

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

(COM(2021) 813 final — 2021/0419 (COD))

(2022/C 290/20)

Rapporteur: **Stefan BACK**

Raadplegingen	Europees Parlement, 27.1.2022 Raad, 28.1.2022
Rechtsgrondslag	Artikelen 91 en 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	10.3.2022
Goedkeuring door de voltallige vergadering	23.3.2022
Zitting nr.	568
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	225/1/5

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is ingenomen met het voorstel, dat volledig in overeenstemming is met de aanbevelingen die het EESC heeft gedaan in zijn eerdere advies over coöperatieve intelligente vervoerssystemen, en is van mening dat het voorstel een aanzienlijke toegevoegde waarde biedt in termen van verbetering, beveiliging, veiligheid en efficiëntie.

1.2. Het EESC is voorts verheugd over de verruiming van het toepassingsgebied van de te verstrekken informatie en over de verplichting voor de lidstaten om samen te werken. Het wijst daarbij met name op het verruimde toepassingsgebied van de informatie-uitwisseling over vracht en op de coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, met inbegrip van de communicatie tussen voertuigen, die ook de verkeersveiligheid aanzienlijk verbetert.

1.3. Het EESC merkt op dat zowel het goederen- als het personenvervoer efficiënter zal worden, omdat het bijvoorbeeld mogelijk wordt de voortgang van een zending te volgen.

1.4. Het EESC onderschrijft dat de informatie-uitwisseling moet worden gestandaardiseerd, maar onderstreept dat er redelijke speelruimte moet blijven voor lokale en bedrijfsspecifieke oplossingen, voor zover die gerechtvaardigd en evenredig zijn en tevens rekening houden met mogelijke gevolgen voor de interne markt.

1.5. Het EESC onderstreept dat de uitrol van intelligente vervoerssystemen (intelligent transport systems, ITS) een brede maatschappelijke insteek vereist, met aandacht voor tal van andere aspecten naast de puur technische, en een minder brede insteek nadelige gevolgen kan hebben voor zowel de duurzaamheid als voor een efficiënt hulpbronnengebruik. In dit verband onderstreept het EESC hoe belangrijk het is voldoende aandacht en middelen te besteden aan de behoeften van plattelandsgebieden, met inbegrip van de openbare dienstverlening en alternatieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen.

1.6. Het EESC vraagt voorts aandacht voor het delen van mobiliteitsmiddelen en merkt op dat in dat verband mogelijk een gedelegeerde handeling inzake ITS-ondersteuning nodig is, waarin bijvoorbeeld wordt ingegaan op de beschikbaarheid van vervoersmiddelen en hun capaciteit, het samenvoegen van reisbehoeften en de vaststelling van mogelijkheden om vervoersmiddelen te combineren teneinde de capaciteit optimaal te benutten.

1.7. Een optimale benutting van de beschikbare middelen zal in combinatie met het toenemende aantal emissievrije voertuigen ten goede komen aan de duurzaamheid.

1.8. Het voorstel is volgens het EESC een belangrijke stap op weg naar een gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens, die toegevoegde waarde oplevert door de efficiëntie te verhogen en de voorwaarden creëert voor betere arbeidsomstandigheden in de vervoerssector, bijvoorbeeld door het makkelijker te maken de wetgeving inzake werk- en rusttijden na te leven en rustplaatsen te vinden en daar toegang toe te krijgen.

1.9. Het EESC merkt op hoe belangrijk vertrouwensopbouw is voor het maatschappelijk draagvlak en voor de goede werking van een systeem dat stoelt op het delen van middelen en informatie. Dit houdt onder meer in dat de privacy, de gegevens en de bedrijfsgeheimen voldoende moeten worden beschermd. Het EESC ziet derhalve uit naar het governancekader dat de Commissie in haar mededeling over een Europese datastrategie heeft aangekondigd.

1.10. Het EESC merkt voorts met betrekking tot boordgegevens op dat daarbij zowel de consumentenbescherming als de eerlijke concurrentie moet worden gewaarborgd, zoals nader uitgewerkt in paragraaf 3.18.

1.11. Het EESC vindt dat er dringend een sectorspecifieke verordening moet komen met betrekking tot de toegang tot boordgegevens, functies en hulpmiddelen in voertuigen. Tot dusver laat een dergelijk Commissievoorstel nog op zich wachten, en de consument is daarvan de dupe.

1.12. Het EESC merkt ook op dat de inclusie van personen met beperkte mobiliteit moet worden verbeterd en roept ertoe op de toegankelijkheidsvoorschriften van Richtlijn (EU) 2019/882 op te nemen in de ITS-vereisten, eventueel via een gedelegeerde handeling.

1.13. Tot slot herhaalt het EESC zijn aanbod uit bovengenoemd advies over coöperatieve intelligente vervoerssystemen om de Commissie te helpen bij de uitvoering door op te treden als schakel met het maatschappelijk middenveld.

2. Achtergrond

2.1. Het voorstel van de Commissie maakt deel uit van de uitvoering van haar strategie voor duurzame en slimme mobiliteit uit 2020 ("de strategie") en van de transformatie van het Europese vervoerssysteem. Het voorstel gaat in op de sleutelrol van digitalisering bij de totstandbrenging van een naadloos en efficiënter vervoerssysteem.

2.2. Intelligente vervoerssystemen spelen een sleutelrol bij de opbouw van een geconnecteerd en geautomatiseerd multimodaal mobiliteitssysteem dat het vervoer efficiënter, veiliger en duurzamer zal maken.

2.3. Overeenkomstig haar mededeling over een Europese datastrategie (COM(2020) 66) heeft de Commissie het huidige voorstel ingediend om bij te dragen tot de uitvoering van de Green Deal-doelstellingen en om Europa voor te bereiden op het digitale tijdperk.

2.4. De ITS-richtlijn (2010/40/EU) moet worden bijgewerkt en afgestemd op de technische ontwikkelingen op ITS-gebied, met name om de samenwerking tussen de belanghebbenden en de beschikbaarheid van ITS-diensten te verbeteren.

2.5. Het voorstel om de ITS-richtlijn te actualiseren maakt deel uit van een wetgevingspakket waarin wordt gestreefd naar vermindering van de CO₂-uitstoot, digitalisering en een veerkrachtiger vervoersinfrastructuur. Zo bevatten het voorstel om de TEN-T-verordening ⁽¹⁾ te herzien en de mededeling over het nieuwe kader voor stedelijke mobiliteit ⁽²⁾ bepalingen over de invoering van ITS-diensten, zoals de verstrekking van veiligheidsgerelateerde informatie en de ontwikkeling van stedelijke mobiliteit.

2.6. De ITS-richtlijn zal een belangrijke plaats innemen in de uitvoering van de gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens, een van de geplande dataruimten voor strategische sectoren in het kader van de Europese datastrategie.

2.7. Bij het voorstel wordt de ITS-richtlijn gewijzigd door de beschikbaarheid van gegevens en de uitrol van ITS-diensten toe te voegen aan het toepassingsgebied van de richtlijn. De prioritaire actiegebieden zijn herschikt om ze beter af te stemmen op de verschillende soorten ITS-diensten.

— In iedere lidstaat wordt een nationaal toegangspunt voor gegevensuitwisseling opgericht. Op een aantal gebieden wordt het verplicht om gegevens uit te wisselen of te verstrekken, en veel gegevens zullen ook worden doorgegeven aan de belanghebbenden.

— De lidstaten moeten indien nodig ook met belanghebbenden samenwerken wat betreft de operationele kant van de uitvoering.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 1315/2013.

⁽²⁾ COM(2021) 811.

- Bijlage I met betrekking tot prioritare gebieden bevat bepalingen inzake de rol van gegevens bij het volgen en traceren van vracht, alsook een nieuw deel over diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.
- Verder zijn er bepalingen opgenomen met betrekking tot gegevensbescherming en -integriteit.
- Een belangrijk element is dat de Commissie de bevoegdheid krijgt gedelegeerde handelingen vast te stellen om bepaalde informatievereisten te actualiseren.
- De lidstaten moeten de Commissie regelmatig verslag uitbrengen over de uitvoering van de richtlijn.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Het EESC is ingenomen met het voorstel van de Commissie, dat volledig aansluit bij de stappen die het EESC heeft aanbevolen in zijn advies over coöperatieve intelligente vervoerssystemen⁽³⁾. Volgens het EESC biedt het door de Commissie voorgestelde geactualiseerde ITS-systeem een grote toegevoegde waarde in termen van verbeterde beveiliging en veiligheid alsook verbeterde efficiëntie, niet alleen met betrekking tot betere en veiligere verkeersstromen, maar ook ter ondersteuning van efficiënte logistiek.

3.2. Het EESC is daarom ook verheugd over de verruiming van het toepassingsgebied van de te verstrekken informatie en over het feit dat de lidstaten worden verplicht om samen te werken. Het spreekt zijn bijzondere waardering uit over het verruimde toepassingsgebied van de bepalingen inzake informatie-uitwisseling over vracht en over de uitbreiding van de informatievereisten tot coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.

3.3. Het EESC gaat ervan uit dat het voorgestelde informatiesysteem ook betrekking heeft op de communicatie tussen voertuigen, waar het reeds om heeft verzocht in zijn advies over de Europese strategie inzake coöperatieve intelligente vervoerssystemen. Het EESC herinnert aan de belangrijke rol die communicatie tussen voertuigen speelt bij het voorkomen van verkeersongevallen.

3.4. Het EESC veronderstelt dat het nu voorgestelde verbeterde systeem voor informatie-uitwisseling een toegevoegde waarde zal opleveren in de vorm van efficiënter personen- en goederenvervoer, en dat bijvoorbeeld ook de betrokkenen een zending gemakkelijk kunnen volgen, aangezien de informatie over de zending nu ook zal worden doorgegeven aan de belanghebbenden.

3.5. Het merkt op dat in dit stadium vooral gestandaardiseerde informatie wordt uitgewisseld en herhaalt daarom zijn standpunt dat er een redelijke speelruimte moet blijven voor lokale en bedrijfsspecifieke oplossingen, voor zover die gerechtvaardigd en evenredig zijn en tevens rekening houden met mogelijke gevolgen voor de interne markt. Het EESC gaat ervan uit dat dit geen probleem vormt zolang de in het voorgestelde systeem ingevoerde informatie voldoet aan de vastgestelde normen.

3.6. Het EESC merkt op dat de invoering van intelligente vervoerssystemen een brede maatschappelijke insteek vereist en het vervoerssysteem niet automatisch klimaatvriendelijk maakt. De digitalisering van vervoerswijzen (zoals geautomatiseerde autoritten) kan als zodanig zelfs nadelig uitpakken voor het milieubeleid. Intelligente vervoerssystemen moeten worden ontwikkeld, bevorderd en gebruikt op een wijze die toegevoegde waarde oplevert voor het klimaat.

3.7. Een efficiënt openbaarvervoerssysteem in het kader van diensten van algemeen (economisch) belang, aangevuld met fietsen en lopen, is essentieel voor duurzame mobiliteit. Het EESC pleit ervoor intelligente vervoerssystemen te bevorderen om het openbaar vervoer te versterken en aan te vullen.

3.8. Het EESC merkt op dat een visie op de ontwikkeling van intelligente vervoerssystemen die louter op de technologie is georiënteerd mogelijk niet bijdraagt tot de verwezenlijking van de gestelde doelen en resultaten — zoals de bijdrage van autodeelsystemen in stedelijke gebieden waar het openbaarvervoerssysteem al goed ontwikkeld is. Mogelijk is geautomatiseerd autorijden ook geen toekomstbestendige oplossing voor steden, zeker in steden waar sprake is van congestie en de openbare ruimte schaars is. Het EESC meent daarom dat de grote innovaties op mobiliteitsgebied — elektrificatie, automatisering en het delen van voertuigen — de grootste toegevoegde waarde zullen opleveren indien bij de ontwikkeling en opzet ervan terdege rekening wordt gehouden met de maatschappelijke behoeften, zoals toegankelijkheid, efficiëntie en aspecten van de openbare dienstverlening.

3.9. De raadpleging van de belanghebbenden heeft uitgewezen dat zij grote zorgen hebben over de territoriale dekking. Het EESC betreurt dat in het voorstel niet afzonderlijk wordt opgemerkt dat bij de ontwikkeling van intelligente vervoerssystemen rekening moet worden gehouden met de behoeften van plattelandsgebieden, los van de ontwikkeling ervan in stedelijke gebieden. Het EESC beveelt de Commissie aan bijzondere aandacht te besteden aan de uitbreiding van

⁽³⁾ PB C 288 van 31.8.2017, blz. 85 en COM(2016) 766.

