

30 JAAR EUROPESE INTERNE MARKT: resterende barrières binnen de EU

januari 2023

RAPPORTAGE

Inleiding

Hoog tijd voor een nieuwe impuls om de resterende barrières op de Interne Markt weg te nemen

In 1992 resulteerde het grootste wetgevingsprogramma van de Europese Gemeenschap tot dan toe - nota bene geleid door de Britse Commissaris Lord Cockfield - in de totstandkoming van de Interne Markt. Die Europese markt, met vrij verkeer van goederen, diensten, personen en kapitaal, werd de grootste geïntegreerde markt ter wereld. In een aantal opzichten is zij zelfs meer geïntegreerd dan de Amerikaanse markt. De Interne Markt bracht consumenten goedkopere, veiligere en groenere producten en meer keuze; bedrijven kregen toegang tot grotere en toegankelijker markten en nieuwe zakelijke kansen; daarnaast is de Interne Markt een doorslaggevende factor voor de invloed die de Europese Unie vandaag de dag in de wereld heeft. Immers, zij geeft de EU meer gewicht in handelsonderhandelingen en in de diplomatieke inspanningen om Europese belangen en waarden wereldwijd uit te dragen.

In het huidige onstabiele geopolitieke klimaat dringt toenemend het besef door dat een goedwerkende Interne Markt ook een sleutelvoorwaarde is voor het vergroten van de strategische autonomie van de EU. Een grotere mate van zelfvoorziening van de Europese Unie bij de productie van essentiële goederen kan niet worden bereikt op nationaal niveau, maar uitsluitend op EU-niveau. Daarvoor is echter wel vereist dat er op het hoogste niveau de politieke wil en het commitment bestaan om een probleemloos functioneren van de Interne Markt te garanderen, ook in tijden van crisis. Bedrijven en consumenten moeten volledig en absoluut kunnen vertrouwen op de vier Europese vrijheden. De Interne Markt moet dan ook *Chefsache* zijn; de chaos die zich afspeelde tijdens de eerste weken van de Covidpandemie mag nooit meer voorkomen.

De Interne Markt moet dus een politieke prioriteit zijn, maar het voltooiën en perfectioneren ervan vergt ook nog veel wetgevend werk. Hoewel er spectaculaire resultaten zijn behaald in de afgelopen dertig jaar, is er nog veel werk aan de winkel om het ongerealiseerde potentieel van de Interne Markt te benutten, met name op het vlak van diensten. Bovendien is er een aantal hardnekkige uitdagingen. Consistente en uniforme toepassing van de Europese regels is essentieel. Regelmatig zijn er grote verschillen in de nationale implementatie en handhaving van dezelfde Europese regels tussen Lidstaten. Dat tast het gelijke speelveld aan.

Ter gelegenheid van het dertigjarig bestaan van de Europese Interne Markt hebben VNO-NCW en MKB-Nederland een enquête uitgezet onder hun leden om in kaart te brengen welke barrières voor het bedrijfsleven de meeste belemmeringen opleveren. De resultaten van deze enquête zijn gebundeld in deze rapportage. Wij hopen dat zij een impuls kan geven om met nieuwe energie de nog resterende belemmeringen op de Interne Markt weg te nemen zodat het volle voordeel van dit visionaire Europese project eindelijk gerealiseerd kan worden.

Tien Sprekende Voorbeelden van Belemmeringen op de Europese Interne Markt

1. Meldplicht gedetacheerde werknemers in het buitenland

De **Detacheringsrichtlijn** (96/71/EG) verplicht bedrijven om werknemers die over de grens werk moeten verrichten bij de desbetreffende instanties aan te melden. Echter verschilt de implementatie van de richtlijn in elke Lidstaat door afwijkende eisen in de aanmeldingsprocedure en rapportage. Ook de portals om werknemers aan te melden verschillen en vereiste documenten dienen vaak in de taal van het desbetreffende land te worden aangeleverd. Met name voor mkb-bedrijven zijn die regels en rapportageverplichtingen belastend en onuitvoerbaar.

