

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system«

COM(2013) 315 final — 2013/0166 (COD)

og om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system og om ændring af direktiv 2007/46/EF«

COM(2013) 316 final — 2013/0165 (COD)

(2013/C 341/11)

Hovedordfører: **Thomas McDONOGH**

Europa-Parlamentet og Rådet besluttede henholdsvis den 1. juli og 5. juli 2013 under henvisning til artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

"Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system"

COM(2013) 315 final — 2013/0166 (COD).

Rådet og Europa-Parlamentet besluttede henholdsvis den 27. juni og 1. juli 2013 under henvisning til artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

"Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system og om ændring af direktiv 2007/46/EF"

COM(2013) 316 final — 2013/0165 (COD).

På grund af sagens hastende karakter udpegede Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg på sin 492. plenarforsamling den 18.-19. september 2013, mødet den 18. september, Thomas McDonogh til hovedordfører og vedtog med 141 stemmer for og 1 hverken for eller imod følgende udtalelse:

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1 EØSU konstaterer, at 28 000 personer blev dræbt og 1,5 mio. kvæstet på EU's veje i 2012. Udvalget er overbevist om, at et fald i antal trafikofre er af særdeles stor samfundsmæssig betydning, og tilslutter sig Kommissionens ambitiøse mål om i perioden fra 2011-2020 at halvere dette antal i forhold til 2010.

1.2 Udvalget bifalder Kommissionens forslag til afgørelse og til forordning om indførelse af et eCall-system, der skal sikre, at alle nye modeller af personbiler og lette erhvervskøretøjer fra oktober 2015 udstyres med et 112-baseret eCall-system, og at der oprettes den nødvendige infrastruktur til effektiv modtagelse og håndtering af nødopkald (eCalls) i alarmcentraler (Public Safety Answering Points: PSAP'er) for herved at sikre kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet i den EU-dækkende eCall-tjeneste.

1.3 EØSU tilslutter sig konklusionerne i eCall-konsekvensanalysen, som viser, at lovpligtig indførelse af eCall er den

eneste måde, hvorpå EU-borgerne kan komme til at nyde godt af fordelene ved eCall. EØSU har i en lang række udtalelser henledt Kommissionens opmærksomhed på, at en frivillig ordning ikke vil fungere.

1.4 EØSU konstaterer, at forslagene kun finder anvendelse på nye køretøjstyper, som er indregistreret den 1. oktober 2015 eller senere, og at eksisterende modeller fortsat kan produceres og sælges uden eCall efter denne dato. EØSU er klar over de mulige finansielle omkostninger for bilproducenterne, men opfordrer ikke desto mindre producenterne til hurtigst muligt at installere eCall-teknologi på eksisterende køretøjstyper, som vil blive produceret efter oktober 2015.

1.5 Udvalget noterer sig, at forslagene ikke omfatter installering af eCall-teknologi på motorcykler og andre motordrevne tohjulede køretøjer. Da faren for at miste livet eller blive kvæstet er et alvorligt problem for disse køretøjstypers førere og passagerer, opfordrer EØSU producenterne og medlemsstaterne til hurtigst muligt at udvide eCall-systemet til også at omfatte motordrevne tohjulede køretøjer.

1.6 Udvalget opfordrer også endnu en gang Kommissionen til så hurtigt som muligt at fremsætte forslag til konkrete forbedringer af motoriserede tohjulede køretøjers aktive og passive sikkerhed.

1.7 EØSU er imponeret over den succes, færdselssikkerhedsmyndighederne har haft i en række medlemsstater med at føre tilsyn med gennemførelsen af den nationale strategi for trafik-sikkerhed, rådgive om trafik-sikkerhedspolitikken og fremme bedste praksis inden for trafik-sikkerhed. Udvalget mener, at der bør oprettes et europæisk agentur for trafik-sikkerhed, som skal bidrage til at harmonisere og være drivkraft for gennemførelsen af trafik-sikkerhed i hele EU, herunder implementeringen af eCall-systemet. Ekspert, som er udpeget af medlemsstaterne, bør være repræsenteret i dette organ.

1.8 EØSU gør Kommissionen opmærksom på sine tidligere udtalelser, hvor udvalget har behandlet trafik-sikkerhed og peget på behovet for lovpligtig indførelse af eCall-systemet (¹).

2. Resumé af forslagene

2.1 eCall

eCall er en teknologi til fremføring af alarmopkald fra køretøjer baseret på det EU-dækkende alarmnummer 112 ("eCall"), enten automatisk, i ulykkestilfælde, eller ved manuel aktivering. I tilfælde af en alvorlig ulykke udløser "eCall"-systemet automatisk et 112-nødopkald – det fælles europæiske alarmnummer. Systemet kommunikerer køretøjets position til alarmtjenesten, selv når føreren er bevidstløs eller ude af stand til at foretage et opkald. I 2011 vedtog Kommissionen en henstilling (2011/750/EU), som indebar, at mobilnetoperatører skulle sørge for, at deres net kunne fremføre nødopkald (eCalls).

2.2 Kun ca. 0,7 % af køretøjer i EU er i dag udstyret med private eCall-systemer, og der er ikke sket nogen mærkbar stigning på dette område. Disse ejendomsretligt beskyttede systemer tilbyder ikke EU-dækkende interoperabilitet og kontinuitet.

2.3 Forslaget til forordning

Forslaget til forordning opstiller typegodkendelseskravene for eCall-teknologi og fastsætter krav om, at teknologien installeres i nye typer af personbiler og lette erhvervskøretøjer fra oktober 2015. Forslaget fastlægger fabrikanternes og medlemsstaternes forpligtelser, reglerne om beskyttelse af brugernes privatliv og personoplysninger, de køretøjer, forordningen finder anvendelse på, og ikrafttrædelsesdatoen.

2.4 Forslaget til afgørelse

Formålet med forslaget til afgørelse er at sikre, at alle alarmcentraler (Public Safety Answering Points – PSAP'er) udrustes til at

håndtere nødopkald (eCalls), når disse udløses i ulykkestilfælde – enten automatisk eller manuelt. Kommissionen vil sikre, at eCalls pr. 1. oktober 2015 genereres, transmitteres og håndteres på en konsekvent måde i hele EU.

2.5 Forordningens bestemmelser

Forslaget til forordning indeholder en række lovkrav, herunder:

2.5.1 Fabrikanter af personbiler og lette erhvervskøretøjer skal sikre, at nye køretøjstyper fra oktober 2015 er udstyret og godkendt med eCall-systemer, der opfylder de fastsatte krav.

2.5.2 Medlemsstaterne skal sikre, at nye køretøjstyper, som er omfattet af forslaget til forordning, opnår en fuldstændig EF-typegodkendelse.

2.5.3 De typegodkendende myndigheder skal sikre, at disse køretøjer opfylder de foreskrevne standarder, inden de udsteder en typegodkendelsesattest.

2.5.4 Fabrikanterne skal sikre, at køretøjer udstyret med eCall-teknologi ikke kan være underlagt konstant sporing.

2.5.5 Der skal være tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger til at forhindre overvågning, og brugerne skal oplyses om, hvordan data vil blive behandlet af systemet.

2.5.6 Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter for at fastsætte de tekniske krav til køretøjsmonterede systemer, definere kravene, hvad angår brugernes privatliv, og på basis af en cost/benefit-analyse undtage visse klasser af personbiler og lette erhvervskøretøjer.

3. Generelle bemærkninger

3.1 EØSU konstaterer, at 28 000 personer blev dræbt og 1,5 mio. kvæstet på EU's veje i 2012. Når beredskabstjenesterne kaldes ud til en trafikulykke, er hvert minut afgørende for at redde liv og begrænse personskadernes alvor. Tilskadekomne er imidlertid ikke altid fysisk i stand til at foretage et nødopkald.

3.2 eCall-teknologi løser dette problem ved at alarmere beredskabstjenesterne med det samme, også når føreren eller passageren er bevidstløs eller på anden måde ude af stand til at foretage opkaldet. EØSU noterer sig endvidere, at eCall-teknologi forventes at fremskynde beredskabsteamets ankomst med ca. 40 % i byområder og 50 % i landdistrikter, og at eCall, når først teknologien anvendes bredt, vil redde mange hundrede liv i Europa hvert år og reducere kvæstelser, traumer og chok i titusindvis af tilfælde.

(¹) EUT C 80, 30.3.2004, s. 77, EUT C 168, 20.7.2007, s. 71, EUT C 77, 31.3.2009, s. 70, EUT C 48, 15.2.2011, s. 27 og EUT C 132, 3.5.2011, s. 94.

3.3 En række medlemsstater har oprettet trafikikkerhedsorganer med et nationalt mandat til at evaluere strategien for færdselssikkerhed og rådgive deres regeringer om prioriterede indsatsområder. Et europæisk agentur for trafikikkerhed med et klart mandat inden for alle trafikikkerhedsområder (infrastruktur, køretøjer og trafikanter) i hele EU vil kunne bidrage til at forbedre gennemførelsen af en harmoniseret EU-strategi for trafikikkerhed. Et sådant agentur kunne pålægges specifikke opgaver i form af identificering, kortlægning, etablering og fremme af bedste praksis samt styrkelse af grænseoverskridende informationsudveksling og samarbejde.

4. Særlige bemærkninger

4.1 Forslaget finder kun anvendelse på typegodkendelse af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer og vil ikke indebære noget krav om, at eCall-teknologi skal installeres forud for første indregistrering, hvilket betyder, at eksisterende typer af disse køretøjer fortsat kan produceres og sælges uden eCall.

EØSU konstaterer, at vi på grund af denne politik når frem til 2033, før eCall-systemet er fuldt udbredt. EØSU er klar over behovet for at tage hensyn til de økonomiske konsekvenser og designproblemer, der kan opstå for bilfabrikanterne, men ser ikke desto mindre gerne, at producenterne hurtigst muligt installerer eCall-teknologi også på eksisterende køretøjstyper, som vil blive produceret efter oktober 2015.

4.2 Forordningen om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system kommer ikke til at gælde motoriserede tohjulede køretøjer (motorcykler o. lign.). Førerne af disse køretøjer løber 18-20 gange større risiko for alvorlige kvæstelser i trafikken end førere af personbiler. Der må rettes særlig opmærksomhed mod at løse trafikikkerhedsproblemerne for denne køretøjstype i højrisikogruppen. Ud over montering af eCall-teknologi må der hurtigst muligt fremsættes forslag til fremme af motoriserede tohjulede køretøjers aktive og passive sikkerhed.

Bruxelles, den 19. september 2013

Henri MALOSSE

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
