoezicht alleen voor dat doel mogen worden gebruikt. De afspraken liggen vast in protocollen. Daarbij wordt continu geregistreerd (logging) wie welke gegevens registreert in de CDT zodat misbruik snel zichtbaar is.

Inspecteurs kunnen enkel gegevens uit de CDT opvragen in hun toezichtapplicatie, de Taxi Toezichtstool. Het is technisch niet mogelijk om een set locatiegegevens aan elkaar te koppelen. Deze beheermaatregelen tezamen beogen de privacy risico's zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen zien op het beschermen van de gegevens tegen lekken of hacken. Maar ook op het onjuist gebruik van de gegevens door onbevoegden. Gelet op het adviespunt over de bewaartermijn is in artikel 83a van het Bp2000 een bewaartermijn van 2 jaar opgenomen, conform het huidige informatiebeleid van ministerie (selectielijst van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de waardering en selectie van archiefbescheiden). Hiermee is kenbaar gemaakt dat de gegevens in de CDT voor de duur van 2 jaar worden opgeslagen en na die termijn van 2 jaar worden vernietigd.

B. Artikelsgewijs deel

Artikel I

Onderdeel A

Aan artikel 1 worden de begripsbepalingen centrale database taxivervoer en realtime toegevoegd. De centrale database taxivervoer is een database bij ILT. De bestuurder of vervoerder registreert de taxivervoergegevens in het registratiemiddel waarna deze gegevens realtime bij die database worden aangeleverd. Realtime betekent dat gegevens direct

of onmiddellijk worden aangeleverd oftewel zonder vertragingen. Dit betekent dat meldingen over bijvoorbeeld de aanvang van de werkzaamheden in de taxi of het begin en einde van pauzes en ritten naar de CDT worden gestuurd op het moment dat de gebeurtenis plaatsvindt. De verzameling aan taxivervoergegevens in de database wordt gebruikt in de Taxi toezichttool voor het uitoefenen van toezicht op de naleving van de taxiregelgeving waaronder de arbeids- en rusttijd van de bestuurder.

Onderdeel B

Artikel 78a

In artikel 78a is bepaald dat vanaf de inwerkingtreding van artikel I de regels omtrent de centrale database taxivervoer een overgangsperiode geldt tot en met 31 december 2027. Gedurende deze periode kunnen vervoerders die taxivervoer verrichten overstappen van de BCT naar de CDT. Zolang een vervoerder die taxivervoer verricht deze overstap nog niet heeft gemaakt, blijven de regels met betrekking tot de boordcomputer uit de artikelen 79 tot en met 83 van toepassing op die vervoerder. Door toevoeging van de verplichting uit artikel 81, derde lid, wordt duidelijk dat bestuurders gedurende de overgangsperiode te allen tijde in het bezit dienen te zijn van een chauffeurskaart. Tijdens een controle moeten zij deze kaart kunnen tonen, zodat het voor de toezichthouder ook mogelijk is te controleren op arbeids- en rusttijden van een bestuurder die gedurende de dag gebruik maakt van en de BCT en de CDT bij verschillende vervoerders voor het verrichten van taxivervoer.

Uiterlijk op 1 januari 2028 moeten vervoerders die taxivervoer verrichten zijn overgestapt naar het registreren en aanleveren van gegevens aan de centrale database taxivervoer en voldoen aan het bepaalde in paragraaf 4 van hoofdstuk 6 van het Bp2000. Vanaf die datum is het alleen nog toegestaan taxivervoer te verrichten overeenkomstig de regels over de CDT.

In de overgangsbepaling, in artikel 83f lid 4, is aangegeven dat voor de onder de BCT geregistreerde en aan de vervoerder overgebrachte gegevens geldt dat deze gegevens nog voor een periode van 104 weken moeten worden bewaard.

Ten behoeve van de leesbaarheid en duidelijkheid van dit besluit is ervoor gekozen om dit artikel in hoofdstuk 6 van het Bp op te nemen, het hoofdstuk dat betrekking heeft op taxivervoer, en niet in hoofdstuk 10, paragraaf 1, waarin algemene overgangsbepalingen zijn opgenomen.