Voorbeeld 1

Bouwsector: in Duitsland moet er per dag per persoon worden aangegeven waar iemand werkt binnen een project. Dit is lastig in de bouw om te implementeren aangezien werknemers vaak op één dag aan verschillende projecten werken. De flexibiliteit rond de plaatsing van werknemers, die nodig is bij het uitvoeren van deze bouwwerkzaamheden, komt niet overeen met de inflexibele meldingsverplichtingen. Bij overtreding volgt een boete.

Voorbeeld 2

Standbouwsector: de standbouwbedrijven (bedrijven die zich bezig houden met het verhuren, opbouwen en afbreken van *stands* tijdens beurzen etc.) hebben aangegeven dat de meldingsplicht voor enorme administratieve lasten zorgt binnen de sector. De documenten die nodig zijn voor standbouwers die buiten Nederland opereren zijn als volgt: meldingsformulier als bewijs van aanmelding, brief met benoeming lokale contactpersoon, A1-verklaring, loonstrook, recente urenstaat, bewijs van betaling van salaris, arbeidsovereenkomst, collectieve bedrijfsverzekering en aantoonbaarheid van huisvesting en eten. In Frankrijk is er daarnaast nog een medische verklaring nodig. Tevens moeten deze documenten vaak in de taal van het land worden aangeleverd. In de praktijk houdt dit in dat bij standbouwbedrijven een werknemer een significant deel van de werkweek moet spenderen aan het verzamelen van de benodigde documentatie en het doen van benodigde notificaties voor elke op- en afbouwklus in het buitenland.

RAPPORTAGE

Voorbeeld 3

Apothekensector: bij ketens met filialen in meerdere landen in Europa is het nodig om in elk land een ander BSN-nummer aan te vragen. Deze procedures duren vaak lang omdat gemeentes grotere groepen niet binnen een aanzienlijke tijd kunnen helpen. De wachttijd heeft negatieve gevolgen voor het snel inzetbaar maken van de nieuwe medewerkers.

Voor de volgende sectoren van belang: (stand)bouwsector, apothekensector, bedrijven die werknemers binnen de EU voor een bepaalde tijd detacheren.

Hoe nu verder? Het is van belang dat er een balans wordt gevonden tussen flexibiliteit van vrij verkeer van personen aan de ene kant, en bescherming van socialezekerheidsstelsels en preventie van fraude aan de andere kant. Hierbij is het noodzakelijk om de **implementatie van de Detacheringsrichtlijn** op een manier te harmoniseren zodat deze werkbaar wordt voor (mkb)-bedrijven. Hierbij zijn verschillende oplossingen mogelijk. Wat betreft de **frequentie** van het melden van detachering is het belangrijk voor mkb-bedrijven dat deze wordt verminderd. Zo zou het wenselijk zijn als alle werknemers in één keer kunnen worden aangemeld voor het hele jaar, waarbij men alleen hoeft aan te geven welke werknemers op welke project in welk land werken. Ook zou het wenselijk zijn als de BSN-nummers van burgers aan elkaar kunnen worden gekoppeld, zodat buitenlandse krachten sneller kunnen worden ingezet. Een andere manier waarop de administratieve lasten rond detachering kunnen worden verminderd is als er een **uitzondering** wordt gemaakt op basis van de **werktijd** in het buitenland. Zo zou er een uitzondering kunnen worden gemaakt op de documentatieplicht voor werknemers die minder dan acht dagen in het buitenland werken. Het is hierbij wel van belang dat er een maximumtermijn (zoals die van acht dagen) van kracht blijft, zodat de bescherming van de werknemer die langer in het buitenland werkt niet in het geding komt. Aangaande de **rapportagevereisten** zou de voertaal van de benodigde documentatie Engels moeten worden. Dit voorkomt veel vertaalwerk. Indien nodig kan er gebruik worden gemaakt van een app die de documentatie kan vertalen. Ten slotte kan de **toegankelijkheid van de portals**, die vaak per land verschillend zijn, worden verbeterd. Het creëren van één portal dat door elke Lidstaat kan worden gebruikt zou hierbij gewenst zijn.

RAPPORTAGE

2. Administratieve procedures voor werken over de grens

De administratieve processen die moeten worden doorlopen bij het werken over de grens verschillen per land en weerhouden (mkb-)bedrijven in de praktijk ervan om operaties in het buitenland te starten. Zo verschillen procedures voor het aanvragen van vergunningen, de afwikkeling van werk en de kwaliteitsborging per Lidstaat. Daarnaast hebben bedrijven vaak onvoldoende informatie over deze procedures in de verschillende Lidstaten en weerhoudt de afwezigheid van deze informatie bedrijven er ook van om in het buitenland uit te breiden.

Voorbeeld 1

Bouwsector, vergunningen: vergunningen moeten in elk land op verschillende manieren en bij verschillende instanties worden aangevraagd. Het is vaak onduidelijk hoe het aanvraagproces eruit ziet en hoelang het proces zal duren, hierdoor wordt het plannen van buitenlandse projecten bemoeilijkt.

Voorbeeld 2

Bouwsector, kwaliteitsborging: verplichtingen rond kwaliteitsborging verschillen tussen Lidstaten. In Nederland moet de aannemer dossiers bijhouden om aan te kunnen tonen dat hij aan de kwaliteitseisen voldoet. In andere Europese landen geldt hiervoor een ander proces. Deze verschillen tussen deze verplichtingen zorgen er ook voor dat bedrijven uit andere landen zich niet in Nederland vestigen, maar ook dat Nederlandse bedrijven zich niet in het buitenland vestigen.

Voorbeeld 3

Bouwsector, afwikkeling van werk: in de Lidstaten zijn er verschillende processen rond de afwikkeling van werk. Zo worden betalingen in Nederland via het UWV geregeld. De gangbare manier van zaken doen is dat de factuur in eerste instantie zelf wordt voorgesloten door het bedrijf. Zodra er aan de kwaliteitseisen is voldaan wordt de factuur met de klant verrekend. In andere landen loopt dit bijvoorbeeld via een voorschotfactuur die wordt doorberekend aan de klant. Deze verschillen komen niet overeen met boekhoudingsmodellen en belemmeren kleinere bedrijven daarom om in het buitenland te opereren.

RAPPORTAGE

Voorbeeld 4

Huisdierenbranche: op de import van goederen die uit dezelfde materialen bestaan, wisselen de tarieven tussen Nederland en andere landen en gelden andere douaneformaliteiten. Nederland is veelal strikt in de leer en er moeten door bedrijven meer kosten worden gemaakt door onderbezetting van (controle op) containers. Producten kunnen via andere landen worden geïmporteerd, maar dit is inefficiënt en duur.

Voor de volgende sector van belang: bouwsector en de huisdierenbranche.

Hoe nu verder? Het zou helpen als de genoemde administratieve procedures en tarieven middels EU-wetgeving worden **geharmoniseerd**. Zo zouden vergelijkbare vergunningstrajecten de stap om een operatie in het buitenland te starten, verkleinen. Het proces van harmonisatie zal echter ingewikkeld zijn, met name vanwege de vraag welke procedures als uitgangspunt moeten worden gebruikt. Een andere, eenvoudiger oplossing zou daarom zijn om de informatievoorziening over de verschillende administratieve processen in Lidstaten helder en begrijpelijk te maken voor ondernemers. Hiervoor zou de **Single Digital Gateway** geschikt kunnen zijn. Het is daarbij van belang dat de informatie in alle EU-talen beschikbaar is.

3. Erkenning diploma's en beroepskwalificaties

Ondanks de **Beroepskwalificatierichtlijn (2005/36/EC)** worden er moeilijkheden ervaren met de erkenning van diploma's. Dit probleem is vooral gerelateerd aan het erkennen van kwalificaties binnen gereguleerde beroepen (zoals ingenieurs en vakmensen). Het is duur en tijdrovend om te zorgen dat deze professionele diploma's in andere Lidstaten erkend worden. Hierdoor wordt de mobiliteit van werknemers gehinderd.

