



Cellule d'analyse européenne

**PROPOSITION DE DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'Union européenne
COM (2013) 315 [introduite par la Commission européenne le 13 juin 2013]**

**PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du
système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE
COM (2013) 316 [introduite par la Commission européenne le 13 juin 2013]**

Aperçu

Documents	proposition de décision et proposition de règlement; textes destinés à un processus législatif
Subsidiarité	oui, ces textes sont susceptibles de faire l'objet d'un avis motivé de subsidiarité
Domaines	transports, industrie automobile, systèmes de transport intelligents, réseaux mobiles

Objet

eCall est une initiative de la Commission européenne visant à apporter une assistance rapide aux automobilistes impliqués dans un accident de la route partout dans l'Union européenne¹.

Le système **eCall** est basé sur le numéro d'urgence européen "112", amélioré de la géo-localisation. En cas d'accident grave, le véhicule équipé de ce système envoie un appel automatique au centre le plus proche avec la localisation exacte du sinistre.

Objectif

Les deux propositions à l'examen visent à assurer le déploiement du service eCall basé sur le numéro 112 d'ici au 1er octobre 2015.

- L'objet de la proposition de règlement COM (2013) 316 est d'introduire dans le système de réception CE² par type des véhicules à moteur une obligation d'installation d'un système eCall embarqué.

- La proposition de décision COM (2013) 315 a trait à l'infrastructure des centres de réception des appels d'urgence (*public safety answering point*, PSAP), sur la base d'une triple approche réglementaire englobant, outre ces centres de réception des appels d'urgence, le système eCall embarqué et les réseaux de télécommunications.

¹ Source: website Digital agenda for Europe: <http://ec.europa.eu/digital-agenda/ecall-time-saved-lives-saved>

² Voir Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007; Journal officiel de l'Union européenne L 263/1 du 09.10.2007:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:263:0001:0001:FR:PDF>

Base juridique

- La proposition de règlement COM (2013) 316 se fonde sur l'article 114 du Traité sur le fonctionnement de l'UE qui traite du rapprochement des législations.
- La proposition de décision COM (2013) 315 se fonde sur la Directive 2010/40/UE³. Celle-ci prévoit (à l'art. 6, § 2) que la Commission présente une proposition pour le déploiement d'une action prioritaire, après avoir réalisé une analyse d'impact comportant une analyse coûts-avantages.

Contexte réglementaire

Les principaux actes juridiques, en fonction des trois groupes de parties prenantes impliqués, à savoir les opérateurs de réseaux mobiles, les services publics d'urgence et les constructeurs automobiles, sont les suivants:

système embarqué	Voir la proposition de règlement COM (2013) 316 à l'examen. Celle-ci s'inscrit plus particulièrement dans le cadre prévu par la directive 2007/46/CE, afin de rendre obligatoire le montage de l'équipement nécessaire au service eCall dans tous les véhicules neufs des catégories M1 et N1 (voitures particulières et véhicules utilitaires légers).
réseaux de communication mobile	Voir la Recommandation 2011/750/UE de la Commission du 8 septembre 2011 sur le soutien à un service eCall à l'échelle de l'UE dans les réseaux de communications électroniques en vue de la transmission d'appels d'urgence embarqués basés sur le numéro 112 (appels eCall)⁴.
centres de réception des appels d'urgence	Voir la proposition de décision COM (2013) 315 à l'examen. Voir également le Règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 <i>complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne</i>⁵, qui définit les spécifications applicables aux PSAP.

³ Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport; Journal officiel de l'Union européenne L 207/1 du 06.08.2010
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:207:0001:0013:fr:PDF>

⁴ Journal officiel de l'Union européenne L 303/46 du 22.11.2011
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:303:0046:0048:FR:PDF>

⁵ Journal officiel de l'Union européenne L 91/1 du 03.04.2013
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:091:0001:0004:FR:PDF>

Développements

Dès 2009, la Commission européenne plaidait en faveur du déploiement d'eCall.

