

Vergaderjaar 2009–2010

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 937

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 oktober 2009

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij 4 fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Mededeling inzake eCall;
2. Beschikking betreffende toetreding EU tot COTIF (Kamerstuk 22 112, nr. 938);
3. Mededeling inzake het communautaire innovatiebeleid (Kamerstuk 22 112, nr. 939);
4. Verordeningen en Raadsbesluit inzake Europees toezicht op het financieel systeem (Kamerstuk 22 112, nr. 940).

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
F. C. G. M. Timmermans

Fiche: Mededeling inzake eCall

1. Algemene gegevens

Titel voorstel: Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's «eCall: tijd voor implementatie»

Datum Commissiedocument: 21 augustus 2009

Nr. Commissiedocument: COM (2009) 434

Pre-lex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=198537

Nr. Impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board: niet opgesteld.

Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep Intermodaal Transport. De planning van de behandeling door de Raad is niet bekend.

Eerstverantwoordelijke Ministerie: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

2. Essentie voorstel

In de voorliggende mededeling stelt de Europese Commissie dat de invoering van de pan-Europese dienst voor noodoproepen vanuit voertuigen, «eCall», aanzienlijke vertraging oploopt en dat er te traag vooruitgang wordt geboekt. De essentie van de dienst eCall is dat een voertuig bij een ernstig ongeval zich in verbinding stelt met de 112-centrale en essentiële gegevens doorstuurt, zoals locatie-informatie, schade aan de auto en aantal inzittenden. Daarnaast zal er ook automatisch een voice-verbinding gemaakt worden tussen de hulpdienst en de chauffeur.

Geschat wordt dat eCall, wanneer volledig geïmplementeerd, het aantal verkeersdoden in Europa jaarlijks kan doen dalen met 2500 (in 2008 vielen er in Europa 39 000 dodelijke verkeersslachtoffers), de ernst van de verwondingen kan verminderen, voor de maatschappij belangrijke besparingen inzake gezondheidszorg en andere kosten kan opleveren en het menselijk lijden kan verminderen. Aanvankelijk diende eCall in 2009 operationeel te zijn, maar de Europese Commissie richt zich nu op 2014. Vanaf dat jaar moeten alle voertuigen klaar zijn voor eCall.

Deze mededeling is bedoeld om de EU-instellingen te informeren over de geboekte vooruitgang en nieuwe maatregelen voor te stellen om effectief te beginnen met de implementatie van eCall in Europa. Om een oplossing te vinden voor de huidige impasse overweegt de Commissie drie mogelijke beleidsopties: 1) geen interventie en de introductie aan de marktkrachten overlaten; 2) ondersteunen van vrijwillige introductie door de industrie of 3) verplichte introductie via regelgeving.

In haar mededeling stelt de Commissie maatregelen voor om eCall daadwerkelijk vrijwillig te introduceren in Europa. Indien deze vrijwillige benadering eind 2009 niet resulteert in de invoering van de dienst eCall in Europa, is de Commissie voornemens in 2010 nieuwe regelgevende maatregelen te nemen om het eCall-systeem standaard in nieuwe voertuigen met typegoedkeuring in Europa te doen installeren, om de kosten van de systemen te verminderen en ervoor te zorgen dat het in alle Europese landen wordt ingevoerd.

3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?

De Commissie stelt een vrijwillige benadering voor om de pan-Europese eCall-dienst daadwerkelijk in Europa te introduceren. Het betreft de volgende maatregelen:

- De Commissie, de lidstaten en alle andere belanghebbenden ondersteunen actief de werkzaamheden van het Europees platform voor de implementatie van eCall en de werkgroepen daarvan, om te zorgen voor de tijdige invoering van alle definities, richtsnoeren en goede praktijken.
- De Commissie lanceert samen met de lidstaten en de andere belanghebbenden gecoördineerde bewustmakingscampagnes om het begrip en de vraag naar de dienst te verhogen.
- De lidstaten, de PSAP (Public Service Answering Point) organisaties, de auto- en telecommunicatie-industrie voeren samen met de belanghebbenden proefprojecten uit.

In de mededeling geeft de Commissie aan dat, als eind 2009 geen aanzienlijke vooruitgang wordt geboekt met betrekking tot de invoering van eCall, zij voornemens is in 2010 de volgende regelgevingmaatregelen te nemen:

- Een tot de lidstaten gerichte aanbeveling betreffende de transmissie van eCalls door mobiel-netwerkexploitanten, met inbegrip van de gegevens vanuit de systemen aan boord naar de PSAP's;
- Een voorstel voor een verordening in het kader van de wetgeving inzake typegoedkeuring voor voertuigen voor de verplichte introductie van het eCall-systeem in nieuwe voertuigen met typegoedkeuring in Europa;
- Beoordeling van een eventuele regelgevende maatregel voor de noodzakelijke modernisering van de PSAP-infrastructuur die nodig is voor de correcte ontvangst en behandeling van eCalls. De daaruit resulterende verordening, die de lidstaten verplicht de noodzakelijke maatregelen te nemen voor de implementatie van eCall, zal gebaseerd zijn op de aanbevelingen van het Europese platform voor de implementatie van eCall.

In de toekomst gepresenteerde concrete voorstellen voor wet- en regelgeving zullen, zoals gebruikelijk via de reguliere nationale trajecten, worden beoordeeld op subsidiariteit en proportionaliteit.

Subsidiariteit: Voor zover nu een oordeel kan worden gegeven over de subsidiariteit luidt het oordeel positief. Voor het verkeer bestaan er geen landsgrenzen en voor het succes van de pan-Europese eCall-dienst is het noodzakelijk dat eCall ingevoerd is in alle landen van de EU. Standaardisatie en coördinatie op Europees niveau is daarvoor essentieel.

Proportionaliteit: Deels positief (wat betreft de vrijwillige maatregelen) en deels negatief (wat betreft voorstellen voor nieuwe wet- en regelgeving). De maatregelen worden nu vrijblijvend beschreven en worden bijgevolg door Nederland onderschreven. De strekking en de implementatietermijn van de nieuwe wet- en regelgeving is echter nog onduidelijk en de gevolgen van de implementatie zullen ingrijpend zijn. In de toekomst gepresenteerde concrete nieuwe voorstellen voor wet- en regelgeving zullen, zoals gebruikelijk, via de reguliere nationale procedures worden beoordeeld op proportionaliteit.

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

De consequenties zijn nog niet bekend. De mededeling bevat geen informatie over extra financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger voor de voorgestelde maatregelen. In de toekomst gepresenteerde concrete voorstellen voor wet- en regelgeving zullen, zoals gebruikelijk via de reguliere nationale procedure, worden beoordeeld op kosten en baten. Het invoeren van eCall, waartoe al in 2005 is besloten, heeft uiteraard wel financiële gevolgen voor de rijksoverheid, het bedrijfsleven en de burger. De kosten voor de rijksbegroting zijn nu nog niet bekend. Budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels budgetdiscipline.

Vanaf 2009 wordt de eCall-techniek ook in enkele typen nieuwe auto's ingebouwd. Inbouw wordt begroot op € 150,- per auto. Er is geen verplichting tot inbouw. De kosten voor burgers en bedrijven (geschat wordt dat niet meer dan 200 000 automobilisten eCall inbouwen) bedragen naar schatting in totaal € 30 000 000,-.

EU-berekeningen uit 2005 suggereren dat Europees breed de financiële baten (€ 26 miljard) vooral uit lagere medische kosten en minder filevorming bestaan. De kosten (€ 4,55 miljard) liggen lager en bestaan vooral uit het inbouwen van de apparatuur in de auto's en aanpassen van de 112-structuur.

4. Nederlandse positie over de mededeling:

Nederland steunt het eCall initiatief van de Commissie. Het verkorten van de tijd tussen melding van ongevallen en de aankomst van hulpdiensten ter plaatse bevordert de verkeersveiligheid en de doorstroming op de wegen en verbetert de hulpverlening aan burgers. Via deze mededeling worden de lidstaten aangezet tot het effectief implementeren van de dienst eCall in Europa. Nederland hoopt dat de voorgestelde maatregelen het gewenste resultaat opleveren, maar stelt vast dat dit zeer afhankelijk is van de inspanningen van de automobielfabrikanten en de aanbieders van mobiele telefonie.

Nederland heeft op 8 november 2007 het Memorandum van Overeenstemming over eCall (eCall-MvO) ondertekend. De Nederlandse 112-infrastructuur is in technische zin aangepast waardoor de 112-centrale geschikt is voor de ontvangst van eCall oproepen. In organisatorische zin moeten er nog aanpassingen gemaakt worden, zoals de doorschakeling van eCall berichten naar de regionale meldkamers. Slechts in enkele typen auto's (o.a. van BMW en Volvo) is de eCall-techniek ingebouwd. Nederland is van mening dat het ontbreken van gelijktijdige actie door alle belanghebbenden, met name de auto-industrie, de mobiele telecommunicatie-exploitanten, de nooddiensten en de lidstaten, een reële hindernis is bij de implementatie van eCall.

Nederland vindt het opmerkelijk dat de Commissie in de mededeling stelt dat zij voornemens is in 2010 regelgevingmaatregelen te nemen, indien tegen eind 2009 geen aanzienlijke vooruitgang is geboekt. Dit terwijl in deze mededeling door de Commissie eerst aangegeven wordt dat ze drie mogelijke beleidsopties overweegt om de huidige impasse te doorbreken, te weten een optie om niet te interveniëren, een vrijwillige benadering en een regelgevende benadering. De Commissie wil kennelijk minder dan een jaar wachten op de vrijwillige benadering. Deze periode is veel te kort om het effect van deze benadering te beoordelen.

De strekking en de implementatietermijn van de nieuwe wet- en regelgeving is nog onduidelijk. De gevolgen van de implementatie zijn op dit

moment niet volledig te beoordelen maar bepaalde vraagstukken zullen hierbij nog opgelost moeten worden, zoals de doorzetting van eCall-berichten naar de regionale meldkamers en hulpverleningsdiensten, de gevolgen voor de voorraad mobiele telefoonnummers, het privacy aspect en de handelsbarrière voor autoproducenten van buiten de Europese Unie.

Nederland steunt de vrijwillige benadering van de Europese Commissie voor de invoer van de dienst eCall in Europa. Hoewel Nederland nieuwe wet- en regelgeving op Europees niveau nu onwenselijk vindt, ziet Nederland in dat, indien de gewenste, vrijwillige inspanningen van de lidstaten achterwege blijven of slechts gedeeltelijk worden ondernomen, te zijner tijd Europese wet- en regelgeving nodig is om de pan-Europese dienst eCall tot een succes te maken. Nederland erkent dat de verkeersveiligheid voor Nederlandse burgers die deelnemen aan het verkeer in andere lidstaten het belangrijke voordeel is van de verplichte introductie van de dienst eCall in Europa. In de toekomst gepresenteerde concrete nieuwe voorstellen voor wet- en regelgeving zullen, zoals gebruikelijk, via de reguliere nationale procedures worden beoordeeld op proportionaliteit.