Onderdeel C

Artikel 79

De verwijzing in artikel 79 naar artikel 4, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 was niet actueel. Het personenvervoernummer dat op de communautaire vergunning staat, volgt uit artikel 4, eerste lid, van de Wp2000.

Artikel 83a (centrale database taxivervoer)

Eerste lid

Uit dit eerste lid blijkt dat er een centrale database taxivervoer bestaat waar de geregistreerde taxivervoergegevens worden verzameld. De taxivervoergegevens waaronder de arbeids- en rusttijden die zijn geregistreerd vallen onder de verwerkingsverantwoordelijkheid en het beheer van de Minister.

Tweede lid

In dit lid wordt aangegeven dat de verzamelde gegevens die in de database worden verzameld en verwerkt, slechts worden verzameld en verwerkt ten behoeve van de handhaving van de regels die zien op het legitiem uitvoeren van taxiritten alsook van de handhaving van de arbeids- en rusttijden die in acht moeten worden genomen door bestuurders en de vervoerder.

Derde lid

Met het oog op dataminimalisatie wordt voorgeschreven dat de gegevens in de database voor de duur van twee jaar mogen worden bewaard. Na verloop van die termijn moeten de gegevens worden vernietigd.

Artikel 83b (registratieplicht taxivervoergegevens)

Eerste lid

De taxivervoergegevens moeten worden geregistreerd in een registratiemiddel. Dit middel is vormvrij wat betekent dat het middel niet wordt voorgeschreven. Het kan daardoor een applicatie of apparaat zijn wat door de markt is of wordt ontwikkeld. De gegevens die geregistreerd moeten worden vallen onder de verwerkingsverantwoordelijkheid van de vervoerder.

Tweede lid

De bestuurder en de vervoerder zijn verantwoordelijk voor een deugdelijke en sluitende registratie. Daarom zijn zij beide verplicht er voor zorg te dragen dat de taxivervoergegevens die in dit artikellid worden genoemd, ook daadwerkelijk worden geregistreerd in het registratiemiddel dat wordt gebruikt.

Onder de gegevens die geregistreerd moeten worden vallen gegevens over de werktijden, zoals de aanvang en de beëindiging van de werkzaamheden als chauffeur in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht en de pauzes en ritgegevens, zoals de gereden kilometers en de ritprijs. Ook «andere werkzaamheden» moeten worden geregistreerd. Dan gaat het om werkzaamheden die onder werktijd plaatsvinden, maar die geen directe relatie hebben met taxivervoer en als zodanig niet onder een van de andere in dit artikellid genoemde gegevens a tot en met k kunnen worden geregistreerd, zoals bijvoorbeeld een bezoek aan de garage of aan de wasstraat of een overleg op kantoor.

Derde lid

In het derde lid wordt aangegeven dat de minister een regeling vaststelt waarin voorschriften opgenomen zijn over de wijze waarop de taxivervoergegevens moeten worden geregistreerd en aangeleverd. De regels zien ook op de authenticiteit van de gegevens. Authenticiteit betreft de mate van betrouwbaarheid en herkomst van het bericht of een gegeven. Ook zien deze regels op de kwaliteit. Deze regels zijn nader uitgewerkt in de Regeling centrale database taxivervoer (Regeling CDT).

Vierde lid

Uit dit lid volgt de aanleverplicht van de in het tweede lid genoemde gegevens. Deze aanleverplicht maakt dat gegevens waarop toezicht moet worden gehouden door ILT, ook direct bij de ILT voor dat doel beschikbaar zijn. Voor een directe beschikbaarheid is het noodzakelijk dat de gegevens realtime worden aangeleverd. De vervoerder die taxivervoer verricht is verantwoordelijk voor het realtime aanleveren van deze gegevens. Daarbij moet worden voldaan aan bij ministeriële regeling gestelde regels als genoemd in het derde lid.

Artikel 83c (evaluatiebepaling)

Eerste lid

Het wordt wenselijk geacht de werking van het systeem van de CDT in de praktijk te onderzoeken en daarvan verslag te doen. Hieronder valt ook de verwerking van persoonsgegevens. De evaluatietermijn is bepaald op 3 jaar. Deze 3 jaar gaan in zodra de regels omtrent de CDT in werking treden. In eerste instantie zullen deze regels gezamenlijk gelden met de regels voor de BCT. De evaluatieperiode duurt voort tot nadat de regelgeving voor de BCT in zijn geheel is vervangen door de regelgeving omtrent de CDT. Zo omvat de evaluatie ook een periode waarin alleen de CDT wordt gebruikt voor het registreren en aanleveren van gegevens.

Tweede lid

Dit onderzoek zal zich in ieder geval richten op de wijze waarop in de praktijk uitvoering wordt gegeven aan de voorschriften die zien op de registratie en het aanleveren van taxivervoergegevens aan de centrale database taxivervoer.

Onderdeel E

Met de wijziging van artikel 118 is het overtreden van de regels die gelden voor de centrale database taxivervoer aangemerkt als strafbaar feit in de zin van artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten.

Overeenkomstig een overtreding van de bepalingen ten aanzien van de boordcomputer taxi, worden overtredingen ten aanzien van de bepalingen die zien op de centrale database taxivervoer als strafbaar feit aangemerkt, om als sluitstuk van het toezicht op de naleving van de regels te kunnen dienen.

Artikel II

Onderdelen A, B, C en D

De bepalingen die zien op het gebruik van de boordcomputer taxi (de artikelen 79, 80, 81 en 83 van de Bp2000) en bijbehorende definities vervallen.

Aan artikel 1 is de begripsbepaling van de chauffeurspas toegevoegd. Daaronder wordt verstaan een aan een bestuurder afgegeven pas waarmee de desbetreffende bestuurder kan aantonen bevoegd te zijn tot het verrichten van taxivervoer. Als gebruik wordt gemaakt van de centrale database taxivervoer, kan de bestuurder hiermee aantonen dat hij bevoegd is het beroep van taxichauffeur uit te oefenen.

Onderdeel E

Artikel 82 blijft voor wat betreft de inhoud behouden en wordt vernummerd tot Artikel 83d (chauffeurspas).

Het woord chauffeurskaart wordt het woord chauffeurspas, zodat duidelijk is dat de chauffeurskaart die hoort bij de boordcomputer taxi is vervangen door een chauffeurspas die hoort bij de centrale database taxivervoer.

Er wordt een lid ingevoegd waaruit blijkt dat voor het verkrijgen van een chauffeurspas een vergoeding geldt. Dit is het oude artikel 83, eerste lid. Omdat artikel 83 vervalt en dit lid wel van toepassing blijft, wordt dit lid geschaard onder artikel 83d.

De gegevens die moeten worden aangeleverd ter verkrijging van een chauffeurskaart of -pas worden niet verzameld of opgeslagen in de CDT.

Onderdeel F

Artikel 83e (nadere regels chauffeurspas)

In artikel 83e zijn nadere bepalingen opgenomen die zien op de chauffeurspas. Artikel 83 e ziet op een samenvoeging van de oude bepalingen uit artikel 81 en 83 die zijn vervallen door de invoering van de centrale database taxivervoer, maar nog steeds opgeld doen voor de chauffeurspas. Voor een passend coherent geheel zijn beide bepalingen, voor zover nodig voor de chauffeurspas, samengevoegd tot het nieuwe artikel 83e.

Evenals bij de chauffeurskaart zijn er verschillende chauffeurspassen, te weten: de «gewone» (volledige) chauffeurspas en de chauffeurspas onder beperkingen. De laatste wordt uitgegeven voor taxidiensten waarbij gedurende een bepaalde periode meermalen taxivervoer wordt verricht volgens een schriftelijke overeenkomst waarin tarieven zijn vastgelegd. Bijvoorbeeld leerlingen- of WMO-vervoer. Welke soorten taxidiensten kunnen volstaan met een chauffeurspas onder beperkingen kan bij ministeriële regeling worden bepaald.

De aanvragen om een chauffeurspas blijven behandeld worden door het Kiwa. Het Kiwa is daarvoor gemandateerd op grond van het Besluit mandaat en machtiging Kiwa N.V.

In een ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de aanvraag van een chauffeurspas en vervangende chauffeurspas, de geldigheid en de geldigheidsduur van de pas, de verlening, afgifte, weigering, schorsing, intrekking en inname van de chauffeurspas en de gronden daarvoor, alsook de wijze van melden in geval van verlies, diefstal of een beschadigde chauffeurspas en de wijze van inleveren van de pas.

artikel 83f (Overgangsbepaling)

Eerste lid

In dit artikellid is bepaald dat de afgegeven kaarten die horen bij het systeem van de boordcomputer taxi hun geldigheid verliezen na 1 januari 2028. Dat is de datum waarop alleen nog mag worden geregistreerd en aangeleverd in de centrale database taxivervoer.

Tweede lid

Voor wat betreft de chauffeurskaart is een uitzondering gemaakt. De chauffeurskaart kan ook na 1 januari 2028 worden gebruikt door de bestuurder om zijn bevoegdheid mee aan te tonen. Dit kan alleen als deze chauffeurskaart nog geldig is. Na het verstrijken van de geldigheidsduur van deze chauffeurskaart, moet de bestuurder beschikken over een chauffeurspas.

Derde lid

Op een chauffeurskaart die in plaats van een chauffeurspas wordt gebruikt om de bevoegdheid van de bestuurder aan te tonen, zijn de bepalingen die zien op de chauffeurspas van overeenkomstige toepassing.

Vierde lid

Per 1 januari 2028 moet zijn overgestapt naar het registreren en aanleveren van taxivervoergegevens aan de centrale database taxivervoer. Op dat moment zijn er nog gegevens aanwezig op de chauffeurskaart en in de boordcomputer taxi. Deze gegevens moeten vanaf dat moment worden overgebracht naar de vervoerder die deze gegevens 104 weken dient te bewaren, zodat ook deze gegevens beschikbaar blijven voor toezicht. Deze 104 weken is overgenomen uit het oude artikel 80 lid 2.

Onderdeel G

Met de wijziging van artikel 118 is het overtreden van de regels die gelden voor de chauffeurspas aangemerkt als strafbaar feit in de zin van artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten.

Artikel III

In het Arbeidstijdenbesluit vervoer staat in artikel 2.4:2 de registratieverplichting van de arbeids- en rusttijden vermeld. In de overgangsperiode zijn zowel de boordcomputer taxi als de centrale database taxivervoer operationeel. De vervoerder of bestuurder die taxivervoer verricht kan dan één van beide systemen gebruiken om de vereiste gegevens in te laten registreren. Het niet of onjuist registreren of aanleveren van de arbeids- en rusttijden door de bestuurder of de vervoerder, levert een overtreding op.

Omdat uit de praktijk blijkt dat het voor een effectieve handhaving noodzakelijk is om de aanvang van een periode te reguleren is in artikel 2.5:1 een zevende lid toegevoegd. Hieruit blijkt eenduidig wanneer een periode aanvangt.

Artikel IV

In artikel 2.4:2 is bepaald dat gebruik kan worden gemaakt van de centrale database taxivervoer voor het registreren en aanleveren van arbeids- en rusttijden.

In artikel 8:1 is bepaald dat het niet of onjuist naleven van de registratie- en aanleververplichting die ziet op de arbeids- en rusttijden, een overtreding oplevert.

Artikel V

De artikelen I en III zullen in werking treden op 1 juli 2025. Op dat moment kan gebruik worden gemaakt van de centrale database taxivervoer naast de boordcomputer taxi. In de periode na deze inwerkingtreding tot 1 januari 2028 kan een vervoerder die taxivervoer verricht of een bestuurder die taxivervoer verricht gebruik maken van één van beide systemen.

Zowel de taxibranche als de inspectie bereiden zich voor op de mogelijkheid om per 1 juli 2025 gebruik te kunnen maken van de CDT. Daarom wordt de minimuminvoeringstermijn van twee maanden niet aangehouden. Dit voorkomt de nadelen van vertraging voor de sector (Aanwijzingen voor de regelgeving 4.17 onder 5 sub). De overschakeling op de CDT is geen verplichting per 1 juli 2025. Een snelle invoering levert dan ook geen nadelen voor de branche op.

De artikelen II en IV treden in werking op 1 januari 2028. Vanaf deze datum kan alleen nog gebruik worden gemaakt van de centrale database taxivervoer.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
C.A. Jansen