On trouvera ci-après quelques éléments de son analyse faite dans la Communication COM (2009) 434 du 21 août 2009⁶.

- Constat

Chaque année, en Europe, il se produit plus de 1,2 million d'accidents qui exigent de fournir une assistance médicale. Davantage d'accidents encore nécessitent d'autres types d'assistance. Ainsi, en 2008, ces accidents avaient provoqué +/- 39 000 morts et plus de 1,7 million de blessés.

Lorsqu'il sera complètement déployé, on estime que le service paneuropéen d'appel d'urgence embarqué **eCall** permettra de **sauver jusqu'à 2 500 vies chaque année dans l'UE-27**, de limiter la gravité des blessures, de faire faire à la société d'importantes économies en frais de santé notamment et d'atténuer les souffrances humaines.

- Coexistence du service eCall paneuropéen et des services eCall propriétaires

Différents constructeurs automobiles et prestataires de services en Europe et dans le monde proposent des services d'appel d'urgence embarqués à leurs clients (p. ex. Volvo OnCall, GM OnStar, PSA, Fiat, BMW).

Ces services sont généralement groupés avec d'autres services comme l'assistance au dépannage, la téléphonie mobile embarquée, la navigation dynamique, etc. Les appels d'urgence sont reçus par des centres d'appel privés qui transfèrent les appels et les données relatives à l'accident aux PSAP.

Dans cette situation, la Commission européenne appuie l'argument: «eCall est le seul service offrant une couverture à l'échelle européenne: aucun accord particulier ni dispositif supplémentaire ne sera nécessaire et il fonctionnera aussi bien sur votre lieu de vacances et pendant vos déplacements professionnels que chez vous⁷».

- Progrès concernant l'engagement des principales parties intéressées

- Les opérateurs de télécommunications mobiles doivent traiter les appels eCall de la même façon qu'ils traitent les appels au 112. Ils doivent activer l'indicateur eCall sur leurs réseaux de façon à pouvoir identifier les appels eCall et les diriger vers le PSAP le plus approprié selon les autorités nationales.

- Les constructeurs automobiles indiquent que le montage d'un équipement standard eCall en usine sur tous les véhicules ne serait possible que **par voie réglementaire**.

- En 2009, quinze États membres de l'UE avaient signé le protocole d'accord relatif à eCall.

Trois autres états avaient également signé ce protocole: l'Islande, la Norvège et la Suisse.

⁶ Communication COM (2009) 434 du 21 août 2009 de la Commission européenne: «eCall: la phase de déploiement»: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0434:FIN:FR:PDF>

⁷ Voir Communication COM (2009) 434 précitée, p. 4

D'autres États membres avaient fait part de leur soutien à l'initiative et de leur volonté de signer à court terme le protocole d'accord relatif à eCall, à savoir **la Belgique**, la Bulgarie, la Hongrie, le Luxembourg, la Pologne et la Roumanie.

Il était recommandé aux États membres de perfectionner leur service de protection civile et l'infrastructure PSAP de façon à pouvoir traiter les appels eCall et les données contenues dans l'ensemble minimal de données (*Minimum Set of Data, MSD*).

L'analyse de 2009 portait aussi sur les progrès accomplis dans les activités de **normalisation**⁸.

Contenu des propositions

Le texte de chacune des deux propositions est court, ainsi qu'il apparaît ci-après.

La proposition de règlement COM (2013) 316 compte 12 articles.

Articles 2, 4 et 5:

La proposition exige que les nouveaux types de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers soient construits de manière à garantir le déclenchement automatique d'un appel d'urgence (eCall) vers le numéro 112 en cas d'accident grave. Il doit également être possible de déclencher manuellement un appel d'urgence (eCall) vers le 112.

