

Fiche 9: Actieplan en Richtlijn Intelligente vervoerssystemen

Algemene gegevens

Voorstel: Actieplan voor de invoering van intelligente vervoerssystemen (ITS) in Europa
Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het kader voor het toepassen van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

Datum Commissiedocument: 16 december 2008

1.1.1. Nr. Commissiedocument: COM(2008)886 (actieplan) COM(2008)887 (richtlijn)

http://ec.europa.eu/transport/its/road/action_plan_en.htm

Nr. Impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:
SEC(2008)3083 en SEC(2008) 3084 (samenvatting)

Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep vervoersvraagstukken, TTE raad

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rechtsbasis: Art. 71(1) EG verdrag

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Gekwalificeerde meerderheid, co-decisie

Comitologie: Het voorstel voor een richtlijn voorziet in de oprichting van een Europees ITS-comité (EIC) dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten. De regelgevingsprocedure met toetsing wordt ingesteld. Tevens richt de Commissie een Europese ITS-adviesgroep op, samengesteld uit vertegenwoordigers van relevante sectorpartijen en (lokale) overheden.

2. Samenvatting BNC-fiche:

De Commissie wil met deze voorstellen een nieuwe impuls geven aan de invoering en het gebruik van ITS-systemen in het wegverkeer. ITS staat voor de ontwikkeling en toepassing van informatie- en communicatietechnologieën in de vervoerssector. Voorbeelden van ITS-toepassingen in het wegverkeer zijn verkeersbeheer en controlesystemen in steden en op de snelwegen, elektronische tolheffingsystemen en routenavigatiesystemen.

Nederland deelt de mening van de Commissie dat innovatie in ITS een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan de bevordering van een schoner, veiliger en efficiënter gebruik van het wegennet. Het actieplan sluit goed aan bij reeds bestaande communautaire programma's op dit vlak, zoals het 'Intelligent Car Initiative', en past in de beleidsdoelstellingen van een duurzaam vervoerssysteem. Nederland verwelkomt als zodanig het actieplan ITS als goede basis om te komen tot een coherente en snellere invoering van ITS in Europa. Nederland heeft daarentegen ernstige bedenkingen tegen het voorliggende voorstel voor een kaderstellende richtlijn. Het voorstel kent brede bevoegdheden toe aan de Europese Commissie om middels gemeenschappelijke specificaties de invoering en het gebruik van ITS te reguleren. De lidstaten krijgen daarbij een zeer ruim geformuleerde verplichting opgelegd om tot een gecoördineerde implementatie van interoperable ITS-toepassingen en -diensten te komen. Het subsidiariteitsoordeel is positief, de proportionaliteit wordt voor het actieplan positief beoordeeld, en voor de richtlijn negatief.

3. Samenvatting voorstel:

a) *Inhoud voorstel:*

Actieplan

Het actieplan benoemt zes terreinen waarop actie nodig is:

1. Optimaal gebruik van weg-, verkeer- en trajectinformatie;
2. Continuïteit van ITS-toepassingen voor verkeers- en goederenmanagement op de vervoerscorridors en in stedelijke gebieden;
3. Verkeersveiligheid en beveiliging van vervoerssystemen (*security-aspecten*);
4. Integratie van het voertuig in de vervoersinfrastructuur;
5. Bescherming en beveiliging van gegevens en aansprakelijkheidsaspecten;
6. Europese samenwerking en coördinatie inzake ITS.

Richtlijn

De richtlijn is kaderstellend en bestaat uit aantal onderdelen:

1. coördinatieplicht lidstaten (art. 3, bijlage I)
2. door de Commissie op te stellen ITS-specificaties (art.4, bijlage II)
3. Typegoedkeuring ITS apparatuur en –software (art. 5)
4. privacyvoorschriften (artikel 6)
5. Instellen van ITS-comité van lidstaten (art 8) en ITS *advisory group* (art. 9)
6. Rapportageplicht lidstaten (art. 10, bijlage III)

b) *Impact-assessment Commissie:*

Een drietal beleidsopties zijn verkend:

- A. Doorgaan op bestaande weg. Congestie, CO₂-uitstoot en externe kosten stijgen in periode 2020 t.o.v. huidige situatie;
- B. Nadruk op ondersteunende acties en coördinatie. Geeft reductie op bovenstaande parameters
- B+ Bestaat uit optie B, aangevuld met kaderstellende richtlijn. ‘High Level Group’ wordt hiermee omgezet in comitologie. Geeft door verwachte snellere implementatie hogere impact, is niet gekwantificeerd.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) *Bevoegdheid*

De Commissie baseert de bevoegdheid van de EG op artikel 71(1) EG-Verdrag. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.

b) *Functionele toets*

Subsidiariteit: positief voor zowel het actieplan als de richtlijn.

Proportionaliteit: positief voor het actieplan, negatief voor de richtlijn.

Onderbouwing:

Actieplan: In het actieplan worden belangrijke onderwerpen geagendeerd die nodig zijn voor de implementatie van ITS. Voor een succesvolle implementatie is de Europese dimensie onmisbaar uit het oogpunt van interne markt en interoperabiliteit. Tevens kan door goede Europese samenwerking veel van elkaar worden geleerd. De gemeenschappelijke agendering en uitwerking van de onderwerpen in Europees verband heeft dan ook belangrijke meerwaarde ten opzichte van het nationaal uitwerken. Een actieplan is daarvoor een goed uitgangspunt. Het actieplan sluit goed aan op reeds bestaande communautaire programma's en komt een duurzaam vervoerssysteem ten goede.

Richtlijn: Voor de implementatie van ITS is samenwerking in de Europese Unie noodzakelijk. De regelgeving voor de toelating van voertuigen is al bijna geheel Europees geharmoniseerd. Zowel voor het behalen van schaalvoordelen voor fabrikanten als het garanderen van interoperabiliteit voor de consumenten zijn verdere afspraken op Europees niveau nodig.

In de voorgestelde richtlijn krijgt de Commissie uitgebreide bevoegdheden, doordat de bepalingen zeer generiek geformuleerd zijn. De nadere invulling zou in de benadering van de Commissie vooral via comitologie moeten gebeuren. De stevige rol die de Commissie hiermee aan zichzelf toebedeeld doet geen recht aan de belangen en de rol die verschillende partijen, zowel overheden als marktpartijen, hebben bij de succesvolle totstandkoming van ITS toepassingen.

c) *Nederlands oordeel:*

Positief over het actieplan, negatief over het huidige voorstel voor een richtlijn.

5. Implicaties financieel

a) *Consequenties EG-begroting:*

122.200 euro/jaar voor het vergoeden van de reiskosten van het Europees ITS-comité en de adviesgroep die elk 4 vergaderingen per jaar bijeenkomen.

b) Financiële, consequenties (incl. personele) voor Rijksoverheid en / of decentrale overheden:

De kosten die het voorstel met zich mee zal brengen zijn nog onduidelijk omdat er geen concrete maatregelen in staan. Deze moeten op basis van de richtlijn door de Commissie worden opgesteld. Zo wordt er b.v. gesproken over typegoedkeuring van apparatuur. Zonder de daarbij behorende (technische) eisen te kennen is het onmogelijk te weten wat hiervan de financiële consequentie is.

Indien het voorstel budgettaire gevolgen heeft, dan worden deze ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels budgetdiscipline.

c) Financiële, consequenties (incl. personele) bedrijfsleven en burger:

Onduidelijk. Zie b)

d) Administratieve lasten voor Rijksoverheid, decentrale overheden en/ of bedrijfsleven en burger:

Onduidelijk. Zie b)

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid:

De tekst van de richtlijn geeft geen aanleiding om problemen te voorzien met betrekking tot de implementatie van de richtlijn in regelgeving of met betrekking tot het sanctiebeleid. De richtlijn is echter zeer globaal en zal nader worden uitgewerkt. Het is dan ook niet mogelijk op basis van deze richtlijn een compleet beeld te geven van de mogelijk consequenties.

b) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen en kaderbesluiten), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

Vierentwintig maanden na inwerkingtreding van de richtlijn. Dit wordt haalbaar geacht.

c) Evaluatie-/horizonbepaling:

De Europese Commissie zal in 2012 verslag uitbrengen over de voortgang bij de tenuitvoerlegging van het actieplan.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) Uitvoerbaarheid:

1.1. Omdat de richtlijn slechts op hoofdlijnen aangeeft wat de verplichtingen worden is nu nog niets te zeggen over de uitvoerbaarheid. Dat zal geheel afhangen van de uitwerking die de Commissie aan richtlijn zal geven.

b) Handhaafbaarheid: zie a)

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen

9. Nederlandse positie

a) Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland staat positief tegenover het voorgestelde actieplan, maar is in dit stadium niet overtuigd van de noodzaak van een aparte richtlijn.

Actieplan

- Het actieplan brengt een aantal belangrijke vraagstukken in kaart op het vlak van ITS. Deze thema's moeten nog wel worden verdiept, zodat het plan meer handen en voeten krijgt.

- Zo wordt er bijvoorbeeld gesproken over een open platform. Dit is een zeer breed begrip en het is niet duidelijk wat hier precies wordt bedoeld, welk doel het dient en hoe dit voor de industrie vervolgens renderbaar kan worden gemaakt.
- De lijst van acties is lang, er zullen prioriteiten moeten worden gesteld.

Richtlijn

- In het voorstel wordt nauwelijks aandacht besteed aan de verbinding met de beleidsdoelen, kosteneffectiviteit en de afweging met andere maatregelen. Het krijgt daardoor teveel het karakter van een *technology push*.
- Ten gevolge van het feit de richtlijn zeer generiek is geformuleerd, weegt de rol van het ITS comité en de adviesgroep niet op tegen het brede mandaat dat de Commissie krijgt. Bovendien levert dit niet het nodige gemeenschappelijke platform, omdat overheden en bedrijfsleven in aparte fora zitting hebben.
- De stukken focussen heel sterk op de rol van overheden. Wat geheel ontbreekt is de rol van private partijen, terwijl deze voor het welslagen van ITS een centrale rol zullen moeten spelen.
- Zaken als typegoedkeuring zijn nog niet aan de orde. Zeker niet met de snel ontwikkelende technologie. Eenheidsoplossing doet ook geen recht aan verschillen tussen lidstaten en de bestaande apparatuur. Bovendien kan dat ook tot hoge lasten voor bedrijfsleven en burgers leiden (afhankelijk van de praktische invulling).
- In het voorstel worden zeer gedetailleerde rapportagevereisten geformuleerd. Dat gaat veel tijd en energie kosten.
- Pan-Europese implementatie is uiteindelijk het doel, maar de vraag is of implementatie verder wordt geholpen door te proberen dat af te dwingen. In de praktijk worden juist kleine stapjes gezet.
- Het is niet duidelijk wat de plek gaat worden van bestaande activiteiten in het kader van *eSafety*, *Easyway* etc. De bundeling van bestaande activiteiten is op zich een goed idee, maar het is niet gewenst goed lopende activiteiten te stoppen ten gunste van een nieuw proces.
- Wat er nu vooral nodig is, is de uitwerking van de in het actieplan geïdentificeerde issues. Dit zou moeten gebeuren samen met verschillende partijen, in een gelijkwaardige rol. Dit moet leiden tot concrete afspraken over implementatie.
- Nederland voelt daarom meer voor optie B uit de impact assessment. Het argument van de Commissie om te kiezen voor B+ (een richtlijn) is dat dit implementatie zou versnellen. Nederland is hiervan niet overtuigd. Essentieel voor een geslaagde implementatie van ITS toepassingen is goede samenwerking. Dergelijke samenwerking is moeilijk af te dwingen met een richtlijn.
- Optie B is geen krachteloos alternatief. Dit wordt ook door de Commissie aangegeven. Het gaat duidelijk verder dan optie A, doorgaan met huidige inzet. Door te werken met goede voorbereide sessies, een duidelijke agenda en tijdspad kunnen stappen worden gezet. Dit moet leiden tot meer concrete afspraken.