Voorbeeld

Bouwsector: binnen de bouwsector zijn er in Limburg problemen met Nederlandse vakdiploma's die in België niet als dusdanig erkend worden. Het kost geld en tijd om te zorgen dat deze vakdiploma's erkend worden.

Voor de volgende sectoren van belang: bouwsector en de huisdierenbranche en verschillende andere sectoren.

Hoe nu verder? Richtlijn 2005/36/EC rond de erkenning van diploma's moet nauwer gevolgd worden in elke Lidstaat. Door het volgen van de aangegeven criteria kunnen alle diploma's die uitgegeven zijn door een bekwame autoriteit worden erkend. Gezien de **European Education Area** doelstellingen voor 2025, moeten Lidstaten nauwer samenwerken om te zorgen dat erkenning van diploma's in elke Lidstaat op een snelle en makkelijke manier kan worden geregeld. De criteria vastgesteld in **Richtlijn 2005/36/EC** kunnen hierin leidend blijven, maar de handhaving van de regelgeving moet worden verbeterd.

RAPPORTAGE

4. Verschillen in openbare aanbestedingsprocessen

De procedures en systemen voor openbare aanbestedingen verschillen per Lidstaat. De precieze werking van het aanbestedingssysteem is vaak onduidelijk voor buitenlandse partijen, waardoor het voor hen lastig is om mee te doen aan een aanbestedingsprocedure. De problemen liggen in ontbrekende informatie over de structuur van de openbare aanbestedingsmarkt en de beschikbare projecten.

Voorbeeld

Bouwsector: België maakt gebruik van een klassensysteem, waarbinnen een partij zich bij een aanbesteding moet kwalificeren voor een klasse. Om aan het aanbestedingsproces te kunnen meedoen is kennis vereist over de werking van het kwalificeringssysteem en in welke klasse de aanbesteding valt. Informatie over hoe het systeem werkt is moeilijk te vinden, waardoor buitenlandse partijen worden belemmerd om mee te doen aan het aanbestedingsproces.

Voor de volgende sector van belang: bouwsector

Hoe nu verder? Hoewel enige verschillen tussen landen altijd zullen blijven bestaan, is **harmonisatie van aanbestedingsprocedures** wenselijk. Dit zou deelname van buitenlandse bedrijven aan aanbestedingen makkelijker maken. Harmonisatie kan tot stand worden gebracht door het verbeteren van samenwerking tussen landen. Hierbij kan het creëren van een **Public Procurement Portal** van ondersteunende waarde zijn. Dit portal geeft toegang tot informatie over nationale aanbestedingsmarkten, publicatieplatformen, nationale klachtensystemen en beschikbare projecten binnen de Interne Markt.

RAPPORTAGE

5. Detachering ZZP'ers

Het inzetten van ZZP'ers in het buitenland is ingewikkeld. Voor ZZP'ers geldt een andere aanmeldprocedure en deze procedure verschilt per Lidstaat. Ook verschillen de arbeidsvoorwaarden van een zelfstandigen per Lidstaat. Hierdoor worden bedrijven gehinderd bij het detacheren van ZZP'ers.

Voorbeeld

(Stand)bouwsector: ZZP'ers kunnen niet worden aangemeld via het conventionele portaal voor werken in een ander land, zoals Duitsland. Er moet een andere procedure worden gevolgd die onduidelijk is en meer tijd in beslag neemt. Dit maakt het haast onmogelijk om ZZP'ers in het buitenland in te zetten.

Voor de volgende sector van belang: (stand)bouwsector.

Hoe nu verder? Om te zorgen dat de bescherming van ZZP'ers gewaarborgd blijft en dat flexwerkers makkelijker uitgezonden kunnen worden, zou de **wetgeving** omtrent de bescherming van ZZP'ers van het **thuisland maatgevend** moeten zijn. Erkenning van het arbeidsvoorwaardelijk pakket van het thuisland is nodig, zodat er bij de detachering van een ZZP'er geen moeilijkheden door andere wetgeving ontstaan.

RAPPORTAGE

6. Gebrek aan harmonisatie nationale labels

Per Lidstaat zijn er verschillende vereisten die vaststellen of producten een bepaald (groen) duurzaamheidslabel krijgen. Hierdoor is het voor multinationale ondernemingen moeilijk om voor dezelfde producten in verschillende Lidstaten hetzelfde label te gebruiken. Daarnaast zijn er in de Lidstaten verschillende vereisten voor wat er op een label moet staan. Multinationale ondernemingen zijn zodoende genoodzaakt om voor elk land een ander label te ontwerpen (inclusief extra informatie te verwerven voor het label).

Voorbeeld

Verfsector: met betrekking tot de verfsector gelden per Lidstaat varianten van duurzaamheidslabels, die allemaal net iets andere criteria hebben. Daarnaast is er door een gebrek aan Europees beleid op het gebied van luchtkwaliteit in het binnenmilieu de situatie ontstaan waarin verschillende landen hun eigen wetgevingskaders hebben opgetuigd, wat een lappendeken aan regelgeving tot gevolg heeft gehad. Producenten moeten hierdoor verschillende criteria aanhouden afhankelijk van de Lidstaat. Dit leidt tot verschillende labels die verschillende informatie bevatten over emissies voor een individueel product.

Voor de volgende sector van belang: consumentenmiddelen.

Hoe nu verder? Het harmoniseren van nationale vereisten voor EU-labels en certificaten is wenselijk om fragmentatie te verminderen. Een manier waarop dit zou kunnen (en waar op dit moment aan gewerkt wordt) is via de **Product Environmental Footprint** methode, die criteria bevat waaraan duurzame producten moeten voldoen. De Footprint methode is inmiddels opgenomen in het **Sustainable Products Initiative** (SPI) dat begin 2022 is gepresenteerd. Handhaving is daarnaast een belangrijke factor. Wederzijdse erkenning of integratie van het beleid van verschillende landen, betere financiële middelen en een grotere capaciteit rondom monitoring en rapporteren zou hierbij kunnen helpen.

RAPPORTAGE

7. Rijverboden

In verschillende Lidstaten geldt er op zon- en feestdagen een verbod om met vrachtwagens zwaarder dan 7,5 ton te rijden. Vooral in Duitsland wordt dit fenomeen nog verder gecompliceerd omdat er verschillende verboden per deelstaat gelden. Dat wil zeggen dat er op sommige feestdagen in de ene deelstaat wel mag worden gereden en in de andere deelstaat niet. Er geldt alleen een uitzondering voor koelwagens en 'zuivere' trekkers. Door dit rijverbod moeten routes nauwkeurig worden gepland en moeten er soms grote omwegen worden genomen, wat inefficiënt is.

Voorbeeld

Standbouwsector: bij evenementen zoals beurzen kan het voorkomen dat een stand de dag voor aanvang moet worden opgebouwd. Twee dagen van tevoren moet er dan naar de desbetreffende locatie worden gereden, bijvoorbeeld in een Duitse deelstaat. Op een zondag mag er echter op geen enkele snelweg met een vrachtwagen zwaarder dan 7,5 ton worden gereden. Tevens mag er in de vakantieperiodes (vanaf 1 juli tot 31 augustus) ook op zaterdag niet op snelwegen met te zware vrachtwagens worden gereden. Dit leidt tot problemen voor evenementen waarbij stands op bijvoorbeeld op maandagen moeten worden opgebouwd. Bedrijven worden genoodzaakt meerdere dagen vooraf een evenement al de stand in te voeren en in het weekend ergens op te slaan. Dit ongemak brengt extra planning en kosten met zich mee.

Voor de volgende sectoren van belang: logistieke sector, sectoren actief buiten reguliere werktijden.

Lidstaten waar dit met name speelt: Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Italië, Hongarije, Slovenië en Slowakije.