Article 6:

Étant donné la nature des informations transmises par ce service, **des règles concernant la protection des données et de la vie privée sont prévues.**

Articles 5, 6 et 8:

La Commission européenne est habilitée à adopter des actes délégués en ce qui concerne:

- les exigences techniques détaillées et les essais relatifs à la réception par type des systèmes eCall embarqués, qui seront basés sur les normes visées à l'article 5;
- la protection des données et de la vie privée;
- les dérogations pour les véhicules à usage spécial et pour d'autres cas justifiés. Les dérogations seront limitées en nombre.

La proposition de décision COM (2013) 315 tient en 4 articles.

- L'article 1^{er} dispose que les États membres sont tenus de **déployer, le 1er octobre 2015 au plus tard, l'infrastructure des PSAP nécessaire** à la bonne réception et au traitement approprié de tous les appels eCall sur leur territoire.
- L'article 2 fait obligation aux États membres de faire rapport à la Commission sur l'état de la mise en oeuvre de la présente décision, au plus tard dix-huit mois après son entrée en vigueur.
- Les articles 3 et 4 règlent les dispositions finales.

⁸ Voir Communication COM (2009) 434 précitée, p. 5

Consultations

Les propositions ont fait l'objet de vastes consultations menées sur plusieurs années auprès des principales parties intéressées. Dès 2009, la Commission indiquait que: «Le service eCall bénéficie d'un large soutien de toutes les parties intéressées, y compris du Parlement européen, du Conseil, des États membres et du grand public⁹».

Il est à noter que le 14 juin 2013, c'est-à-dire le lendemain de la publication des deux propositions à l'examen, le Comité de direction de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) a été reçu par le président de la Commission européenne, M. Barroso.

Les CEO présents lui ont adressé plusieurs demandes. Parmi celles-ci, ils ont fait savoir que **le temps de livraison est trop court** dans une série de propositions, comme **eCall** et le bruit.

«The lead-time given to the industry is too short on a number of proposals, such as eCall and noise»; voir communiqué de presse:

http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/press_release_automobile_industry_leaders_meet_president_barroso

Incidence budgétaire

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.

Quant aux conséquences financières pour les États membres, il est indiqué que: «Le projet est de maintenir les coûts financiers et administratifs aussi bas que possible pour les autorités nationales et/ou régionales, en proportion des objectifs à atteindre.» Voir proposition COM (2013) 315 à l'examen, p. 8.

Analyse d'impact

L'analyse d'impact présente 3 options: 1°) aucune action de l'UE; 2°) approche volontaire; 3°) mesures réglementaires.

Depuis 2003, la Commission européenne soutenait l'approche volontaire¹⁰.

En 2009, elle déplorait des progrès trop lents et le fait que la mise en service ait pris beaucoup de retard. Elle annonçait de nouvelles mesures réglementaires en cas de persistance de la situation¹¹.

Ces mesures réglementaires avec une échéance fixée au 1^{er} octobre 2015, font à présent l'objet des propositions législatives à l'examen.

L'**analyse d'impact** étendue (5 parties), figure ci-après (document SEC (2011) 1019 en Anglais):

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

⁹ Voir Communication COM (2009) 434 précitée, p. 3

¹⁰ «*This bottom-up approach, supported by the Commission since 2003, has not provided significant progress so far and the progress towards eCall implementation remains limited*»; voir document SEC (2011) 1019 ci-dessus, p. 15.

¹¹ Voir COM (2009) 434 précitée

Subsidiarité et proportionnalité

La Commission européenne estime que chacune des deux propositions respecte les principes de subsidiarité et de proportionnalité.

Elle estime notamment que: «Il faut agir à l'échelle de l'UE afin de garantir l'interopérabilité et la continuité du service dans l'ensemble de l'Europe, ce qui ne peut être atteint de manière satisfaisante au niveau des États membres¹²».

La justification mentionne également comme valeur ajoutée le fait d'éviter la fragmentation du marché et d'agir à l'échelle de l'UE, en faisant appel à des normes communes.

Selon la Commission européenne, une partie importante de la mise en oeuvre (organisation des PSAP) est laissée aux organes de décision nationaux. *«Chaque État membre pourra organiser ses services d'urgence de la manière la plus rentable et la mieux adaptée à ses besoins, y compris la possibilité de filtrer les appels qui ne sont pas des appels d'urgence et ne peuvent donc pas être traités par des PSAP eCall, en particulier dans le cas d'appels eCall déclenchés manuellement».*¹³

Un avis dans le cadre de la procédure de subsidiarité peut être rendu jusqu'au **9 septembre 2013**, ou après cette date dans le cadre du dialogue politique avec la Commission européenne.

En savoir plus

Vous pouvez consulter les documents via le lien ci-après:

- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0315:FIN:FR:PDF>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0316:FIN:FR:PDF>

Les travaux des parlements nationaux relatifs aux deux propositions sont à consulter sur IPEX (InterParliamentary EU information eXchange, www.ipex.eu):

Documents→ Recherche avancée/Code: Année: Numéro:

En 2010, la France avait émis des réserves vis-à-vis de l'eCall paneuropéen en tant que solution unique (voir lettre du 3 mars 2010 en annexe XV de l'analyse d'impact précitée).

Descripteurs Eurovoc: véhicule à moteur, homologation, téléphone, équipement de véhicule, norme européenne, sécurité routière, aide d'urgence, protection des données, système de transport intelligent, réseau de transmission, accident de transport, premiers secours, transport routier

* *
*

Rédaction: Laurent Pottier; 15.07.2013

¹² Voir proposition COM (2013) 315, p. 7

¹³ Voir proposition COM (2013) 315, p. 8



Europese analysecel

VOORSTEL VOOR EEN BESLUIT VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de invoering van een interoperabele eCall in de hele EU

COM (2013) 315 [ingediend door de Europese Commissie op 13 juni 2013]

VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG

COM (2013) 316 [ingediend door de Europese Commissie op 13 juni 2013]

Overzicht

Documenten	voorstel voor een besluit en voorstel voor een verordening; teksten bestemd voor een wetgevend proces
Subsidiariteit	ja, deze teksten zijn vatbaar voor een gemotiveerd advies inzake subsidiariteit
Domeinen	transport, auto-industrie, intelligente vervoerssystemen, mobiele netwerken

Onderwerp

eCall is een initiatief van de Europese Commissie dat tot doel heeft automobilisten die eender waar in de Europese Unie bij een verkeersongeval zijn betrokken op een snelle manier bijstand te verlenen¹.

Het **eCall**-systeem is gebaseerd op het Europese noodnummer 112, maar maakt bovendien gebruik van geolokalisatie. Bij een ernstig ongeval stuurt het voertuig dat met eCall is uitgerust automatisch een oproep naar het dichtstbijzijnde centrum met de exacte locatie van het onheil.

Doelstelling

Bovenvermelde voorstellen moeten ervoor zorgen dat het op het noodnummer 112 gebaseerde eCall-systeem op 1 oktober 2015 in dienst kan worden genomen.

- Het doel van het voorstel voor een verordening COM (2013) 316 is een eis voor de installatie van een eCall-boordsysteem op te nemen in het EG-typegoedkeuringssysteem² voor motorvoertuigen.
- Het voorstel voor een besluit COM (2013) 315 heeft betrekking op de alarmcentrale-infrastructuur (PSAP's, *Public Safety Answering Points*), één van de drie pijlers van de regelgevende eCall-strategie. De andere twee zijn de boordapparatuur en de telecommunicatienetwerken.

¹ bron: website Digital agenda for Europe: <http://ec.europa.eu/digital-agenda/ecall-time-saved-lives-saved>

² zie Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007; Publicatieblad van de Europese Unie L 263/1 van 09.10.2007:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:263:0001:0001:NL:PDF>

Rechtsgrondslag

- Het voorstel voor een verordening COM (2013) 316 is gestoeld op artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie dat betrekking heeft op de onderlinge aanpassing van de wetgevingen.
- Het voorstel voor een besluit COM (2013) 315 is gestoeld op Richtlijn 2010/40/EU³. Deze laatste bepaalt (in art. 6 § 2) dat de Commissie, na het uitvoeren van een effectbeoordeling met kosten-batenanalyse, een voorstel indient betreffende het invoeren van een prioritaire actie.

Regelgevend kader

De voornaamste rechtshandelingen, in functie van de drie betrokken groepen van belanghebbenden (exploitanten van mobiele netwerken, openbare nooddiensten en de auto-industrie), zijn:

voertuigsystemen	Zie bovenvermeld voorstel voor een verordening COM (2013) 316. Dit voorstel kadert meer bepaald in Richtlijn 2007/46/EG om eCall verplicht te maken in alle nieuwe voertuigen van het type M1 en N1 (personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen).
mobielecommunicatienetwerken	Zie Aanbeveling 2011/750/EU van de Commissie van 8 september 2011 ter ondersteuning van een EU-wijde eCall-dienst in elektronischecommunicatienetwerken voor de transmissie van op 112 gebaseerde noodoproepen uit voertuigen (eCalls) ⁴ .
alarmcentrales	Zie bovenvermeld voorstel voor een besluit COM (2013) 315. Zie ook Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 van de Commissie van 26 november 2012 <i>tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad, wat de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall betreft</i> ⁵ , die de specificaties van de alarmcentrales bepaalt.

³ Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen; Publicatieblad van de Europese Unie L 207/1 van 06.08.2010
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:207:0001:0013:nl:PDF>

⁴ Publicatieblad van de Europese Unie L 303/46 van 22.11.2011
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:303:0046:0048:NL:PDF>

⁵ Publicatieblad van de Europese Unie L 91/1 van 03.04.2013
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:091:0001:0004:NL:PDF>

Ontwikkelingen

De Europese Commissie drong al **in 2009** aan op de implementatie van eCall.

Hieronder worden een aantal elementen aangehaald uit de analyse die de Commissie heeft gemaakt in mededeling COM (2009) 434 van 21 augustus 2009⁶.

- Vaststelling

Jaarlijks is in Europa bij meer dan 1,2 miljoen ongevallen medische bijstand vereist, en bij nog veel meer ongevallen andere soorten bijstand. In 2008 vielen er op de Europese wegen ongeveer 39.000 doden en meer dan 1,7 miljoen gewonden te betreuren.

Geschat wordt dat de pan-Europese dienst voor noodoproepen vanuit voertuigen, **eCall** genaamd, wanneer hij volledig is geïmplementeerd, **het aantal verkeersdoden in de EU-27 jaarlijks kan doen dalen met 2 500**, 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.

- Co-existentie van de pan-Europese eCall en merkgebonden eCall-diensten

Merkgebonden noodoproepdiensten in voertuigen worden in Europa en wereldwijd aangeboden door verschillende automerken en dienstverleners (bv. Volvo OnCall, GM OnStar, PSA, Fiat, BMW).

Zij zijn gewoonlijk gekoppeld aan andere diensten, zoals pechverhelping, mobiele telefonie aan boord, dynamische navigatie, enz. De noodoproepen worden ontvangen door private callcenters die de oproep en de ongevalgegevens naar de PSAP's doorsturen.

De Europese Commissie voert in dat verband het argument aan dat eCall de enige dienst is die dekking biedt over heel Europa, dat er geen speciale overeenkomsten of extra apparatuur voor nodig zijn en dat eCall zowel op een vakantiebestemming, tijdens een zakenreis als thuis zal werken⁷.

- Vooruitgang betreffende de verbintenis van de voornaamste belanghebbenden

- De mobiele telecomunicatie-exploitanten moeten eCalls op dezelfde manier behandelen als 112-oproepen. Zij moeten het eCall-sigitaal in hun netwerken activeren, zodat zij eCalls kunnen identificeren en doorsturen naar het meest geschikte PSAP dat daartoe door de nationale overheden is aangewezen.

- Volgens de autofabrikanten is het alleen **via regelgeving** mogelijk ervoor te zorgen dat alle voertuigen standaard worden uitgerust met eCall-apparatuur.

- Sinds 2009 hebben vijftien EU-lidstaten het memorandum van overeenstemming inzake eCall ondertekend.

Ook drie andere Europese landen ondertekenden het: IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

⁶ Mededeling van de Europese Commissie COM (2009) 434 van 21 augustus 2009: «eCall: tijd voor implementatie»: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0434:FIN:NL:PDF>

⁷ zie voornoemde mededeling COM (2009) 434, p. 4

Andere lidstaten hebben hun steun voor het initiatief uitgedrukt en hun bereidheid om het memorandum op korte termijn te ondertekenen: **België**, Bulgarije, Hongarije, Luxemburg, Polen en Roemenië.

De lidstaten werden verzocht hun nooddiensten, de PSAP-infrastructuur om eCalls te beantwoorden en de MSD-gegevens (MSD, *Minimum Set of Data*) te moderniseren.

In deze analyse uit 2009 werd eveneens verslag uitgebracht over de geboekte vooruitgang op het stuk van **normalisatie**activiteiten⁸.

Inhoud van de voorstellen

Zoals hieronder zal blijken, is de inhoud van beide voorstellen beknopt.

Het voorstel voor een verordening COM (2013) 316 bestaat uit 12 artikelen.

Artikelen 2, 4 en 5:

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.

Artikel 6:

Gezien de aard van de informatie waarop deze dienst betrekking heeft, **worden regels inzake privacy en gegevensbescherming vastgesteld**.

Artikelen 5, 6 en 8:

De Europese Commissie is bevoegd om gedelegeerde handelingen te stellen met betrekking tot:

- gedetailleerde technische voorschriften en tests voor de typegoedkeuring van eCall-boordsystemen, welke worden gebaseerd op de normen die zijn vermeld in artikel 5;
- privacy en gegevensbescherming;
- vrijstellingen voor voertuigen voor speciale doeleinden en in andere gerechtvaardigde gevallen. Het aantal vrijstellingen wordt beperkt.

Het voorstel voor een besluit COM (2013) 315 bestaat uit 4 artikelen.

- In artikel 1 wordt bepaald dat de lidstaten **uiterlijk 1 oktober 2015 de alarmcentrale-infrastructuur voor eCall (PASP's) dienen uit te rollen die nodig is** voor de correcte ontvangst en verwerking van alle eCalls op hun grondgebied.
- In artikel 2 worden de lidstaten ertoe verplicht om 18 maanden na de inwerkingtreding van dit besluit aan de Commissie verslag uit te brengen over de tenuitvoerlegging ervan.
- De artikelen 3 en 4 regelen de slotbepalingen.

⁸ zie voornoemde mededeling COM (2009) 434, p. 5

Raadplegingen

De voorstellen zijn het voorwerp geweest van een uitgebreide raadpleging van de voornaamste belanghebbenden, die meerdere jaren heeft geduurd. Al in 2009 meldde de Commissie dat eCall brede steun van alle belanghebbenden geniet, waaronder het Europees Parlement, de Raad, de lidstaten en het grote publiek⁹.

In dat verband kan worden vermeld dat op 14 juni 2013, daags na de publicatie van bovenvermelde voorstellen, het directiecomité van de European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) is ontvangen door de voorzitter van de Europese Commissie, de heer Barroso.

De aanwezige CEO's hebben toen een aantal verzoeken gericht tot de voorzitter. Zo gaven zij te kennen dat de in een aantal voorstellen **vermelde leveringstijd te kort is**, onder meer voor **eCall** en geluidsreductie.

"The lead-time given to the industry is too short on a number of proposals, such as eCall and noise."; zie persbericht:

http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/press_release_automobile_industry_leaders_meet_president_barroso

Budgettaire impact

Het voorstel heeft geen impact op de EU-begroting.

Wat de financiële gevolgen voor de lidstaten betreft, wordt in het voorstel het volgende gesteld: "Het is de bedoeling de financiële en administratieve kosten voor de nationale/regionale overheden te beperken tot een minimum dat in overeenstemming is met de beoogde doelstellingen." Zie het bovenvermelde voorstel COM (2013) 315, p. 8.

Effectbeoordeling

In de effectbeoordeling worden drie opties voorgesteld: 1°) geen EU-maatregelen; 2°) vrijwillige benadering; 3°) regelgevende maatregelen.

De Europese Commissie is sinds 2003 voorstander van een vrijwillige benadering¹⁰.

In 2009 betreurde zij dat er te traag vooruitgang werd geboekt en dat de invoering aanzienlijke vertragingen had opgelopen. Zij kondigde aan dat er nieuwe regelgevende maatregelen zouden worden getroffen indien deze situatie zou aanhouden¹¹.

Deze regelgevende maatregelen vervallen op 1 oktober 2015 en maken thans het voorwerp uit van de bovenvermelde wetgevingsvoorstellen.

De uitgebreide **effectbeoordeling** (5 delen) is hieronder terug te vinden (document SEC (2011) 1019, in het Engels):

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

⁹ zie voornoemde mededeling COM (2009) 434, p. 3

¹⁰ *"This bottom-up approach, supported by the Commission since 2003, has not provided significant progress so far and the progress towards eCall implementation remains limited."*; zie bovenvermeld document SEC (2011) 1019, p. 15

¹¹ zie voornoemde mededeling COM (2009) 434

Subsidiariteit en evenredigheid

De Europese Commissie is van mening dat beide voorstellen met de subsidiariteits- en evenredigheidsbeginselen stroken.

Zij is bovendien van mening dat, om de interoperabiliteit en de continuïteit van de dienst in heel Europa te garanderen, een optreden op EU-niveau is vereist aangezien deze doelstelling niet voldoende door de lidstaten alleen kan worden verwezenlijkt¹².

De motivering vermeldt ook als toegevoegde waarde dat wordt voorkomen dat de markt versnipperd raakt en dat er aan de hand van gemeenschappelijke normen op EU-niveau wordt opgetreden.

Volgens de Europese Commissie wordt een substantieel deel van de uitvoering (de organisatie van de alarmcentrales) overgelaten aan de nationale besluitvormingsinstanties: *"Elke lidstaat zal zijn eigen noodhulpdiensten kunnen 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."*¹³

Een advies in het kader van de subsidiariteitsprocedure kan tot **9 september 2013** uitgebracht worden. Na deze datum kan dit nog in het kader van de politieke dialoog met de Europese Commissie.

Nadere informatie

U kunt de documenten via de onderstaande link raadplegen:

➤ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0315:FIN:NL:PDF>

➤ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0316:FIN:NL:PDF>

De werkzaamheden van de nationale parlementen met betrekking tot beide voorstellen kunnen worden geraadpleegd op IPEX (InterParliamentary EU information eXchange, www.ipex.eu):

Documenten → Geavanceerde zoekopdracht/ Code: Jaar: Nummer:

In 2010 had Frankrijk er bezwaar tegen gemaakt dat de pan-Europese eCall als enige mogelijke optie naar voren werd geschoven (zie brief van 3 maart 2010 in de bijlage XV van de voornoemde effectbeoordeling).

Eurovoc-descriptoren: motorvoertuig, homologatie, telefoon, automobieluitrusting, Europese norm, verkeersveiligheid, noodhulp, gegevensbescherming, intelligent vervoerssysteem, transmissienet, ongeval bij het vervoer, eerste hulp, wegvervoer
--

* *
*

Redactie: Laurent Pottier; 15.07.2013

¹² zie voorstel COM (2013) 315, p. 7

¹³ zie voorstel COM (2013) 315, p. 8