

Fiche 7: Richtlijn betreffende geharmoniseerde River Traffic Information Services

Titel:

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Traffic Information Services op de binnenwateren in de Gemeenschap

Datum Raadsdocument: 27 mei 2004

Nr Raadsdocument: 9912/04

Nr. Commissiedocument: COM(2004) 392

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer & Waterstaat i.o.m. FIN, EZ,
EZ/CBS en BZ

Behandelingstraject in Brussel:

Raadswerkgroep Transport, Vervoer, Telecommunicatie en Energie-Raad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Om de binnenvaart in Europa te bevorderen zijn impulsen om de efficiency en de veiligheid van de sector te verhogen van groot belang. Het RIS-concept (River Information Services) levert hier een bijdrage aan. Het concept betreft een samenhangend pakket van informatiediensten en afspraken over samenwerking om het verkeers- en vervoersmanagement ten behoeve van de binnenvaart te optimaliseren. Deze diensten kunnen variëren van ondersteuning bij reisplanning (waterstanden, stremmingen, weersverwachtingen e.d.), het geven van verkeersinformatie (wachttijden) tot **het beter afstemmen van inspecties (uitwisselen inspectie resultaten, combineren van inspecties)** en het slimmer gebruik maken van statistieken (per route trends onderkennen).

Inmiddels wordt in diverse Europese landen (Nederland, België, Duitsland, Oostenrijk en Frankrijk) op nationaal niveau gewerkt aan de implementatie van RIS. Afstemming op Europees niveau is daarbij van groot belang. Het doel van de richtlijn is het instellen van een Europees kader voor de toepassing van het RIS-concept om de compatibiliteit en interoperabiliteit tussen de bestaande en nieuwe RIS-systemen op Europees niveau te garanderen en om een doeltreffende interactie tussen de verschillende vaarweginformatiediensten tot stand te brengen.

Rechtsbasis van het voorstel: Art. 71 EG

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Co-decisie procedure

Instelling nieuw Comitologie-comité: Nee, Commissie wordt bijgestaan door het krachtens artikel 7 van richtlijn 91/672/EEG opgerichte comité

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief. De afgelopen jaren is in diverse EU-landen op nationaal niveau gewerkt aan de ontwikkeling van RIS. Afstemming op Europees niveau over bijvoorbeeld standaarden is hierbij van groot belang aangezien de binnenvaart een grensoverschrijdende modaliteit is. De verankering van RIS in een kaderrichtlijn is een belangrijke en noodzakelijke stap in dit proces, zodat compatibiliteit en interoperabiliteit gewaarborgd zijn.

Proportionaliteit: positief. Een richtlijn is het geëigende instrument om de gewenste Europese harmonisatie te bewerkstelligen.

Consequenties voor de EU-begroting:

Er wordt door de Commissie vanaf 2005 jaarlijks € 119.100 voorzien voor personele middelen en andere administratieve uitgaven. Over een periode van 5 jaar gaat het aldus over €595.500.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

De richtlijn legt een beperkt aantal verplichtingen op aan lidstaten, bijvoorbeeld op het gebied van elektronische navigatiekaarten, elektronisch melden en berichten aan de scheepvaart. Aan deze verplichtingen voldoet Nederland nu al (elektronisch melden/BICS) of is op dit moment al bezig met de ontwikkeling of aanpassing ervan conform de RIS-standaarden (elektronische kaarten en berichten aan de scheepvaart).

Op dit moment bestaat nog geen definitief overzicht van de kosten en baten van de implementatie van RIS voor Nederland. Dit heeft met name te maken met het feit dat er nog geen duidelijkheid bestaat over wie verantwoordelijk wordt voor welke onderdelen (overheid c.q. bedrijfsleven). Wel is duidelijk dat t door implementatie van RIS aanzienlijke besparingen kunnen worden gegenereerd bij zowel de overheid als het bedrijfsleven, onder andere door efficiency op het gebied van het verstrekken van reisinformatie en door het optimaliseren van handhaving en controle. De verwachting is dat vanaf 2007 de baten van RIS hoger zullen zijn dan de kosten, oa door het ontstaan van nieuwe dienstverlening (RIS services).

De verwachting is dat de kosten in eerste instantie rond de 6 miljoen euro zullen liggen. Deze kosten komen met name voort uit opzetten en uitwerken van verkeersmanagementsystemen en het digitaliseren van diensten. De verwachting is dat vanaf 2007 de baten hoger zullen zijn dan de kosten, onder andere door het feit dat door RIS de efficiency op het gebied van het verstrekken van reisinformatie vergroot zal worden en de handhaving en controle geoptimaliseerd. De verwachte besparingen zullen vanaf 2007 rond de 8,3 miljoen euro liggen.

Afhankelijk van de keuze wie voor welke onderdelen verantwoordelijk wordt, zullen er ook voor het bedrijfsleven financiële consequenties verbonden zijn aan implementatie van RIS. Het zal dan met name gaan om investeringen in soft- en hardware. Met betrekking tot de administratieve consequenties kan worden gezegd dat de implementatie van RIS een verlichting van de administratieve lasten zal betekenen voor zowel de overheid als het bedrijfsleven. Dit komt met name door het optimaliseren van handhaving en controle en het verminderen van de papierwinkel ("papierarm varen").

De kosten die niet door het bedrijfsleven worden betaald, worden gedekt door de beleidsverantwoordelijke departementen.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Er kan gebruik worden gemaakt van het wettelijke kader dat wordt geboden door de Scheepvaartverkeerswet. De reikwijdte van de Scheepvaartverkeerswet is/wordt i.v.m. de implementatie van richtlijn 2002/59/EG geschikt gemaakt voor het ontvangen, bewaren en verstrekken van gegevens betreffende de scheepvaart door personen en organisaties die (zelf) niet aan de scheepvaart deelnemen. De relevante algemene maatregel van bestuur (krachtens de Scheepvaartverkeerswet) zal moeten worden aangepast en er zal een aantal ministeriële regelingen krachtens deze amvb moeten worden gemaakt.

Afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden met betrekking tot tracking en tracing (AIS of andersoortige systemen voor tracking en tracing), zal het Binnenschepenbesluit eventueel moeten worden gewijzigd.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

Gezien de noodzakelijke aanpassing lijkt de voorgestelde implementatietermijn van 18 maanden toereikend.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland heeft veruit de grootste binnenvaartvloot van Europa en heeft dus een aanzienlijk belang bij het vergroten van de efficiency en veiligheid van de binnenvaart. De kaderrichtlijn RIS kan daartoe bijdragen. Nederland heeft de Commissie samen met België, Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk ondersteund bij de totstandkoming van de RIS-richtlijn. Nederland kan zich dan ook goed vinden in het nu voorliggende voorstel.

Nederland staat op het standpunt dat er geen voorschot op de nog te onderhandelen financiële perspectieven (de meerjarenbegroting voor 2007-2013) kan worden genomen.