Hoe nu verder? Het regelen van **uitzonderingen voor werk dat noodzakelijk plaatsvindt buiten reguliere werktijden** om, zoals werk in de logistiek, zou deze belemmering kunnen verhelpen. Deze uitzonderingen moeten worden besproken met de betrokken landen. Eventueel kan er ook gekeken worden of dergelijke rijverboden kunnen worden **geharmoniseerd** met regels in de rest van de Europese Unie.

RAPPORTAGE

8. Digitalisering transport documentatie

Transporteurs van goederen dienen ten alle tijden vrachtpapieren bij zich te dragen. In het land van aankomst kan om deze papieren gevraagd worden. De CMR ('*Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route*') is het internationale verdrag dat het opstellen van vrachtbrieven regelt. Sinds 2011 is er een aanvullend E-protocol toegevoegd aan het CMR-Verdrag. Het E-protocol geeft een juridisch kader en juridische standaarden voor het gebruik van elektronische middelen bij het vastleggen van de CMR-vrachtbrief. Door de digitalisering van de vrachtbrief kunnen controles sneller worden uitgevoerd en kan de eigen administratie makkelijker worden bijgehouden. In sommige Lidstaten is het echter nog niet mogelijk om alleen een digitale vrachtbrief bij je te hebben, wat betekent dat transporteurs meestal zowel de fysieke als de digitale versie op zak moeten hebben. Dit is storend voor transporteurs van goederen.

Voorbeeld

Logistieke sector: het kan voorkomen dat internationale transporteurs voor verschillende landen zowel fysieke als digitale vrachtpapieren nodig hebben. Op een rit van Nederland naar Slowakije zijn bijvoorbeeld in Duitsland papieren documenten nodig terwijl in Tsjechië en Slowakije een digitale vrachtbrief kan worden getoond. In Duitsland wordt een boete uitgedeeld bij verzuim van het tonen van papieren documentatie.

Voor de volgende sectoren van belang: logistieke en maritieme sector.

Lidstaten waar dit met name speelt: Cyprus, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië en Oostenrijk.

Hoe nu verder? Bovenstaande Lidstaten moeten het **E-protocol** dat is toegevoegd aan het CMR-Verdrag ratificeren. Aangezien hier investeringen nodig voor zijn vanuit toezichtdiensten, kan er voor deze toezichtdiensten subsidie komen vanuit Europese fondsen die digitalisering binnen de Interne Markt beogen te ondersteunen, zoals het **Single Market Programme**.

RAPPORTAGE

9. Gebrek aan harmonisatie duurzame laadinfrastructuur

De verduurzaming van de transport- en logistieke sector kan worden ondersteund door het faciliteren van geharmoniseerde infrastructuur die nodig is voor voertuigen die gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen. Op dit moment regelt de **Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID)** de harmonisatie van onder andere de duurzame laadinfrastructuur. Deze richtlijn schrijft Lidstaten echter geen bindende methode voor die kan worden ingezet om de benodigde grootte en comptabiliteit van de duurzame laadinfrastructuur te bepalen. Als gevolg daarvan ontstaan er grote verschillen tussen Lidstaten op het gebied van de omvang van de duurzame oplaadfaciliteiten. Ook zijn de oplaadfaciliteiten niet altijd compatibel met de faciliteiten in andere Lidstaten. Dit is nadelig voor bedrijven in de logistieke en maritieme sector die in verschillende Lidstaten gebruik willen maken van de beschikbare infrastructuur. Daarnaast wordt het behalen van **duurzaamheidsdoelstellingen** ook ondermijnd.

Voorbeeld

Maritieme sector: de maritieme sector is op dit moment bezig met verduurzamen. Hiertoe behoort ook de transitie naar het gebruik van hernieuwbare brandstoffen. Doordat de infrastructuur van alternatieve brandstoffen niet is geharmoniseerd tussen verschillende havens, zijn er bijvoorbeeld verschillende stekkers nodig in verschillende havens bij het verkrijgen van walstroom. Het kan nu zelfs voorkomen dat de haven gebruik maakt van andere stekkers en verbindingen waarover een schip niet beschikt, waardoor het schip genoodzaakt is om naar een andere haven uit te wijken.

Voor de volgende sectoren van belang: logistieke en maritieme sector.

Hoe nu verder? De herziening van de **Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID)** moet voorkomen dat er binnen de EU laadinfrastructuur komt die niet interoperabel is. De herziening van AFID wordt in het derde kwartaal van 2022 verwacht, waarbij de richtlijn wordt vervangen door een verordening: de **Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)**. Het is belangrijk dat deze herziening bindende doelen stelt voor het uitrollen van de laadinfrastructuur en dat er maatregelen komen die ervoor zorgen dat de interoperabiliteit van de infrastructuur centraal staat. Bij de herziening van AFID/AFIR is het belangrijk dat er rekening wordt gehouden met internationale normen die worden vastgesteld door de International Maritime Organisation.

RAPPORTAGE

10. Data-infrastructuur en datatoegang

Er is op dit moment geen Europese data-infrastructuur waarbinnen gegevens voor wetenschappelijke doeleinden kunnen worden gedeeld tussen Lidstaten en waarin de privacy gewaarborgd is. Zodoende is er momenteel een sterk gefragmenteerd landschap door de grote hoeveelheid aan verschillende initiatieven, zonder de mogelijkheid tot schaalbaarheid. De Europese Commissie erkent het belang van het creëren van een Cloud-stelsel waarin Europese eisen en waarden centraal staan, maar het ontwikkelingsproces ervan gaat te langzaam. Voor bedrijven is het hierdoor onmogelijk om op dit moment gebruik te maken van grote Europese databases als basis voor het ontwikkelen van nieuwe technologieën.

Voorbeeld

Gezondheidssector: data delen op grote schaal is noodzakelijk voor de zorgsector om de ervaring van de patiënt te verbeteren, materiaal efficiënter in te zetten en medisch onderzoek in nieuwe domeinen mogelijk te maken. De verschillende medische systemen in de EU herkennen elkaars datasets niet altijd. Om de fragmentatie van medische data te verminderen en burgers meer inzicht te geven in hun medische gegevens is er haast geboden om interoperabiliteit en data-portabiliteit tussen en in EU-Lidstaten te standaardiseren. Een Europees federatief Cloud-stelsel kan daar een grote bijdrage aan leveren.

Voor de volgende sectoren van belang: sectoren waarin datagebruik een belangrijke rol speelt: gezondheidssector, energiesector, mobiliteitssector, financiële sector, landbouwsector, publieke sector etc.

Hoe nu verder? Het creëren van een federatieve data-infrastructuur binnen de Europese Unie is wenselijk en zal bijdragen aan de innovatieve capaciteiten van Europese bedrijven. De Europese Commissie heeft dit jaar een voorstel voor de **Data Act** aangekondigd. Dit voorstel moet het benutten van **Internet of Things data** door consumenten en derde dienstverleners aanwakken. Zo moet data die wordt verzameld door een dienst of product op verzoek van de gebruiker beschikbaar gesteld worden aan een derde dienstverlener. De **European Health Data Space**, een initiatief van de Europese Commissie dat sectorspecifieke uitbreiding van de Data Act is, is een voorbeeld van een gezamenlijk raamwerk waarin primaire gezondheidsdata zou kunnen worden gedeeld. De European Health Data Space is een stap in de goede richting en kan bijdragen aan het tot stand brengen van een Interne Markt voor (digitale) zorg. Een groot voordeel van het creëren van een Europees Cloud-stelsel is dat niet-Europese bedrijven worden gedwongen zich aan Europese regelgeving te houden, mochten ze willen deelnemen aan een dergelijke data infrastructuur.

RAPPORTAGE

Voor verdere informatie over deze rapportage, neemt u alstublieft contact op met:

Kantoor Brussel

VNO-NCW & MKB-Nederland

+32 (0)2 510 08 80

brussel@vnoncw-mkb.nl

RAPPORTAGE

Transparency Register: