

Vergaderjaar 2023–2024

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3912

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 maart 2024

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 2 fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen (BNC).

Fiche: Raadsaanbeveling door vaccinatie voorkombare kanker (Kamerstuk 22 112-3911)

Fiche: Herziening richtlijn rivierinformatiediensten

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H.G.J. Bruins Slot

Fiche: Herziening richtlijn rivierinformatiediensten

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Herziening richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
26 januari 2024
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM (2024) 33
- d) *EUR-Lex*
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52024PC0033&qid=1706865057936>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*
SWD (2024) 16
- f) *Behandelingstraject Raad*
Raad voor Transport, Telecom en Energie (Transportraad)
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- h) *Rechtsbasis*
Artikel 91, eerste lid, van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU)
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad*
Gekwalificeerde meerderheid
- j) *Rol Europees Parlement*
Medebeslissing

2. Essentie voorstel

a) *Inhoud voorstel*

Op 26 januari 2024 presenteerde de Europese Commissie (hierna: de Commissie) een voorstel voor het wijzigen van richtlijn betreffende geharmoniseerde *River Information Services* (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap¹ (hierna: de richtlijn). Rivierinformatiediensten hebben betrekking op het verkeer en vervoer in de binnenvaart. Dat kan bijvoorbeeld gaan om verkeersinformatie, informatie over calamiteiten, reisplanning, vloot-, haven- en terminal beheer. Het wijzigingsvoorstel heeft als doel het verbeteren van de veiligheid en efficiëntie van de binnenvaartsector in de EU. Daarnaast moet het voorstel een bijdrage leveren aan de verduurzaming van de sector en de koppeling met andere vervoersmodaliteiten faciliteren. Door het updaten en moderniseren van een aantal belangrijke bepalingen, enkele voorbeelden opgenomen in de laatste alinea van deze paragraaf, beoogt de Commissie met het wijzigingsvoorstel het verkeersmanagement op EU rivieren en kanalen te verbeteren. De Commissie wil met dit voorstel deze doelen bereiken door de beschikbaarheid van RIS-data en het harmoniseren van standaarden te verzekeren, door de integratie van binnenvaart in de multimodale keten te faciliteren, en door de interoperabiliteit van digitale oplossingen te verzekeren en vraagstukken rond gegevensbescherming aan te pakken.

¹ RICHTLIJN 2005/44/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

Met het voorstel wordt de richtlijn op de volgende punten gewijzigd. Ten eerste moeten de lidstaten een klachtensysteem opzetten en moet het *European Reference Data Management System* (ERDMS) frequenter worden gevoed met RIS-data uit de lidstaten. Dit is om de belangrijkste tekortkomingen in naleving van het huidige RIS-systeem te monitoren. Ten tweede verwijst de richtlijn naar het «Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart» (hierna: CESNI) en diens standaarden voor de technische specificaties van RIS. Deze standaarden zijn gebundeld in de ES-RIS. De standaarden gelden dus al, maar de huidige RIS-richtlijn verwijst nog niet naar ES-RIS. Dat is dus een logische toevoeging. Ten derde moeten lidstaten een nationaal verzamelpunt van informatie opzetten (het zogenaamde «RIS platform»), zodat data eenvoudig via dit platform kan worden uitgewisseld tussen de gebruikers van RIS-data (bijvoorbeeld havens en schippers). Ten vierde stelt de Commissie voor om voor het melden van vrachtinformatie van gevaarlijke goederen het *electronic Freight Transport Information* (eFTI) platform te gebruiken conform de eFTI-verordening². Met het wijzigingsvoorstel wordt het gebruik van eFTI wel verplicht voor het delen van vrachtinformatie voor gevaarlijke goederen. Ten slotte moet het RIS-platform ook kunnen worden gekoppeld met andere systemen en platformen die in de transportsector worden gebruikt, onder andere het *Maritime National Single Window*, waarbinnen de reikwijdte van de richtlijn wordt toegepast op TEN-T vaarwegen.

De Commissie acht voor het bereiken van de doelstellingen in de Europese *Green Deal*³ een alomvattende aanpak noodzakelijk. Hierbij wordt opgeroepen tot effectieve maatregelen om goederen die nu voornamelijk via de weg worden vervoerd, te verschuiven naar duurzamere transportwijzen zoals het spoor, de binnenvaart en kustvaart (de zogenaamde *modal shift*). In het voorstel benoemt de Commissie het actieplan NAIADES III⁴ om de rol van de binnenvaart in de transportsector te vergroten en toe te werken naar zero-emissie schepen in 2050. Deze doelen worden, naast het voltooiën van het infrastructuurnetwerk, ondersteund door verdere digitalisering (mede) via deze herziene RIS richtlijn. De Commissie benadrukt in het actieplan dat de sector een geïntegreerde en geoperationaliseerde visie nodig heeft voor de digitale transformatie van de huidige verkeer en transport gerelateerde bedrijfsmodellen en -processen. In NAIADES III is afgesproken dat er een routekaart komt voor de digitalisering en automatisering van de binnenvaartsector. Deze is tot op heden nog niet gereed.

Het wijzigingsvoorstel sluit ook aan op huidige wet- en regelgeving voor wat betreft het *Trans-European Transport Network* (hierna: TEN-T)⁵. Het TEN-T heeft als prioriteiten informatie- en communicatietechnologie (zoals RIS) en multimodale infrastructuurverbindingen. Het ontwikkelen van RIS wordt deels gefinancierd door TEN-T.

Ook verwijst de Commissie in het voorstel naar de nieuwe Alternative Fuels Infrastructure Regulation (hierna: AFIR), onderdeel van het Fit-for-55 pakket. Deze bevat (bindende) doelen voor elektriciteitsvoorzieningen in havens gelegen aan de binnenwateren van de EU. De Commissie ziet een aanvullende rol weggelegd voor RIS. Door het uitwisselen van data tussen schepen en havens met elektriciteitsvoorzieningen, en in het bijzonder de real-time beschikbaarheid van dergelijke

² Verordening 2020/1056.

³ COM(2019)640 final.

⁴ COM (2021) 324.

⁵ Regulation (EU) 1315/2013.

voorzieningen, wordt bijgedragen aan het gebruik door binnenschepen van duurzame energiebronnen.

b) Impact assessment Commissie

In de effectbeoordeling heeft de Commissie verschillende beleidsopties en de impact daarvan onderzocht. In de effectbeoordeling zijn drie beleidsopties (met sub-opties) meegenomen om de geïdentificeerde doelstellingen te verwezenlijken. Dit is gedaan op drie niveaus: flexibele (weinig verplichte) interventie, meerdere verplichtingen en sterke (veel verplichte) interventie. De impact op onder andere milieu, economie, concurrentie, de Commissie, nationale overheden en bedrijfsleven zijn onderzocht.⁶ De Commissie heeft de voorkeur gegeven aan de optie waarin aan lidstaten meerdere verplichtingen worden opgelegd. CESNI zal standaarden ontwikkelen en vaststellen voor de technische specificaties van RIS, lidstaten worden onder andere verplicht een centraal diensten- en informatiepunt te creëren (het RIS platform) en schippers worden verplicht ladinginformatie over gevaarlijke goederen te delen via het eFTI platform. De toepassing van RIS zal zich ook met name richten op de TEN-T vaarwegen. Dit is ook het geval voor de inmiddels door het Europees Parlement en de Europese Raad geaccordeerde vernieuwde TEN-T regelgeving.⁷

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

De binnenvaart is een per definitie internationaal opererende sector. Veel van het beleid wordt dus vastgesteld in Europees verband of binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Nederland heeft baat bij een sterke, toekomstbestendige binnenvaartsector en merkt digitalisering aan als één van de pijlers onder het binnenvaartbeleid.⁸ Ook is Nederland een van de weinige landen die de huidige RIS-richtlijn volledig geïmplementeerd heeft. Samen met elf andere lidstaten⁹ is er zelfs voortgebouwd op de huidige richtlijn en verdere harmonisatie in dienstverlening op vaarwegen gecreëerd tussen de lidstaten. Het door het Connecting Europe Facility (CEF) programma mogelijk gemaakte River Information Services Corridor Management Execution (RIS COMEX), heeft in de looptijd een systeem opgeleverd voor corridormanagement in alle deelnemende lidstaten: Euris. Nederland was trekker van dit programma. Nu zal Euris gebruikt worden als basis voor RIS-data in de EU.

Hiernaast biedt EuRIS een systeem om informatie te delen vanuit de vervoerders en schippers met alle partijen die daar interesse in hebben.

b) Beoordeling en inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet beoordeelt een deel van de voorgestelde wijzigingen positief, maar is kritisch op een aantal punten.

Samenvattend zal de voorkeur van het kabinet uitgaan naar een herziening van de RIS Richtlijn met een focus op een verduidelijking van de definitie van het RIS platform en een uitgebreide rol voor CESNI. Daar

⁶ Zie voor volledige lijst SWD (2024) 15/16.

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2021/12/14/fiche-10-verordening-trans-europese-transportnetwerken-ten-t-en-mededeling-verlenging-van-ten-t-netwerk-naar-naburige-derde-landen>.

⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 31 409, nr. 427.

⁹ EuRIS – CoMEX Partners (eurisportal.eu).

komt het voorstel grotendeels aan tegemoet, maar er is ook een risico dat het voorstel voorbijgaat aan deze doelen met mogelijk negatieve gevolgen. Verdergaande harmonisatie is van fundamenteel belang, maar EuRIS heeft hier al het nodige bereikt, dus daar moet rekening mee gehouden worden, en in ieder geval geen afbreuk aan worden gedaan. Dat is nu onvoldoende het geval. Een gelijke implementatie door de gehele EU zou het gelijke speelveld en de efficiëntie en veiligheid van het verkeersmanagement bespoedigen, met bijzondere aandacht voor datakwaliteit. Het kabinet vraagt tevens om een verduidelijking van het RIS platform en de rol van de lidstaten in het opzetten hiervan. Nederland en andere EuRIS landen lopen voorop in het ontwikkelen van rivierinformatiediensten en Nederland zou graag zien dat er een formalisatie komt van het gebruik van deze kennis, zodat verzekerd kan worden dat het RIS platform aansluit op de huidige, meest moderne systemen. Een nieuw RIS platform kan, wanneer de ontwikkelingen in de lidstaten niet in ogenschouw worden genomen, grote financiële consequenties hebben voor deze lidstaten.

Beoordeling per voorgestelde wijziging

Over de eerste wijziging, het opzetten van een klachtensysteem en het updaten van het *European Reference Data Management System* (ERDMS) is het kabinet positief, omdat de naleving van de RIS-richtlijn hierdoor beter gemonitord kan worden. De tweede wijziging beoordeelt het kabinet ook positief; het kabinet is voorstander van de rol voor CESNI in het opstellen van technische standaarden voor RIS. CESNI bezit de vakinhoudelijke kennis hiervoor en biedt de gelegenheid aan alle EU-lidstaten en Zwitserland om deze standaarden te ontwikkelen. Over de derde wijziging m.b.t. het opzetten van een nationaal verzamelpunt van informatie opzetten (het zogenaamde «RIS platform») is het kabinet positief. Nederland heeft dit immers al geïmplementeerd door middel van het EuRIS systeem. De inzet is om specifiek te verwijzen naar EuRIS als RIS platform. Evengoed moet vermeden worden dat EuRIS niet gebruikt of aangewezen wordt als RIS-platform.

Wat betreft de vierde wijziging is het kabinet negatief. Een dataverplichting voor gevaarlijke goederen volgens de systematiek eFTI vindt het kabinet te vergaand. De eFTI verordening stelt eisen aan de data die schippers delen met de bevoegde autoriteit. Het elektronisch beschikbaar stellen van (vracht) informatie via eFTI is op grond van de eFTI-verordening voor de markt niet verplicht. Dat zou het met dit voorstel op basis van de RIS-richtlijn wel worden. Een overheid wil en mag niet marktversturend optreden en daarom moeten de vervoerders zelf bepalen met wie, wat, wanneer en voor hoe lang informatie wordt gedeeld. Daarmee wordt exact de privacy gewaarborgd die in de overwegingen van de Commissie benoemd wordt. Deze waarborgen zijn bijvoorbeeld wel al in EuRIS geïmplementeerd. Daarnaast geldt voor Defensie dat in het kader van de taakstelling in de opbouw naar crisis en conflict er vrijstellingen dienen te worden ingeregeld voor de verplichtingen om data aan te leveren voor militair en militair gerelateerd vervoer door derden.

Bovendien heeft de eFTI verordening een eigen tijdlijn voor implementatie. De herziene richtlijn kan niet vooruitlopen op een verordening die nog in ontwikkeling is. In ogenschouw genomen dat eFTI eisen stelt aan overheden om informatie op digitale wijze te ontvangen, is het slechts optioneel voor schippers om aan de door eFTI gestelde data-eisen te voldoen. Daarnaast is de impact van de wijziging op de Europese (en daarvan afgeleide nationale) planning van de eFTI implementatie op dit moment niet inzichtelijk en daardoor niet in te schatten. De huidige Europese eFTI planning is inmiddels een jaar vertraagd, omdat de

Commissie meer tijd nodig heeft om de uitvoeringsbesluiten en gedelegeerde handelingen voor eFTI uit te werken. Daarom is de inzet om deze koppeling niet op te nemen in de Richtlijn (en het dus parallelle processen te houden).

Met betrekking tot het vijfde punt, de wijziging waarbij het RIS-platform ook moet kunnen worden gekoppeld met andere systemen en platformen die in de transportsector worden gebruikt, is het kabinet kritisch. Zo benadrukt het kabinet dat voordat er in de RIS-richtlijn wordt vastgelegd welke platformen (zoals RIS, en MSW) in de toekomst aan elkaar gekoppeld moeten kunnen worden, eerst in de praktijk bewezen dient te worden dat deze koppeling ook mogelijk is.

Het kabinet ondersteunt de doelstelling van de Commissie om het verkeersmanagement op EU rivieren en kanalen te verbeteren en de *modal shift* te bespoedigen. Het kabinet is het echter niet eens dat de huidige richtlijn nóg verdergaande harmonisering van rivierinformatiesystemen behoeft. Het door het EU CEF programma gesubsidieerde project COMEX heeft het systeem EuRIS al opgeleverd dat de RIS dienstverlening voor twaalf lidstaten, met elkaar verbonden door vaarwegen, heeft geharmoniseerd. De harmonisering van RIS gegevens in de binnenvaart, en wel op de voor NL belangrijkste vaarweg, de Rijnkorridor, is er dus eigenlijk al in de praktijk. Maar digitale dienstverlening kan alleen maar zo goed zijn als de data die het voedt. Daarom is het de inzet van het kabinet om verbetering van de datakwaliteit in het voorstel op te nemen. Zo kunnen echt stappen gemaakt worden. Harmonisering met de zeevaart is ook problematisch. Een voorbeeld: de Commissie maakt een referentie naar het *Maritime Single Window* (hierna: MSW) voor zeevaart en benoemt dat iets vergelijkbaars voor binnenvaart opgezet zou moeten worden. Het kabinet is het niet helemaal oneens met deze constatering, maar wil wel benadrukken dat de twee sectoren niet een op een met elkaar te vergelijken zijn. Op de binnenvaart zijn, vanwege het grote aantal kleine ondernemingen, de privacy regels van de EU privacy richtlijn van toepassing, waar dat bij zeevaart niet het geval is.

Afsluitend benoemt het kabinet dat de rol van RIS in AFIR zou bespoedigend zou kunnen zijn voor de verduurzamingsdoelstellingen van de EU. Wel zal het kabinet erop inzetten dat er hierbij een duidelijke leveringsplicht voor lidstaten komt en dat ligplaatsen en havenbekkens ook onder de geduide TEN-T scope van de voorgestelde RIS richtlijn vallen. Een optie die het kabinet overweegt is om in een uitvoeringshandeling onder de richtlijn te laten uitwerken hoe aangegeven kan worden of bijvoorbeeld een ligplaats beschikbaar is of een bunkering mogelijk is.

Implicaties brede welvaart

De Tweede Kamer verzoekt met de Motie van het lid Van Raan¹⁰ om bij voorstellen voortkomend uit de EU *Green Deal* rekening te houden met welvaart in brede zin. Het kabinet kijkt bij welvaart in brede zin naar vier aspecten: kwaliteit van leven voor huidige en toekomstige generaties, kapitaalvoorraden voor latere generaties, grensoverschrijdende effecten en de verdeling van kosten en baten.

Het kabinet beoordeelt de impact van het voorstel op de kwaliteit van leven voor huidige en toekomstige generaties als positief, omdat ingezet wordt op het beperken van CO₂-emissies. Het kabinet beoordeelt de bijdrage aan de energiezekerheid en daarmee kapitaalvoorraden voor latere generaties als positief, omdat gestreefd wordt naar het gebruik van energie efficiëntere modaliteiten. Het kabinet beoordeelt de verdeling van

¹⁰ Kamerstukken 35 377, nr. 19.

grensoverschrijdende effecten als positief vanwege het merendeels internationale karakter van vervoer over water. Het kabinet beoordeelt de verdeling van kosten en baten van het voorstel als positief, omdat met het voorstel externe effecten worden gereduceerd tegen relatief beperkte (administratieve) kosten.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

De lidstaten die het EuRIS systeem hebben geïmplementeerd gaan al verder dan de implementatie van de huidige RIS richtlijn.

De positie van het Europees Parlement is nog niet bekend. Het voorstel zal behandeld worden door het Comité Vervoer en Toerisme van het Europees Parlement. Er is nog geen rapporteur aangesteld.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) Bevoegdheid

Het oordeel van het kabinet over de bevoegdheid is positief. Het voorstel is gebaseerd op artikel 91, eerste lid, VWEU. Dit artikel geeft de EU de bevoegdheid om, met inachtneming van de bijzondere aspecten van vervoer, bepalingen vast te stellen voor een gemeenschappelijk vervoerbeleid. Het kabinet kan zich vinden in deze rechtsgrondslag, omdat het voorstel een verdergaande harmonisatie beoogt van het gebruik van informatie- en communicatiediensten op EU-binnenwateren, met het oog op het verhogen van de veiligheid en efficiëntie van vervoer over water en het verduurzamen van de binnenvaartsector. Op het gebied van vervoer is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten (artikel 4, tweede lid, sub g, VWEU).

b) Subsidiariteit

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit van het voorstel is positief. Het voorstel heeft tot doel het verbeteren van de veiligheid en efficiëntie en het reduceren van de klimaatimpact van de binnenvaartsector in de EU, door het updaten en moderniseren van belangrijke bepalingen in de richtlijn. Dit doel kan onvoldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt omdat binnenvaart een per definitie internationaal opererende sector is die baat heeft bij harmonisatie. Daarom zijn op EU-niveau geharmoniseerde regels wenselijk. Door middel van EuRIS hebben veel lidstaten al vrijwillig de benoemde doelen gerealiseerd, maar harmonisatie tussen de lidstaten die hier nog buiten vallen is van groot belang. Omdat de binnenvaartsector per definitie een internationaal opererende sector is, draagt harmonisatie op het gebied van rivierinformatiediensten bij aan een goed functioneren van de interne markt. Regelgevend optreden op het niveau van de EU is daarom gerechtvaardigd. Daarnaast ziet het voorstel op de wijziging van een richtlijn. Een dergelijke wijziging kan alleen door de Unie, en moet dus op EU-niveau plaatsvinden.

c) Proportionaliteit

Het oordeel van het kabinet is deels positief, deels negatief. Het voorstel heeft als doel het verbeteren van de veiligheid en efficiëntie, en het reduceren van de klimaatimpact van de binnenvaartsector in de EU, door het updaten en moderniseren van belangrijke bepalingen in de richtlijn. Het kabinet acht een deel van de voorgestelde maatregelen geschikt om dit doel te bereiken. Zo wordt de eerste voorgestelde wijziging, het opzetten van een klachtensysteem en het updaten van het *European*

Reference Data Management System (ERDMS) positief beoordeeld, omdat de RIS hierbij gemonitord wordt en kan worden aangepast indien dit noodzakelijk blijkt. Ook is het kabinet voorstander van de tweede voorgestelde wijziging, een formele rol voor CESNI bij het opstellen van technische standaarden voor de RIS, en het verwijzen in de richtlijn naar de ES-RIS standaarden. CESNI bezit immers hiervoor de vakinhoudelijke kennis en dit biedt de gelegenheid aan alle EU-lidstaten en Zwitserland om deze standaarden te ontwikkelen. Deze twee maatregelen gaan niet verder dan noodzakelijk, want het updaten van het ERDMS is een taak die alleen effectief uit te voeren is in Europees verband, omdat het een Europese database betreft. CESNI is een orgaan wat al bestaat en dat standaarden publiceert op het gebied van RIS, technische uitrusting en bemanningsvereisten.

Het kabinet is echter negatief over de definitie van het RIS platform, de verplichte melding van gevaarlijke goederen via het eFTI platform en de koppeling tussen RIS platform en andere systemen. Zodoende beoordeelt het kabinet deze punten als maatregelen die niet of slechts ten dele bijdragen aan de doelen van het voorstel.

Ten aanzien van de voorgestelde derde wijziging, de definitie van het RIS-platform, is het kabinet van mening dat het momenteel niet duidelijk is hoe het toekomstige RIS platform ingericht wordt en hoe dit rijmt met bestaande platformen voor de vaarwegen zoals EuRIS. Het opzetten van een nieuw RIS-platform, waarvan de eisen door de Commissie bij uitvoeringsbesluiten worden uitgewerkt, gaat bovendien verder dan noodzakelijk. Het inrichten van een nieuw platform kan grote financiële consequenties hebben voor de landen die hun rivierinformatiediensten al verder ontwikkeld hebben. Er worden onnodige kosten gecreëerd gezien de meeste doelstellingen van de Commissie al gerealiseerd zijn met EuRIS. Op dit punt is duidelijk dat er reeds een alternatief beschikbaar is (EuRIS) en dat het voorstel geen afbreuk zou moeten doen aan deze bestaande systematiek, maar erop zou moeten aansluiten.

Ook vindt het kabinet de voorgestelde vierde wijziging, de verplichting van het aanleveren van informatie voor gevaarlijke goederen via het eFTI platform, gezien het beschikbaar stellen van elektronische data aan autoriteiten op basis van de eFTI voor de markt vrijwillig is en bovendien een andere grondslag (doelbinding) kent, geen geschikte maatregel. De maatregel gaat verder dan noodzakelijk, omdat de verplichtstelling vooruitloopt op de planning in de eFTI verordening en de eFTI ingericht is op het (vrijwillig) elektronisch beschikbaar stellen van vrachtinformatie aan toezichthouders ten behoeve van toezicht. Concluderend is niet aangetoond dat er meerwaarde zit in het verder verbinden van RIS met eFTI en in hoeverre dat beter is dan het bestaande alternatief EuRIS. De koppeling met eFTI en het gegeven dat de twee stukken regelgeving hele verschillende soorten data behelzen, heeft het risico dat de ruimte voor lidstaten om de eFTI verordening en de RIS richtlijn te implementeren, beperkt wordt. Zoals genoemd verdient afzonderlijke implementatie, met een koppeling waar dat tot meerwaarde leidt, de voorkeur. Daarom acht het kabinet het voorstel op deze punten niet proportioneel. Ook hier kan volstaan worden met het bestaande alternatief EuRIS.

De vijfde voorgestelde wijziging inzake de koppeling van het RIS platform met andere systemen (eFTI, MSW) beoordeelt het kabinet gelet op het voorgaande gedeeltelijk negatief. Er kan op dit moment niet geconcludeerd worden dat koppeling van deze systemen een meerwaarde zouden hebben om het doel te bereiken. Ook is deze koppeling, gezien de verschillende doelen tussen eFTI en MSW enerzijds en RIS anderzijds, afwegende de mogelijke kosten en baten, geen significante bijdrage aan de doelen van het voorstel. In potentie kan dit leiden tot hoge kosten voor

lidstaten. Het alternatief zou zijn om deze systemen gescheiden te houden en eventuele koppeling, wanneer dat meerwaarde heeft, in een later stadium op te pakken. Dat kan ook zonder dat de RIS richtlijn daartoe oproept.

5. Financiële consequenties, gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

a) Consequenties EU-begroting

Dit voorstel heeft geen consequenties voor de EU-begroting.

Het kabinet is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting.

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of medeoverheden

Het voorstel van de Commissie omvat de verplichting voor elke lidstaat om hun verkeersmanagementsystemen te harmoniseren. Er wordt geschat dat dit financiële consequenties heeft voor de lidstaten: extra eenmalige kosten tot 18.3 miljoen euro voor de nodige infrastructuur plus administratieve kosten van 75.3 miljoen euro voor het onderhouden van systemen, welke verspreid zijn over de periode 2025–2050. De personele consequenties zijn hierbij nog niet in te schatten. De eFTI-dataset zal wellicht uitgebreid moeten worden met extra functionaliteiten om gecombineerd te kunnen worden met RIS. Eventuele financiële en personele consequenties zijn hierbij nog niet in te schatten (in orde grootte miljoenen).

Het kabinet zal duidelijk maken dat met de huidige inzet van de Commissie koplopende lidstaten worden benadeeld. Nederland is een de weinige landen welke RIS volledig geïmplementeerd heeft en loopt hiermee daarom ook het grootste financiële risico bij het ombouwen van verkeerssystemen en mogelijke koppeling met eFTI. De meeste koplopende lidstaten die EuRIS gebruiken, lopen vergelijkbare risico's.

De budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijk departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

c) Financiële consequenties en gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burger

De binnenvaartsector wordt gekarakteriseerd door veel kleine en middelgrote ondernemingen (hierna: MKB's) en kleine familiebedrijven. Voor schippers zou het voorstel van de Commissie 100.6 miljoen EUR netto op moeten leveren (uitgedrukt als contante waarde over de hele periode 2025–2050 ten opzichte van de basislijn). Dit zou voortkomen uit: 1) bespaarde tijd voor het plannen van de vaart; 2) bespaarde tijd voor rapportageverplichtingen; en 3) verbeteringen in de efficiëntie van navigatiediensten.

Softwaredienstverleners vertegenwoordigen een nichemarkt, met minder dan 50 bedrijven actief in de EU met vaak minder dan 250 werknemers. Softwaredienstverleners zouden volgens de Commissie met het plan kunnen profiteren van een kostenbesparing van in totaal 8,1 miljoen EUR.

Met name door verminderde inspanningen voor het verzamelen van basisinformatie.

Gezien het zeer grote aandeel MKB's onder scheepsexploitanten en softwarediensten, zullen de meeste van deze netto kostenbesparingen naar verwachting worden toegeschreven aan de MKB's. In de impactanalyse van de Commissie was het echter niet mogelijk om onderscheid te maken tussen de verschillende MKB's. Hierdoor is het moeilijk om in te schatten welke MKB's de eerste kosten, die gepaard gaan met nieuwe eFTI eisen aan systemen, daadwerkelijk kunnen dragen en welke niet. Voor schippers is het aanpassen van de stuurhut bijvoorbeeld een grote investering. Het kabinet is tegenstander van additionele kosten voor de binnenvaart en zal duidelijk maken dat het kabinet al heeft ingezet op harmonisatie via EuRIS.

d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

Dit voorstel heeft tot doel de binnenvaartsector concurrerender te laten opereren en daarmee de *modal shift* meer naar het water te verleggen. Het voorstel heeft geen gevolgen voor de geopolitieke verhoudingen van de EU.

6. Implicaties juridisch

*a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de *lex silencio positivo*)*

De huidige richtlijn is geïmplementeerd via het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerking scheepvaart en de Regeling melding communicatie en scheepvaart. Als het wijzigingsvoorstel wordt aangenomen zal deze regelgeving moeten worden aangepast. Met deze aanpassing zal ook de klachtenprocedure moeten worden verankerd in de regelgeving.

b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan

Het voorstel geeft de Commissie de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen in artikel 10. Artikel 10, eerste lid, geeft de Commissie de bevoegdheid om de bijlagen I en II¹¹ bij de richtlijn aan te vullen door de minimumdatavereisten te herzien en aan te vullen, waarbij rekening wordt gehouden met de ervaring die is opgedaan met de toepassing van de RIS richtlijn en de technische ontwikkelingen van RIS technologieën. Artikel 10, tweede lid, geeft de Commissie de bevoegdheid om bijlage III¹² bij de richtlijn aan te vullen met de meest recente versie van de Europese Standaard voor RIS (ES-RIS) en de datum waarop deze van toepassing wordt, te bepalen. Artikel 10, derde lid, geeft de Commissie de bevoegdheid om Annex III aan te vullen met nieuwe, technische specificaties daar waar de standaarden van CESNI niet volstaan of in strijd zouden zijn met EU belangen.

Delegatie naar de Commissie is mogelijk, omdat de voorgestelde gedelegeerde handelingen geen essentiële onderdelen van het voorstel regelen. De toekenning van een delegatiebevoegdheid ligt ook voor de hand, omdat het gaat om bevoegdheden tot aanvulling van de richtlijn. Het kabinet is positief over de wenselijkheid van de bevoegdheidstoe-

¹¹ Annex I benoemt de minimumdatavereisten voor navigatie en reisplanning. Annex II betreft de principes voor het ontwikkelen van technische RIS-specificaties.

¹² Annex III bepaalt de technische specificatie die van toepassing zijn op RIS.

kenning van artikel 10, tweede lid, omdat hiermee niet de gewone wetgevingsprocedure hoeft te worden belast, waardoor de benodigde snelheid voor de uitvoering van de richtlijn mogelijk wordt gemaakt. Het kabinet is echter negatief over de toekenning van de delegatiebevoegdheid van artikel 10, derde lid. Het is voor Nederland van belang dat er in het stroomgebied van de Rijn eenduidige regelgeving geldt. Zwitserland, als niet-EU-lidstaat, is vertegenwoordigd in CESNI. Aparte standaarden opgesteld door de Commissie zonder samenwerking en coördinatie met CESNI doen afbreuk aan de harmonisatie in het Rijnstroomgebied en dit is niet in het voordeel van Nederland. Daarom acht het kabinet een bevoegdheid voor de Commissie om de CESNI-standaarden aan te vullen overbodig en onwenselijk.

Artikel 10bis bakent de gedelegeerde bevoegdheid procedureel af overeenkomstig de afspraken uit het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie over beter wetgeven. De gedelegeerde bevoegdheid geldt voor vijf jaar met stilzwijgende verlenging, waarbij het Europees Parlement en de Raad een recht van bezwaar hebben.

Het voorstel geeft de Commissie daarnaast de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen in artikel 4, zesde lid. Deze bepaling verplicht de Commissie om de operationele kenmerken, rollen en procedures vast te stellen en de operationele entiteit te identificeren van het RIS-platform. Ook moet de Commissie zorgen voor een uniforme tenuitvoerlegging in de gehele Unie.

De uitvoeringshandelingen regelen geen essentiële onderdelen van het voorstel. De toekenning van uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie is mogelijk. De keuze voor uitvoeringsbevoegdheden ligt voor de hand, omdat het gaat om nadere bepaling van de eisen en de opzet van een RIS platform en de uniforme uitvoering van het gebruik van RIS. De toekenning van deze uitvoeringsbevoegdheden is wenselijk, omdat hiermee het risico wordt vermeden dat het RIS platform niet aansluit op huidige rivierinformatiediensten van vooruitlopende lidstaten. Als het RIS platform niet voortbouwt op bijvoorbeeld EuRIS dan kan dit zowel grote financiële consequenties hebben, als de benodigde snelheid voor de uitvoering van de verordening vertragen. Het kabinet instemmen met de toekenning van deze uitvoeringsbevoegdheden, maar zal in de besluitvormingsprocedure inzetten op duidelijke afstemming met de lidstaten en aansluiting op EuRIS.

Artikel 4, zesde lid, gelezen in samenhang met artikel 11, tweede lid, bepaalt dat de uitvoeringshandelingen wordt vastgesteld overeenkomstig de onderzoeksprocedure zoals bedoeld in artikel 5 van Verordening 182/2011.¹³ De Commissie wordt hierbij bijgestaan door het Inland Waterway Transport Committee, dat aangewezen wordt als comité in de zin van Verordening 182/2011. De keuze voor de onderzoeksprocedure bij de vaststelling van uitvoeringshandelingen acht het kabinet geschikt omdat het hier gaat om handelingen van algemene strekking (zie artikel 2, tweede lid, onder a, van Verordening (EU) 182/2011).

¹³ Verordening (EU) Nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren.

c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid

De voorgestelde implementatietermijn van een jaar acht het kabinet niet haalbaar. De procedures voor wijzigingen van wet- en regelgeving (bijvoorbeeld een uitbreiding van de technische standaarden aan rivierinformatiediensten) vergen meerdere jaren. Het kabinet zal zich ervoor inzetten dat de implementatietermijn daarom wordt verlengd. Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Niet van toepassing

e) Constitutionele toets

Niet van toepassing

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

De uitvoeringsorganisaties voor deze richtlijn zijn Rijkswaterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Een te ver vooruitlopende koppeling tussen eFTI en RIS zorgt voor bottlenecks binnen de huidige digitale processen voor het uitwisselen van gegevens. Dit kan leiden tot foutieve informatie voor de verkeersmanagementsystemen, met nadelige gevolgen voor de verkeersafhandeling en het tegengaan van incidenten. De manier waarop RIS met eFTI verbonden zou worden is ook bepalend voor de kosten. Nederland is een van de weinige landen welke RIS volledig geïmplementeerd heeft en loopt hiermee daarom ook het grootste financiële risico met grote impact op de uitvoering bij het ombouwen van verkeerssystemen en koppeling met eFTI.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen.