

Besluit van _____, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met de invoering van de centrale database taxivervoer

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens Onze Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van _____, nr. IenW/BSK- _____, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 5c, eerste lid, en artikel 79, eerste lid, onderdelen a, e en h, 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 _____, nr. _____);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, uitgebracht mede namens Onze Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van _____, nr. IenW/BSK- _____, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

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;

realtime: direct, onmiddellijk of zonder enige vertragingsinterval;

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 deze wet en de Arbeidstijdenwet voor zover dat ziet op taxivervoer en op arbeids- en rusttijden.

Artikel 83b (registratieplicht taxivervoergegevens)

1. Er is een middel terzake van een deugdelijke registratie. De vervoerder die taxivervoer verricht is verwerkingsverantwoordelijke voor een middel.
2. De vervoerder en de bestuurder die taxivervoer verrichten dragen er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht door middel van een middel terzake van een deugdelijke registratie de volgende gegevens op correcte wijze worden geregistreerd:
 - a. het kenteken van de auto;
 - b. de datum en de tijd;
 - 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 en aankomst 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;
 - l. andere werkzaamheden.
3. Bij ministeriele 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

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 registratie apparatuur taxi**"

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

Het opschrift "**Artikel 82**" wordt vervangen door het opschrift "**Artikel 83d (chauffeurspas)**"

In artikel 83d, eerste lid, aanhef wordt "chauffeurskaart" vervangen door "chauffeurspas"

In artikel 83d, zevende lid, wordt "chauffeurskaart" vervangen door "chauffeurspas"

Na het zevende lid wordt ingevoegd:

8. Onze Minister neemt een aanvraag om verlening van een chauffeurspas in behandeling nadat de bij ministeriele regeling vastgestelde vergoeding voor de kosten van deze behandeling is ontvangen.

F

Na artikel 83d worden twee artikelen ingevoegd luidende:

Artikel 83 e (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 ministeriele 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 ministeriele regeling kunnen eisen gesteld worden aan het deel van de administratie, bedoeld in het vijfde lid.
7. Bij ministeriele 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 geregistreeerde gegevens door de bestuurder overgebracht naar de vestiging van de vervoerder die taxivervoer verricht en bewaart de vervoerder die taxivervoer verricht de door de boordcomputer geregistreeerde gegevens, als bedoeld in de dan vervallen artikelen 79, derde en vijfde lid, van de Wet en de gegevens, bedoeld in artikel 80, vijfde lid van het Besluit personenvervoer 2000 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

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:

Registratie apparatuur taxi

2. Het eerste lid komt te luiden:

1. Ten behoeve van een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden van de bestuurder wordt taxivervoer verricht door de werkgever, de bestuurder en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens artikel 78a van het Besluit personenvervoer 2000.

B

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

4. Het niet naleven van artikel 79, vierde lid, alsmede het bepaalde bij of 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

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Het eerste lid van artikel 2.4:2 komt te luiden:

Artikel 2.4:2

1. Ten behoeve van een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden van de bestuurder wordt taxivervoer verricht door de werkgever, de bestuurder en de persoon,

bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens paragraaf 4 van hoofdstuk 6 van het Besluit personenvervoer 2000.

B

In artikel 2.4:2, tweede lid, worden de woorden "de boordcomputer" vervangen door "registratie apparatuur".

C

In artikel 2.4:4, tweede lid, worden de woorden "de boordcomputer" vervangen door "registratie apparatuur".

D

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

4. Het niet naleven van het bepaalde bij of 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 een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.
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.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU

C.A Jansen

CONCEPT

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 databank taxi. Het systeem van de centrale databank taxi 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 databank taxi kan worden gereden. Per 1 januari 2028 kan alleen nog met het systeem van de centrale databank taxi 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 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 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. 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 databank 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 kan 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 vervoer (hierna: Atb-v)⁴. In de Wet personenvervoer 2000 is aangegeven dat in lagere regelgeving eisen en verplichtingen kunnen worden gesteld aan vervoerders die taxivervoer verrichten en aan bestuurders van een auto waarmee

¹ Zie hoofdstuk V van de Wp2000

² Artikel 4:3 Arbeidstijdenwet

³ Artikel 7:6 Arbeidstijdenwet

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.

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 txisector⁸. 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. Om handelingen te verrichten die zien op registratie, overbrenging en keuring van deze gegevens zijn diverse boordcomputerkaarten nodig.

1.3. Aanleiding van de centrale databank taxi

Met de komst van de centrale databank taxi wordt 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 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. Daarnaast zijn PKI-overheid certificaten¹² nodig om (gegevens op) de BCT en de bijbehorende kaarten te beveiligen. Deze certificaten moeten na bepaalde

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, 2018-2019, 31521, nr. 106.

¹² PKIoverheid 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.

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.

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 onderzoek¹³ 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, hetgeen primair een op zichzelf staand verzamel- en bewaarverplichting betreft;
- 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.

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.

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 databank taxi.

1.4. Wat is de centrale databank taxi?

Onder de centrale databank taxi (hierna: CDT) wordt een digitaal systeem verstaan dat maakt dat verplichte gegevens over ritten, tarieven en arbeids- en rusttijden worden geregistreerd, maar ook worden aangeleverd aan deze databank die in beheer is bij ILT.

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

Dit betekent dat de vervoerder niet langer de gegevens hoeft te bewaren en op verzoek van de ILT aan de ILT moet verstrekken, maar deze gegevens (direct) moet aanleveren aan de ILT. In deze databank bevindt zich dan uiteindelijk een verzameling van verplicht aan te leveren wettelijk vastgestelde te registreren taxivervoergegevens van alle taxichauffeurs. De ILT kan op basis daarvan toezicht houden op de gehele taxibranche voor wat betreft het bepaalde in de Wp2000 en de Arbeidstijdenwet.

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 de ILT het ICT-bedrijf hierover contacten. 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.

¹³ De 'BCT Variantenstudie', 30 januari 2020.

1.5 Uitfasering BCT

Bij het uitwerken en verwezenlijken van de CDT wordt een overgangperiode gehanteerd. Om desinvesteringen door de markt te voorkomen, is voorzien in een ruime overgangperiode, 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 kan 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) en 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 één kaart én een pas in omloop zijn, behorend bij dezelfde chauffeur, maar 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.

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: de realtime gegevensverzameling en – aanlevering betekent namelijk dat er een accuraat en actueel beeld ontstaat van de markt. Controle is eenvoudig en er kan effectief worden gehandeld als de situatie daarom vraagt. Door de directe aanlevering aan de ILT is de kans op corrupte data bovendien nihil. Tenslotte ligt de beheerverantwoordelijkheid van de data bij de ILT zelf, waarmee misbruik 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.

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 kwaliteit¹⁴. Deze regels zien, in een aparte regeling, ook op de chauffeurspas¹⁵.

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

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.

¹⁴ Regeling centrale database taxi (Regeling CDT)

¹⁵ Regeling chauffeurspas

De regelgeving waarmee de CDT wordt ingevoerd is getoetst aan deze kaders. De conclusie is dat deze regelgeving, gelijk de regelgeving over de BCT, binnen de kaders van het vrij verkeer van diensten past en daarmee dus verenigbaar is met het verdragsrecht.

2.2. Algemene verordening gegevensbescherming

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;
- de datum en de tijd;
- 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 en aankomst per rit; de afstand per rit; de prijs van het vervoer per rit in beladen staat en de eventueel in rekening gebrachte toeslagen;
- en andere werkzaamheden.

Van het verwerken door de ILT van bijzondere categorieën van persoonsgegevens is dus geen sprake.

Deze 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.

Hieronder wordt toegelicht op welke manier de regelgeving voldoet aan de eisen die de Algemene verordening gegevensbescherming (hierna: AVG) 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 6, eerste lid, sub c en sub e, van de AVG in samenhang met artikel 5c van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: 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.

De voor toezicht benodigde gegevens veranderen niet, enkel de verplichting dat deze real time vanuit het registratiemiddel worden aangeleverd aan de CDT.

De gegevens die in de CDT worden opgeslagen, worden enkel en alleen verwerkt voor het taxitoezicht door de ILT en worden niet gedeeld met derden.

Van passagiers, zowel binnen het reguliere taxivervoer als binnen het doelgroepenvervoer, worden geen gegevens verwerkt binnen de huidige en toekomstige systematiek. Er worden ook geen bijzondere categorieën van persoonsgegevens verzameld of verwerkt (bij doelgroepenvervoer (denk aan vervoer van minder valide passagiers) waardoor passagiers identificeerbaar zouden kunnen zijn.

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).

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. Daarnaast blijkt onder andere uit het rapport "Taxi! Malafide activiteiten en (ondermijnende) criminaliteit in de Amsterdamse taxibranche" van Bureau Beke (2021) 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 platformbedrijven¹⁶. 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.

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 studie naar voren gekomen. 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.

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

¹⁶ 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.

persoonsgegevens van betrokkenen te verwerken. Met de invoering van het nieuwe systeem worden minder persoonsgegevens verwerkt dan via de BCT het geval is. Met name de locatiegegevens van taxivoertuigen, voor het bepalen van de ritprijzen, worden minder frequent geregistreerd. De overgang van de huidige Boordcomputer Taxi (die hoogfrequent 24/7 de locatie van een taxi en daarmee ook van de bestuurder vastlegt) naar de nieuwe wijze van gegevensverzameling (waarbij slechts het begin- en eindpunt van een met passagiers beladen (taxi)rit aan de ILT wordt geleverd) is een enorme privacy verbetering voor de ondertoezichtstaande (verder: OTS). Daarmee krijgt de ILT exact de (need to have)informatie die zij nodig heeft voor taxitoezicht. Wanneer een bestuurder een dienst start is voor de inspecteur van de ILT alleen zichtbaar dat bestuurder A, werkzaam bij taxionderneming B met taxivoertuig C een dienst 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 begin- en eindpunt van beladen ritten worden pas doorgegeven aan en zichtbaar voor een inspecteur in de toezichtstoel als de bestuurder zijn dienst heeft beëindigd, bijvoorbeeld aan het einde van zijn werkdag. Die informatie komt dus altijd pas met vertraging beschikbaar.

De verwerking van deze gegevens is proportioneel omdat de ILT deze persoonsgegevens nodig heeft om aan haar wettelijke verplichtingen te kunnen voldoen respectievelijk om haar publieke taak als toezichthouder op taxivervoer uit te kunnen voeren. 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.

Door het houden van toezicht wordt norm conform 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. De CDT geeft geen interpretatie aan deze 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.

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.

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 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.

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 koppelvlakspecificatie 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 hebben een vijftal vervoerders en 150 bestuurders deelgenomen. Bij de tweede praktijktoets (najaar 2024) gaan maximaal 700 bestuurders deelnemen.

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.

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 betrokkene 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 ILT heeft in de DPIA de privacy risico's van de verwerking 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 over de rechtsgronden waarvoor de gegevens uit taxitoezicht mogen worden gebruikt en autorisatiebeheer.
- Minimale gegevensverwerking. Er worden niet meer gegevens verwerkt dan strikt nodig voor taxitoezicht (need to have), deze gegevens zijn gespecificeerd in artikel 83b van het Besluit Personenvervoer 2000.
- Opslagbeperking en geautomatiseerde vernietigingstermijnen.
- Juistheid, zoals de acceptatie- en kwaliteitscriteria uit de aansluitvoorwaarden en koppelvlakspecificatie 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.

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.

. 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 toezichttool 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 IenW 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 taxiondernemer (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, behoeven nog actualisatie. De ILT streeft ernaar om deze in 2024 gereed te hebben. Deze planning loopt 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 redenen voor inspectie. Dit zijn allen 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 Toezichttool 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 (zogenoemde 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.

[PM uitvoerings- en handhavingstoetsen]

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 handhavingsinstrumenten.

5.1 Regeldruk vervoerders en bestuurders

Aanschaf nieuw systeem

Vanwege de introductie van de CDT is de aanschaf van een boordcomputer straks niet meer nodig. De administratieve lasten die gelieerd waren aan de BCT bestonden voornamelijk uit de aanschaf van een boordcomputer, inclusief inbouw en activering van het apparaat. Tevens moesten vervoerders software aanschaffen voor de verwerking van de gegevens. Deze lasten komen te vervallen. De huidige aanschafkosten voor een BCT worden geraamd op €1200,-. 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.

Voor al deze kosten (in geld en tijd) komen met het nieuwe systeem abonnementskosten in de plaats. 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, maar nog steeds goedkoper dan de aanschaf- en afschrijving van de BCT.

Vanuit een aantal van de betrokken ICT-bedrijven 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.

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

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

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 chip 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.

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.

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.

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 of ICT bedrijven 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-bedrijven 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 bedrijven. De administratieve lasten voor ICT bedrijven 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.

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.

6.4 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.

6.2 Internetconsultatie

Van [PM] tot en met [PM] 2024 heeft een openbare internetconsultatie plaatsgevonden van deze wijziging van het Besluit personenvervoer 2000. De reacties op die consultaties worden hierna afzonderlijk besproken.

[PM]

6.3 Adviescollege Toetsing Regeldruk

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft op [PM] 2024 advies uitgebracht over het concept van deze algemene maatregel van bestuur.

6.4 Adviescollege ICT-toetsing

Het Adviescollege ICT-Toetsing (AcICT) heeft op [PM] advies uitgebracht over het concept van deze algemene maatregel van bestuur.

6.5 MKB-toets

De CDT is de opvolger van de BCT. Hoewel er sprake is van een andere manier van het registreren en aanleveren van gegevens aan de overheid is er geen sprake van nieuwe regelgeving ten aanzien van arbeids- en rusttijden en ritgegevens. De CDT is een applicatie die bovendien als doel heeft minder regeldruk te veroorzaken, omdat het aantal

handelingen- en aanschafkosten afnemen. De taxisector is betrokken geweest bij de variantenstudie waarbij is gekozen voor de CDT als oplossing. En bij de totstandkoming- en verdere uitwerking ervan door onder andere een tweetal praktijkproeven. Vanwege bovenstaande redenen is ervoor gekozen om geen aparte MKB-toets uit te voeren.

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 databank bij ILT. De bestuurder of vervoerder registreert de taxivervoergegevens in het registratiemiddel waarna deze gegevens realtime bij die databank worden aangeleverd. Realtime betekent dat gegevens direct of onmiddellijk worden aangeleverd oftewel zonder vertragingen. De verzameling aan taxivervoergegevens in de databank 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 overgangperiode 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 overgangperiode te alle 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.

Onderdeel D (paragraaf 4)

Artikel 83a (centrale database taxivervoer)

Eerste lid

Uit dit eerste lid blijkt dat er een centrale data base 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 taxiriten alsook van de handhaving van de arbeids- en rusttijden die in acht moeten worden genomen door bestuurders en de vervoerder.

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 de ritgegevens, zoals de werktijden, de gereden kilometers en de omzet. Maar ook de pauzes en de rusttijden vallen hier onder. 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 tijdens de dienst afgelegd 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 boordcomputertaxi, 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 boordcomputertaxi (de artikelen 79, 80, 81 en 83 van de Bp2000) en bijbehorende definities zijn 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 taxi.

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.

F

Artikel 83 e (nadere regels chauffeurspas)

In artikel 83 e 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 taxi, 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 83 e.

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 ministeriele 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 taxi. 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 overgangperiode zijn zowel de boordcomputer taxi als de centrale database taxivervoer operationeel. De vervoerder of bestuurder die taxi vervoer verricht kan dan één van beide systemen gebruiken om de vereiste gegevens in te laten registreren. Het niet registreren of aanleveren van de arbeids- en rusttijden, levert een overtreding op.

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 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 een later bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. 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.

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.