

Vergaderjaar 2012–2013

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1671

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 augustus 2013

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

Fiche 1: Besluit en verordening eCall

Fiche 2: Wijziging richtlijn nucleaire veiligheid (Kamerstuk 22 112, nr. 1672)

Fiche 3: Richtlijn en mededeling elektronische facturering en aanbesteding overheidsopdrachten (Kamerstuk 22 112, nr. 1673)

Fiche 4: Verordening aanpassing comitologie post-Lissabon (PRAC – delegatie) (Kamerstuk 22 112, nr. 1674)

Fiche 5: Mededeling en aanbeveling Roma (Kamerstuk 22 112, nr. 1675)

Fiche 6: Mededeling maatregelen tegen lock-in bij opbouw van ICT-systemen (Kamerstuk 22 112, nr. 1676)

Fiche 7: Verordening langetermijninvesteringsfondsen (Kamerstuk 22 112, nr. 1677)

Fiche 8: Verordening vergoedingen geneesmiddelenbewaking (Kamerstuk 22 112, nr. 1678)

Fiche 9: Mededeling «naar een meer competitieve en efficiënte defensie- en veiligheidssector» (Kamerstuk 22 112, nr. 1679)

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

Fiche: Besluit en verordening eCall

1. Algemene gegevens

Het pakket omvat de volgende twee voorstellen:

- Voorstel voor een BESLUIT betreffende de invoering van een interoperabele eCall in de hele EU;
- Voorstel voor een VERORDENING inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG.

Datum Commissiedocument

13 juni 2013

Nr. Commissiedocument

COM (2013) 315 (Besluit tot invoering interoperabele eCall)

COM (2013) 316 (Verordening inzake typegoedkeuring)

Prelex

http://ec.Europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202790

http://ec.Europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202791

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board
SEC(2011) 1019

http://ec.Europa.eu/governance/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

Behandelingstraject Raad

Transportraad

Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

a) Rechtsbasis

Besluit 315: Artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

Verordening 316: Artikel 114 van het VWEU.

b) Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement

Gewone wetgevingsprocedure art. 294 VWEU. De Raad stemt met gekwalificeerde meerderheid; het Europees Parlement heeft medebeslissingsrecht.

c) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

Er is voorzien in de vaststelling van gedelegeerde handelingen en in de vaststelling van uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie in COM(2013) 316 artikel 5, lid 7, artikel 6, lid 4, en artikel 8, lid 2. De Commissie kan hiermee besluit vaststellen inzake;

- technische voorschriften en tests voor de typegoedkeuring van eCall-boordsystemen
- nader definiëren van het verbod op traceren en volgen en de daarbij behorende privacyversterkende technologieën, alsmede voorwaarden voor verwerking van privégegevens en gebruikersinformatie
- vrijstellingen voor bepaalde voertuigen of voertuigklassen.

2. Samenvatting BNC-fiche

• Korte inhoud voorstel

Dit voorstel zal ervoor zorgen dat vanaf oktober 2015 alle nieuwe typen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen uitgerust zullen zijn met het 112 eCall-systeem. Daarnaast verplicht dit voorstel tot aanpassen van de nodige infrastructuur voor een correcte ontvangst en behandeling van eCalls in noodoproepcentrales om de compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit van eCall- diensten in de EU te garanderen. Het voorstel kan naar schatting een reductie van 2500 verkeersdoden in Europa realiseren.

• Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

Artikel 91 resp. 114 VWEU. Nederland onderschrijft de bevoegdheid van de Unie op dit terrein.

De subsidiariteit wordt positief beoordeeld. Het stellen van de minimale voertuigeisen moet op Europees niveau gebeuren. Daarnaast zal de eCall faciliteit pas maximaal functioneren als in alle lidstaten het signaal kan worden ontvangen en behandeld.

De proportionaliteit wordt positief beoordeeld, met een kanttekening. Gezien de huidige foutmarge van 65%, en de daarmee gepaard gaande kosten, moet nader worden bezien wanneer het verantwoord is om over te gaan op verplichte invoering.

• Implicaties/risico's/kansen

- eCall biedt vooral kansen voor het verbeteren van de noodhulp en incidentmanagement. Gemiddeld kunnen de aanrijdtijden met wel 4 minuten worden verkort. Indien eCall leidt tot een grote hoeveelheid valse alarmmeldingen kan eCall ook een risico inhouden voor de afhandeling van noodmeldingen. De kansen worden hoger ingeschat dan de risico's. De risico's zijn te beperken door o.a. manuele meldingen te filteren op urgentie. Die zijn bijvoorbeeld door te schakelen naar particuliere alarmcentrales (zoals van ANWB)
- De uitgebreide communicatiemogelijkheden van voertuigen bieden kansen voor onafhankelijke aanbieders van aanvullende diensten (ANWB), zoals reisinformatie en schadeherstellingen (autofabrikanten).

• Nederlandse positie

Nederland is positief over de verplichte invoering van eCall in de EU. eCall kan een bijdrage leveren aan een verbetering van de noodhulp door middel van kortere aanrijdtijden bij incidenten, omdat de exacte locatie bekend is. Dit zal naar verwachting leiden tot een reductie van ca. 10–15 dodelijke verkeersslachtoffers per jaar bij 100% invoering. eCall kan ook leiden tot betere doorstroming, omdat plaatsen van incidenten eerder vrijgemaakt en opgeruimd worden. De verkeersinformatievoorziening na een incident wordt ook sneller en beter, waardoor vervolgongevallen en vertraging is te voorkomen.

Nederland heeft bedenkingen over de kosten van valse meldingen en zal dit in kritisch volgen, zowel in het Europese HeERO preployment project als tijdens de onderhandelingen over deze Verordening.

3. Samenvatting voorstel

Dit voorstel beoogt ervoor te zorgen dat vanaf oktober 2015 alle nieuwe modellen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen uitgerust zullen zijn met het 112 eCall-systeem. Daarnaast verplicht dit voorstel tot aanpassen van de nodige infrastructuur voor een correcte ontvangst en behandeling

van eCalls in noodoproepcentrales om de compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit van eCall- diensten in de EU te garanderen. Het voorstel kan naar schatting een reductie van 2500 verkeersdoden in Europa realiseren. Per lidstaat kan de winst verschillen door de bevolkingsdichtheid en de weg- en nooddienstinfrastructuur. De winst in Nederland wordt geschat op 10–15 doden door een verkorting van de aanrijtijd van gemiddeld 4 minuten.

Hiertoe liggen de volgende documenten ter besluitvorming voor:

1. COM (2013) 315 (Besluit tot invoering interoperabele eCall)
2. COM (2013) 316 (Verordening inzake typegoedkeuring)

Ad 1. COM (2013) 315 (Besluit tot invoering interoperabele eCall):

De lidstaten voorzien op hun grondgebied uiterlijk op 1 oktober 2015 in de alarmcentrale-infrastructuur voor eCall die nodig is voor de correcte ontvangst en behandeling van alle eCalls, indien nodig gefilterd van niet-dringende oproepen, overeenkomstig de bij gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 vastgestelde specificaties teneinde de compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit van de interoperabele EU-wijde eCall-dienst te verzekeren. Dit doet geen afbreuk aan het recht van elke lidstaat om zijn eigen noodhulpdiensten te organiseren op de manier die het best is afgestemd op zijn behoeften, met inbegrip van de mogelijkheid om niet-dringende oproepen die niet door de alarmcentrale moeten worden behandeld, met name manueel geïnitieerde oproepen, te filteren.

Ad2. COM (2013) 316 (Verordening inzake typegoedkeuring):

Volgens dit voorstel moeten nieuwe types personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen zo worden gebouwd dat bij een ernstig ongeval automatisch het noodnummer 112 (eCall) wordt gebeld. Het moet ook mogelijk zijn manueel het noodnummer 112 te bellen. Er worden specifieke verplichtingen aan de fabrikant gesteld met betrekking tot de eisen waar het eCall systeem aan moet voldoen. Gezien de aard van de informatie waarop deze dienst betrekking heeft, worden regels inzake privacy en gegevensbescherming vastgesteld. Tenslotte wordt de mogelijkheid tot vrijstellen van specifieke voertuigen geregeld, alsmede de uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie door de Commissie. Het voorstel sluit af met de verplichting voor de lidstaten tot het vaststellen van sancties voor fabrikanten die deze verordening niet naleven.

• *Impact assessment Commissie*

De Commissie zelf heeft onderstaande baten geïdentificeerd in de effectbeoordeling:

- vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers (wanneer alle voertuigen met eCall zijn uitgerust: tussen 1% en 10%, afhankelijk van de bevolkingsdichtheid van het betrokken land en de weg- en noodhulpdienstinfrastructuurafname van de ernst van de verwondingen (tussen 2% en 15%);
- verlaging van de kosten die gepaard gaan met filevorming als gevolg van verkeersongevallen. Dit is terug te voeren op beter ongevalenbeheer: het ongeval wordt immers onmiddellijk aan de alarmcentrale gemeld en de gegevens erover kunnen worden doorgegeven aan de betrokken centrale meldkamer, die op haar beurt onmiddellijk andere weggebruikers kan inlichten en secundaire ongevallen kan helpen voorkomen;
- vergemakkelijking van het werk van de reddingdiensten en betere beveiliging van de reddingsploegen (zoals brandweer) die beknelde geraakte inzittenden uit een voertuig moeten bevrijden – omdat de MSD (Minimum Set of Data) in het eCall-bericht onder meer informatie over het brandstoftype bevat;
- minder SOS-infrastructuur aan de kant van de weg, aangezien elke weggebruiker vanuit zijn eigen voertuig een noodoproep kan initiëren.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid

Het voorstel is gebaseerd op artikel 91 VWEU respectievelijk artikel 114 VWEU. De EU is bevoegd. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.

b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

De subsidiariteit en proportionaliteit worden positief beoordeeld. Het stellen van de minimale voertuigeisen moet op Europees niveau gebeuren. Daarnaast zal de eCall faciliteit pas maximaal functioneren als in alle lidstaten het signaal kan worden ontvangen en behandeld. Gezien de verwachte effecten steunt Nederland een verplichte invoering van eCall in het voertuig. Ook het gebruik van het verplichtstellen van eCall voor correcte afhandeling van 112 oproepen is acceptabel voor Nederland. Nederland erkent echter de noodzaak kinderziektes te ondervangen en wil de termijn van invoering hierop afstemmen.

c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

Nederland kan zich vinden in het toekennen van de bevoegdheid aan de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen voor zover dit betrekking heeft op het vaststellen technische voorschriften en tests voor de typegoedkeuring van eCall-boordsystemen en de vrijstelling voor bepaalde voertuigen of voertuigklassen. Nederland heeft bedenkingen over het toekennen voor bevoegdheden inzake het nader definiëren van het verbod op traceren en volgen en de daarbij behorende privacyversterende technologieën, alsmede voorwaarden voor verwerking van privégegevens en gebruikersinformatie

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting

Vooralsnog zijn geen structurele financiële consequenties voorzien.

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

De marginale kosten voor de uitrusting van alle alarmcentrales met de nodige apparatuur voor de verwerking van 112-oproepen met locatie-informatie – E112-oproepen (verplicht krachtens de universelele-dienstrichtlijn11) – omvatten het volgende:

- een in-band modemservers (3 000 euro tot 20 000 euro, afhankelijk van het aantal eCalls);
- software voor de decodering van de MSD (minimum set of data) en integratie in de software van de alarmcentrale;
- opleiding.

De jaarlijkse bedrijfskosten moeten nog bij deze kosten worden opgeteld.

De kosten voor de modernisering van de alarmcentrales worden door de EC voor Nederland tussen de 100.000 en 500.000 euro geschat. De gemiddelde kosten per lidstaat voor aanpassing van het 1-1-2 platform worden door de EC ingeschat op circa 1,1 mln. euro afhankelijk van de organisatie van de noodhulpketen. Het Nederlandse HeERO (Harmonised eCall European Pilot) gaat vooralsnog uit van deze gemiddelde inschatting. De 1-1-2 alarmcentrales krijgen te maken met een verhoogd aanbod oproepen, waarvan mogelijk een groot aantal onterechte. Uit ervaringen opgedaan bij Third Party Services (TPS) zoals BMW(voor heel Europa) en Peugeot(Benelux) blijkt dat voor automatische eCall

meldingen deze percentages rond de 65% liggen. Voor het gebruik van manuele eCalls zal uitgebreide publieksvoorlichting noodzakelijk zijn. Overigens zijn de valse eCall meldingen een aandachtspunt. De systemen en technieken worden verbeterd. Nederland draait mee in het HeERO-programma dat de specificaties voor eCall meldingen verbetert.

Door toename van het aantal valse meldingen zullen de uitrukkosten vermoedelijk stijgen. Door actief in te zetten op verbetering van de techniek kan het aantal valse meldingen, en daarmee de kosten, worden verlaagd.

Voor het doorsturen van eCalls naar de verkeerscentrales wordt 120.000 euro kosten geschat voor aanpassen van de hardware en 180.000 euro voor aanpassing software en training. Ook moeten de RDW gegevens over de voertuigregistratie worden gekoppeld aan het systeem.

De budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels van budgetdiscipline.

c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger
Automobiel fabrikanten moeten investeren in eCall in de voertuigen en Mobiele Netwerk Operators moeten investeren in een aanpassing in hun netwerken. Beide partijen zullen de kosten hiervan waarschijnlijk doorberekenen aan de burger in de prijs van het product. De Commissie schat in haar impact assessment deze kosten op 50–180 euro per voertuig. Door integratie met bestaande typegoedkeuring kunnen de kosten voor toelating en toezicht tot een minimum worden beperkt.

d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger
Geen.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)
Het betreft een verordening die rechtstreeks zal werken, inhoudelijke omzetting in nationale wetgeving is niet nodig. Wel moeten sancties voor fabrikanten worden vastgesteld. Nederland zal in de onderhandelingen ook pleiten voor effectieve sancties van het afschermen of uitsluiten van onafhankelijke operatoren voor eCall diensten.

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

Oktober 2015. Deze datum is voor Nederland voor wat betreft de noodhulpketen een ambitieuze datum, op dit moment vinden scenario-testen plaats binnen de Europese pilot HeERO die de impact van eCall op het operationele proces moeten vaststellen.

c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling
Geen opmerkingen.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) Uitvoerbaarheid

De voorstellen zijn uitvoerbaar. Nederland is deelnemer in het Europese HeERO pre-deployment project. Dit project toont aan dat eCall uitvoerbaar is per oktober 2015 mits tijdig wordt begonnen met het operationaliseren van de projectresultaten.

b) Handhaafbaarheid

De voorstellen zijn handhaafbaar.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen implicaties.

9. Nederlandse positie

Nederland is op zich positief over de toekomstige verplichte invoering van eCall in de EU. eCall kan een bijdrage leveren aan een verbetering van de noodhulp door middel van kortere aanrijdtijden bij incidenten, omdat de exacte locatie bekend is. Dit zal naar verwachting leiden tot een reductie van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers per jaar. eCall kan ook leiden tot betere doorstroming, doordat informatie over de exacte locatie van een ongeval eerder bekend is, zodat vervolgongevallen eerder voorkomen kunnen worden. De termijn van invoering is afhankelijk van een toereikende oplossing voor de huidige foutmarge van 65% en de daarmee gepaard gaande kosten. Nederland zal zich hiervoor actief inzetten, zowel in het Europese HeERO preployment project als tijdens de onderhandelingen over deze Verordening.