ITS-systemen tot plattelandsgebieden, aangezien men in die gebieden zeer afhankelijk is van de beschikbaarheid van hoogwaardige openbare diensten en infrastructuur. In een afzonderlijke mededeling, “Een langetermijnvisie voor de plattelandsgebieden van de EU”⁽⁴⁾, stelt de Commissie eveneens dat basisdiensten en aanverwante infrastructuur in deze gebieden van essentieel belang zijn voor de sociale en economische integratie. Daarom moet men zich er op EU-niveau om bekommeren dat plattelandsgebieden kunnen profiteren van de ITS-oplossingen.

3.10. Dit kan met name van belang zijn voor een efficiënte benutting van de vervoerscapaciteit in plattelandsgebieden. De schade als gevolg van het vervoer is niet alleen terug te zien in de uitstoot, maar ook in het gebruik van vervoersmiddelen. Het EESC beveelt de Commissie aan te overwegen in voorkomend geval gedelegeerde handelingen vast te stellen voor het delen van vervoersmiddelen met ondersteuning van ITS. Daarbij moet onder meer aandacht uitgaan naar een slimme, digitaal ondersteunde bundeling van reisbehoeften en het delen van reservecapaciteit (ride-pooling), waaraan grote behoefte bestaat in plattelandsgebieden, waar steeds minder vervoerscapaciteit beschikbaar is en het vanwege de afstanden steeds moeilijker wordt om nieuwe capaciteit op te bouwen. Dergelijke intelligente systemen moeten het mogelijk maken informatie over het voertuiggebruik uit te wisselen en het bestaande systeem uit te breiden met extra passagiers of goederen.

3.11. Het EESC is ingenomen met het feit dat het voorstel niet alleen zal bijdragen tot de uitrol van emissievrije voertuigen, maar ook tot duurzamer vervoer via gedeelde mobiliteitsdiensten, zodat de netto-uitstoot tegen 2050 kan worden teruggebracht tot nul. Een soepeler doorstroming van het wegverkeer en een vermindering van het aantal files komen de milieudoelstellingen op verschillende manieren ten goede.

3.12. Het EESC ziet de versterking van het ITS-systeem, zoals nu wordt voorgesteld, als een mogelijke eerste stap op weg naar een gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens, die een aanzienlijke toegevoegde waarde zou opleveren in de vorm van verbeterde efficiëntie.

3.13. Het is evident dat een dergelijke ruimte de verlening van mobiliteit als dienst voor het personen- en het goederenvervoer zou vergemakkelijken en de arbeidsomstandigheden in de vervoerssector kan verbeteren.

3.14. Het EESC verwelkomt de bijdrage van ITS aan veilig parkeren voor beroepschauffeurs op het trans-Europese snelwegennet. Telematicatoepassingen voor veilig parkeren kunnen de naleving van de wettelijke rij- en rusttijden bevorderen. Het EESC merkt evenwel op dat het fundamentele probleem voor ondernemingen en beroepschauffeurs gelegen is in de ontoereikende rustvoorzieningen langs snelwegen en ‘s nachts leidt tot parkeerproblemen. Bij de ontwikkeling van de infrastructuur moeten ook ITS-diensten worden uitgerold (zoals het reserveren van parkeerplaatsen).

3.15. In dat verband wijst het EESC nogmaals op het belang van vertrouwensopbouw en op het feit dat geen enkele informatieverplichting afbreuk mag doen aan het bedrijfsgeheim, de privacy of de gegevensbescherming.

3.16. Het EESC merkt op dat er bij de uitoefening van het recht van de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen om specifieke informatieverplichtingen te actualiseren, sprake moet zijn van een gelijk speelveld en vertrouwen ten aanzien van alle betrokkenen bij “gegevensuitwisseling”. Het EESC steunt het verruimde toepassingsgebied van de ITS-richtlijn en de toegevoegde waarde van die verruiming. Het EESC merkt voorts op dat er vertrouwensproblemen bestaan bij de uitwisseling van gegevens en dat er een governancekader voor Europese dataruimten moet worden vastgesteld, met name op strategische gebieden zoals mobiliteit, zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie over een Europese datastrategie⁽⁵⁾.

3.17. Ook hier benadrukt het EESC hoe belangrijk het is dat de informatie in het systeem uitsluitend wordt gebruikt voor ITS- en niet voor andere doeleinden. Het EESC herhaalt hoe belangrijk doeltreffende privacy- en gegevensbescherming zijn bij de invoering van intelligente vervoerssystemen. De algemene verordening gegevensbescherming biedt evenwel onvoldoende bescherming wanneer gegevens worden geanonimiseerd met behulp van technologieën (zoals boordgegevens die mobiliteitspatronen laten zien en gezichtsherkenning) die het mogelijk maken conclusies te trekken over individuen of zelfs te discrimineren aan de hand van algoritmen. Werknemers, hun vertegenwoordigers en vakbonden moeten inspraak hebben in en hun veto kunnen uitspreken over het gebruik van persoonsgegevens op het werk. Het EESC benadrukt dat artikel 10 van het voorstel (regels betreffende gegevensbescherming en privacy) dit potentiële risico moet uitsluiten. Dit is van groot belang om het vertrouwen in het systeem en het maatschappelijk draagvlak te vergroten.

⁽⁴⁾ Een langetermijnvisie voor de plattelandsgebieden van de EU — Naar sterkere, verbonden, veerkrachtige en welvarende plattelandsgebieden in 2040 (COM(2021) 345).

⁽⁵⁾ COM(2020) 66.

3.18. Het EESC merkt op dat consumenten de controle moeten behouden over de gegevens die worden gedeeld: hun persoonlijke informatie bij het boeken van diensten of kaartjes, alsook de gegevens die hun auto's delen met dienstverleners of infrastructuur. Te allen tijde moeten consumenten centraal staan en moeten hun gegevens worden beschermd, met volledige inachtneming van de algemene verordening gegevensbescherming.

3.19. Het is hoog tijd regels inzake de toegang tot boordgegevens vast te stellen die de gegevens- en consumentenbescherming en de eerlijke concurrentie ten goede komen. Er zullen monopolies en dominante marktposities ontstaan als de kwestie van boordgegevens wordt overgelaten aan de autofabrikanten. Ook misbruik ligt dan op de loer. De Commissie wordt al geruime tijd verzocht te komen met een regelgevingsvoorstel. Weliswaar heeft zij positieve signalen afgegeven, bijvoorbeeld in de bovengenoemde datastrategie, maar concrete stappen om een voorstel in te dienen zijn tot op heden uitgebleven. Dit verzuim is bijzonder schadelijk voor de belangen van de consument en voor de mogelijkheden van consumenten om de controle over gegevens te behouden en alternatieve, weloverwogen keuzes te maken.

3.20. Digitalisering kan helpen om de integratieproblemen waar mensen met beperkte mobiliteit in hun dagelijks leven mee te maken hebben, te verminderen. In die zin moeten de uitdrukkelijke toegankelijkheidsvoorschriften van Richtlijn (EU) 2019/882 voor alle ITS-sectoren programmatisch worden verankerd in deze richtlijn. Het volstaat niet om dit onderwerp enkel te vermelden in een overweging waarin de ontwikkeling van toegankelijkheidskenmerken voor personen met beperkte mobiliteit in het kader van multimodale digitale mobiliteitsdiensten in het vooruitzicht wordt gesteld.

3.21. Het EESC is verheugd over de geplande uitwisseling en beschikbaarheid van de in bijlage III bedoelde gegevens met betrekking tot wegen en snelwegen (rijverboden, snelheidsbeperkingen, realtimegegevens over wegafsluitingen, wegwerkzaamheden enz.). In dit kader pleit het EESC voor de ontwikkeling van systemen voor slim verkeersbeheer die de reistijd van het (transit)verkeer op snelwegen kunnen gelijktrekken en zo de verkeersveiligheid en een vlotte doorstroming kunnen waarborgen.

3.22. In dit verband merkt het EESC op dat de Commissie voornemens is de Europese ITS-adviesgroep te raadplegen bij de actualisering van de lijst met verplichte informatie. Het EESC herhaalt zijn aanbod uit bovengenoemd advies om de Commissie te helpen door op te treden als schakel met het maatschappelijk middenveld.

Brussel, 23 maart 2022.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Christa SCHWENG
