

Vergaderjaar 2011–2012

33 132

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PbEU L 207)

Nr. 3

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State).

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMEEN

§ 1. Inleiding

Dit voorstel van wet strekt tot implementatie van richtlijn nr. 2010/40/ EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PbEU L 207; hierna de richtlijn).¹ De richtlijn heeft als doel het vestigen van een kader ter ondersteuning van het op gecoördineerde en coherente wijze invoeren en gebruiken van intelligente vervoerssystemen in het wegvervoer (hierna ITS, naar *Intelligent Transport Systems*) binnen de Europese Unie.

§ 2. Achtergrond

De Commissie heeft bemerkt dat hoewel er verschillende toepassingen zijn ontwikkeld voor andere vervoerswijzen zoals de Single European Sky ATM Research (SESAR) voor luchtvervoer, het European Rail Traffic Management System (ERTMS) voor vervoer per spoor, en de River Information Services (RIS) voor de binnenvaart, er geen gelijksoortige Europees kader bestaat voor het wegvervoer. Ondanks het gebruik van verscheidene toepassingen, zoals elektronische tolheffing en wegnavigatie blijft de ontwikkeling van ITS inzake wegvervoer en de verbinding met andere vervoerswijzen traag en onsamenhangend, met een gebrek aan continuïteit en coherentie.

In december 2008 heeft de Commissie het Europees ITS Actieplan gepubliceerd.² Op basis van dit plan is de richtlijn opgesteld met als doel een meer gecoördineerde invoering van ITS in de hele Unie. Er is gekozen voor een richtlijn omdat volgens de Commissie de aanpak, die tot dusver is gevolgd door de lidstaten, niet volstaat voor een voldoende snelle en gecoördineerde invoering van ITS.³

¹ Richtlijn nr. 2010/40/ EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PbEU L 207). De implementatietermijn van deze richtlijn verstrijkt op 27 februari 2012. De transponeringstabel is te vinden op pagina 7.

² Actieplan voor de invoering van intelligente vervoerssystemen in Europa; COM(2008) 886 definitief: <http://eur-lex.europa.eu>.

³ Voorstel voor een 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; COM(2008) 887 definitief 2008/0263 (COD): <<http://eur-lex.europa.eu>>.

§ 3. Inhoud van de richtlijn

ITS staan voor de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën (ICT) in voertuigen om het verkeer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken.

ICT-toepassingen worden ontwikkeld voor verschillende vervoerswijzen en de interacties daartussen. Voor het wegvervoer bestaan reeds enkele voorzieningen, voorbeelden in dit verband zijn richtlijn nr. 2004/52/EG inzake elektronische tolheffingssystemen¹ en verordening nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer². Gelijksoortige initiatieven die zijn gericht op andere vervoerswijzen, zijn onder meer: Single European Sky ATM Research (SESAR) voor luchtvervoer, het European Rail Traffic Management System (ERTMS) voor vervoer per spoor, en de River Information Services (RIS) voor de binnenvaart. De richtlijn is kaderstellend en heeft als doel om binnen de Europese Unie gecoördineerd gebruik te maken van ITS op het gebied van wegvervoer en interfaces met andere vervoerswijzen. Er zijn zes prioritaire acties binnen vier prioritaire gebieden vastgesteld waarvoor de Commissie specificaties gaat formuleren.

De prioritaire gebieden die worden afgebakend zijn:

- Optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens;
- Continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer;
- ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging;
- Koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur.

Binnen elk van deze prioritaire gebieden worden vervolgens prioritaire acties vastgelegd. De prioritaire acties zijn:

- Verlening voor de gehele Unie van multimodale reisinformatiediensten;
- Verlening voor de gehele Unie van realtime verkeersinformatiediensten;
- Gegevens en procedures voor de verlening, waar mogelijk, van minimale universele verkeersinformatie in verband met de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers;
- Geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall;
- Verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;
- Verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

Om tot de specificaties te komen, wordt de Commissie bijgestaan door het Europese ITS-comité (EIC). Dit wordt gevormd uit vertegenwoordigers van de lidstaten. Daarnaast voorziet de richtlijn in de oprichting van een Europese ITS-adviesgroep die moet bestaan uit vertegenwoordigers van de belangrijkste belanghebbenden, zoals ITS-dienstaanbieders, gebruikersverenigingen, fabrikanten, lokale vertegenwoordigers en infrastructuurexploitanten. De bedoeling van de adviesgroep is om de Commissie te adviseren over de zakelijke en technische aspecten van de invoering en het gebruik van ITS.

Tot slot wordt in de richtlijn ingegaan op de toepassing van regels over privacy, veiligheid en hergebruik van informatie, voorschriften betreffende de aansprakelijkheid en regels voor verslaggeving door de lidstaten.

¹ Richtlijn nr. 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (PbEU L 166)

² Verordening nr. 3821/85/EEG van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.

§ 4. Wijze van implementatie

De richtlijn is een kaderrichtlijn en bevat algemeen geformuleerde bepalingen die ingevuld zullen worden door de Commissie, geadviseerd door de Europese ITS-adviesgroep.

In dit wetsvoorstel wordt voorgesteld de richtlijn te implementeren door een hoofdstuk in te voegen in de Wegenverkeerswet 1994. Hiervoor is gekozen omdat het doel van de richtlijn goed past bij de doelstellingen die in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 worden genoemd. De algemene doelstelling van de richtlijn is het tot stand brengen van een kader voor gecoördineerde toepassing en gebruik van ITS, ten behoeve van meer milieuvriendelijk, veilig en betrouwbaarder verkeer.¹

§ 5. Administratieve lasten, bedrijfs- en markteffecten

Het onderhavige voorstel van wet brengt geen administratieve lasten voor burgers en voor het bedrijfsleven met zich mee. Het voorziet namelijk niet in informatie- en inhoudelijke nalevingsverplichtingen voor burgers of het bedrijfsleven. Dit wetsvoorstel heeft als zodanig geen bedrijfseffecten. Het stelt ter implementatie van de richtlijn slechts de eis dat ITS voldoen aan de daarvoor vast te stellen specificaties. Uiteraard zullen de specificaties, als zij eenmaal zijn vastgesteld, effect hebben op dat deel van het bedrijfsleven dat activiteiten verricht op het terrein van de intelligente vervoerssystemen. Nu de inhoud van de specificaties echter nog niet is vastgesteld, kunnen de effecten daarvan op het bedrijfsleven thans nog niet ingeschat worden. Over de inhoud van de specificaties voert lenM in EU regelmatig overleg. Hierbij geeft lenM gerichte aandacht voor de regeldrukeffecten opdat deze zo laag mogelijk zullen zijn dan wel verminderd worden.

§ 6. Vaste verandermomenten

Dit wetsvoorstel betreft implementatie van richtlijn nr. 2010/40/EU. Het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten maakt een uitzondering op de twee vaste inwerkingtreedingsmomenten (1 januari en 1 juli) en de publicatietermijn van twee maanden wanneer het gaat om implementatie van Europese regelgeving (uitzonderingsgrond 4).² Voor dit wetsvoorstel is gekozen voor zo spoedig mogelijke inwerkingtreding.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Onderdeel A

Artikel 145f

Het eerste lid geeft de minister de bevoegdheid om de richtlijn aan. Hiermee wordt voorkomen dat de Wegenverkeerswet 1994 moet worden aangepast indien de Europese aanduiding van de richtlijn wordt gewijzigd in het kader van de consolidatie van de richtlijn. Het tweede lid voorziet in de automatische doorwerking van toekomstige wijzigingen van deze EU-richtlijn in het Nederlandse recht.

Artikel 145g

Het eerste lid schrijft voor dat ITS dienen te voldoen aan de specificaties die op grond van de richtlijn worden vastgesteld.

De richtlijn is een kaderrichtlijn en bevat algemeen geformuleerde bepalingen, zoals normen en specificaties, die door de Commissie zullen worden ingevuld. Om deze invullingen tijdig te kunnen implementeren is in het tweede lid een delegatiebepaling opgenomen op basis waarvan de minister van Infrastructuur en Milieu bij ministeriële regeling zo nodig aanvullende regels kan stellen.

¹ Voorstel voor een 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; COM(2008) 887 definitief 2008/0263 (COD): <<http://eur-lex.europa.eu>>.

² Kamerstukken II, 2006/07, 29 515, nr. 181.

Artikel II

Gelet op de implementatietermijn van de richtlijn is ervoor gekozen de wet zo spoedig mogelijk na publicatie van het Staatsblad in werking te laten treden.

III. TRANSPONERINGSTABEL

In onderstaande transponeringstabel is aangegeven op welke wijze de richtlijn wordt geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving.

Artikel(lid) richtlijn nr. 2010/40/ EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PbEU L 207)	Implementatie
Artikel 1	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 2	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 3	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 4	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 5	Artikel 145g, tweede lid
Artikel 6	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 7	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 8	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 9	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 10 lid 1 t/m 4	Reeds geïmplementeerd in hoofdstuk 2 van de Wet bescherming persoonsgegevens
Artikel 10 lid 5	Reeds geïmplementeerd in de Wet implementatie richtlijn inzake hergebruik van overheidsinformatie
Artikel 11	Reeds geïmplementeerd in Boek 6, titel 3, afdeling 3 van het Burgerlijk Wetboek (Productaansprakelijkheid artikel 6:185 t/m 6:193)
Artikel 12	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 13	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 14	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 15	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 16	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 17	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 18	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 19	Behoeft naar zijn aard geen implementatie

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus