



Euphoria
Mobility



Euphoria
Mobility

CDT Internetconsulta tie reactie

Euphoria Mobility 12 okt 2024

Beste lezer,

Via deze brief willen wij als Euphoria Mobility (Cabman) onze reactie geven op de consultatie van het "Wijzigingen ten behoeve van de Centrale Database Taxivervoer (CDT)"

Allereerst willen we benadrukken dat we de afgelopen jaren erg prettig hebben samengewerkt met de verschillende partijen die betrokken waren bij de voorbereidingen van de nieuwe wetgeving. Echter willen we ook onze serieuze twijfels bij de te verwachten resultaten rondom de voorgestelde aanpassingen en oplossingen uiten. In deze reactie zullen we deze kort en bondig uiteenzetten.

Legitimiteit meetinstrument

Een van de belangrijkste zorgen die we bij Euphoria Mobility hebben omtrent de CDT-wetgeving is de legitimiteit van het meetinstrument.

Om te beginnen wordt in de CDT-wetgeving 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 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. Hierdoor is het niveau van de registratie van diensttijden weer vergelijkbaar met de papieren rittenstaat, dat lijkt ons een zeer ongewenst resultaat.

De legitimiteit van het meetinstrument, in dit geval een app of andere vormvrije oplossing, is cruciaal voor vervoerder. De huidige boordcomputer registreert namelijk alle benodigde gegevens, maar doet ook zoveel meer dan dat. Het systeem slaat transacties, betalingen, en gegevens van de rit, bestuurder en auto op. Dit waarborgt de rechtsbescherming van zowel de ondernemer als de bestuurder. De juistheid van de salarisbetaling kan indien nodig ook met terugwerkende kracht worden gecontroleerd aan de hand van de informatie uit de boordcomputer, die deze data op een veilige manier jaren kan opslaan en/of aanleveren aan derde partijen t.b.v. de vervoerder.

Er is gedurende de BCT-periode gezegd dat de BCT-wetgeving innovatie heeft afgeremd vanwege de certificeringen en doorlooptijden. Maar de hoge kwaliteitsstandaarden hebben wel de basis gelegd waar alle vervoerders in Nederland aan gewend zijn geraakt om mee te werken. De databeschikbaarheid vanuit één bron voor vervoerders en opdrachtgevers is door de brede uitrol een gemeengoed geworden. Door hieraan voorbij te gaan, zal de CDT in deze vorm na ingebruikname worden gezien als een inferieure dan wel incomplete oplossing.

Daarom is het van groot belang dat de informatie van tijd, afstand en bedrag betrouwbaar is. We vragen ons af of dit in de vorm zoals dit nu is voorgesteld in de CDT-wetgeving gewaarborgd wordt. Samengevat: wat gaat het ministerie doen om ervoor te zorgen dat het (te) hoge beveiligingsniveau van de BCT niet te sterk wordt gecorrigeerd met de CDT-wetgeving? Er is onzes inziens nu geen inbreuk(hack) op versleutelde data meer nodig om te manipuleren, maar

louter het installeren van reeds bestaande apps in de iOS en Android store is voldoende om data te manipuleren binnen de huidige CDT opzet.

Kosten

Een van de andere voorname uitgangspunten is kostenreductie voor de markt en vervoerders in het bijzonder, als ICT-dienstverlener hebben vraagtekens of dat op deze manier behaald kan worden. In de huidige opzet is er nog steeds een (digitale) chauffeurspas/certificaat 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 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. Praktisch gezien zou het gebruik van meerdere systemen naast elkaar de oplossing ook minder uitvoerbaar maken, dit kan de adoptie van de CDT in de weg staan. Een oplossing voor dit mogelijke probleem is uiteraard tot het samenvoegen van deze functionaliteiten. In dat geval belanden we wel weer bij een zwaarder gecertificeerd meetinstrument. Onze inschatting is dat de huidige aanpak per saldo voor de vervoerder niet resulteert in een kostenreductie. Met name niet als men de regelmatige vervanging van smartphones en tablets, (bv omdat smartphone fabrikanten een beperkte periode beveiligingsupdates verstrekken) over een termijn van meerdere jaren in ogenschouw neemt.

Algemene marktontwikkelingen, zoals de uitfasering van het 2G-netwerk, zouden geen reden moeten zijn om de nieuwe wetgeving overhaast door te voeren. Zelfstandige ondernemers werken zonder communicatie en kunnen in het uiterste geval tot 2028 door met hun huidige apparatuur, er zit dus geen korte termijn druk op herinvesteren voor deze groep. Vervoerders die gebruikmaken van communicatie hebben de mogelijkheid om te kiezen voor hardware die zowel voldoet aan de huidige wetgeving als voorbereid is op de CDT-wetgeving. Op deze manier kunnen zij een duurzame investering doen.

Kwaliteit vanwege verbinding met voertuig

De huidige generatie BCT is meer dan alleen een 'taximeter', die naast arbeidstijdregistratie een taximeterfunctie heeft. Het zijn gekwalificeerde en gekalibreerde dataterminals die permanent met het voertuig verbonden zijn, waardoor alle vervoer gebeurtenissen geregistreerd kunnen worden. Wanneer alle vervoersvormen via een gecentraliseerde API (bijvoorbeeld de Tomp API) op een officieel meetinstrument worden vastgelegd en deze meetinstrumenten voorzien in integraties met POS systemen (pinterminals), is er voor alle partijen in de keten transparantie. De overheid in Noorwegen schrijft dit sinds kort voor en de marktpartijen reageren hier in eerste instantie positief op. Dus in plaats van het loslaten van allerlei basisprincipes over datakwaliteit, herleidbaarheid en koppeling met het voertuig, zouden wij aanbevelen om de CDT-wetgeving in te zetten om met een breder blikveld te kijken naar de gehele vervoersmarkt. We zouden aanbevelen

om een oplossing voor te schrijven die vervoerders de mogelijkheid biedt om op een geautomatiseerde manier een volledige en transparante data administratie te voeren.

Internationale verschillen

Een ander belangrijk punt is dat in de nieuwe CDT-wetgeving geen oplossing wordt voorgesteld waarin het kassasysteem een rol speelt als meetinstrument. Dit is in tegenstelling tot de ontwikkelingen die we op internationaal vlak zien. Het gaat hierbij niet alleen om het bepalen van de ritprijs op basis van tijd en afstand die geïjkt is. In Scandinavië bijvoorbeeld, waar de intelligente taximeter ook fungeert als een boordcomputer en de data op twee manieren kan worden opgevraagd

1. Op straat kan de controlerende instantie *direct* vaststellen of er een rit met klanten actief is.
2. Via een (gecertificeerd) portaal zijn alle diensten en ritten te allen tijde inzichtelijk voor de controlerende instantie, deze data komt ook uit de “intelligente” taximeter.

Wij missen het direct vaststellen zoals dat in veel andere Europese landen “de norm” is in de CDT-wetgeving. De taximeter moet voldoen aan de MID- (Europees) of OIML- (wereldwijd) regelgeving en de online portalen dienen te worden gecertificeerd om waar te borgen dat de data correct is. In deze landen (o.a. Zweden, Noorwegen, Finland) is er juist behoefte aan dedicated meetinstrumenten omdat op zichzelfstaande apps zonder koppeling met het voertuig onvoldoende inzicht kunnen bieden. We vinden het dan ook bijzonder dat wij in Nederland met de CDT-wetgeving tegen deze trend ingaan.

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

Daarnaast missen wij in de huidige CDT-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. Een ander voorbeeld is dat de markt structureel om meer en betere handhaving op straat vraagt terwijl de CDT- wetgeving meer ruimte geeft voor discussie bij een staandehouding, bijvoorbeeld een haperende internetverbinding bij de bestuurder dan wel bij de inspecteur. 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, die de complexiteit van de totaaloplossing zullen verhogen tot mogelijk zelfs een hoger niveau dan de huidige BCT. Resultaat is optimalisatie aan de kant van het ILT en de CDT. Echter, de kosten en complexiteit worden naar latere schakels in de keten verplaatst, waardoor de vervoerder slechts geringe voordelen kan gaan ondervinden.

Kentekenbewijzen

Verder zien we praktische bezwaren met betrekking tot de registratie van de voertuigen van de ondernemers. Volgens de nieuwe CDT-regelgeving is het verplicht om voertuigen te registreren met een kentekenbewijs. Dit wijkt af van de voorkeur van vervoerders om dit anders te doen, omdat zij in dat geval aanzienlijke handmatige arbeid moeten verrichten om alle

kentekenbewijzen apart te scannen. Ook voor zelfstandige ondernemers zal dit proces een uitdaging zijn. De handmatige handeling is minder van belang; de uitdaging zit in het feit dat het kentekenbewijs een smartcardchip bevat in plaats van een gebruiksvriendelijkere optie zoals NFC. Dit betekent dat de chip alleen kan worden uitgelezen na aanschaf van specifieke hardware. Onze ervaring leert ons dat veel vervoerders het inzetten van dergelijke hardware als complex ervaren.

RoI ICT-dienstverlener

Het laatste punt waar wij u willen vragen om kritisch naar te kijken is de rol die de ICT-dienstverlener heeft. Dit punt hebben we eerder aangekaart tijdens een bijeenkomst van de BCT/CDT begeleidingscommissie in 2023. 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 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.

Hoewel het buiten ons verantwoordelijkheidsgebied valt, achten wij het als ICT-dienstverlener toch belangrijk te benadrukken dat wij twijfelen aan de wenselijkheid om chauffeurs in loondienst hun privé-smartphones te laten inzetten voor de wettelijke registratie van kritische en privacygevoelige gegevens voor hun werkgever.

Conclusie

Sinds 2011 is de wereld en onze branche flink veranderd. Er zijn nieuwe technieken op de markt gebracht, betere mogelijkheden om te handhaven en onze branche heeft zich ook verder ontwikkeld. Het is dan niet meer dan logisch dat we als branche toe zijn aan een modernere wetgeving die beter past bij de huidige tijdgeest.

Wij willen dan ook streven naar een handhaafbare situatie waarin de markt zelf een weloverwogen keuze kan maken voor de oplossing die de vervoerder kiest. Echter, de markt moet er wel op kunnen vertrouwen dat deze oplossingen de juiste kwaliteit, werking en nauwkeurigheid bieden, en daar hebben wij momenteel onze twijfels over. Bij een overhaaste invoering van de CDT-wetgeving bestaat er in de huidige opzet het risico dat handhaving juist moeilijker wordt. En dat daarnaast vervoerders het overzicht verliezen door de diversiteit aan applicaties, datastromen en systemen waarmee zij hun bedrijf moeten besturen.

Wij staan uiteraard open voor de mogelijkheid om de bovenstaande tekst nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
Euphoria Mobility

