

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη διαλειτουργικού συστήματος eCall σε όλη την ΕΕ»

COM(2013) 315 final — 2013/0166 (COD)

και «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την ανάπτυξη του συστήματος eCall σε οχήματα και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ»

COM(2013) 316 final — 2013/0165 (COD)

(2013/C 341/11)

Γενικός εισηγητής: ο κ. **Thomas McDONOGH**

Την 1η και την 5η Ιουλίου 2013, και σύμφωνα με το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αποφάσισαν αντίστοιχα να ζητήσουν τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για το ακόλουθο θέμα:

Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη διαλειτουργικού συστήματος eCall σε όλη την ΕΕ

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

Την 27η και την 1η Ιουλίου 2013, και σύμφωνα με το άρθρο 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αποφάσισαν αντίστοιχα να ζητήσουν τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για το ακόλουθο θέμα:

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την ανάπτυξη του συστήματος eCall σε οχήματα και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ

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

Λόγω του επειγόντος χαρακτήρα των εργασιών, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή όρισε γενικό εισηγητή τον κ. McDonogh στην 492η σύνοδο της ολομέλειάς της που πραγματοποιήθηκε στις 18 και 19 Σεπτεμβρίου 2013 (συνεδρίαση της 19ης Σεπτεμβρίου), και υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με ψήφους 141 υπέρ και 1 αποχή.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι 28 000 άτομα έχασαν τη ζωή τους και 1,5 εκατομμύρια τραυματίστηκαν στους δρόμους της ΕΕ το 2012. Είναι δε πεπεισμένη ότι η μείωση του αριθμού των θανάτων από τροχαία είναι εξαιρετικά σημαντική για την κοινωνία και συμφωνεί με το φιλόδοξο στόχο της Επιτροπής να μειωθεί κατά το ήμισυ ο αριθμός των ατυχημάτων σε σχέση με τα επίπεδα του 2010 κατά την περίοδο 2011 έως 2020.

1.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση απόφασης και κανονισμού της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του eCall, που προβλέπουν ότι από τον Οκτώβριο του 2015 όλα τα νέα μοντέλα επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών εμπορικών οχημάτων θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με το σύστημα κλήσης 112 eCall, καθώς επίσης τη δημιουργία της απαραίτητης υποδομής για την ορθή λήψη και επεξεργασία των e-κλήσεων στα κέντρα κλήσεων έκτακτης ανάγκης (κέντρα κλήσεων έκτακτης ανάγκης: PSAPs), εξασφαλίζοντας έτσι τη συμβατότητα, τη διαλειτουργικότητα και τη συνέχεια της πανευρωπαϊκής υπηρεσίας eCall.

1.3 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τα συμπεράσματα της εκτίμησης των επιπτώσεων του συστήματος eCall, σύμφωνα με την οποία η

υποχρεωτική εισαγωγή του συστήματος eCall είναι ο μόνος τρόπος που επιτρέπει στους πολίτες της Ένωσης να επωφεληθούν από τα θετικά του συστήματος αυτού. Η ΕΟΚΕ είχε επισημάνει σε πολλές γνωμοδοτήσεις της υπόψη της Επιτροπής ότι η εδελοντική προσέγγιση δεν πρόκειται να αποδώσει.

1.4 Η ΕΟΚΕ επισημάνει ότι οι προτάσεις θα ισχύουν μόνο για νέους τύπους οχημάτων που θα ταξινομηθούν για πρώτη φορά από την 1η Οκτωβρίου 2015 και μετά, ενώ τα υπάρχοντα μοντέλα μπορούν να συνεχίσουν να κατασκευάζονται και να πωλούνται χωρίς eCall μετά την ημερομηνία αυτή. Παρότι λαμβάνει υπόψη το πιθανό οικονομικό κόστος για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, η ΕΟΚΕ τους καλεί να αρχίσουν το συντομότερο δυνατό την εγκατάσταση της νέας τεχνολογίας eCall και στους υπάρχοντες τύπους οχημάτων που πρόκειται να κατασκευαστούν μετά τον Οκτώβριο του 2015.

1.5 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι οι προτάσεις δεν περιλαμβάνουν την παροχή της τεχνολογίας eCall σε μοτοσυκλέτες και άλλα μηχανοκίνητα δίκυκλα οχήματα. Δεδομένου ότι ο κίνδυνος θανάτου ή τραυματισμού για τους οδηγούς και τους επιβάτες των οχημάτων αυτού του τύπου αποτελεί σημαντικό πρόβλημα, η ΕΟΚΕ ζητεί από τους κατασκευαστές και τα κράτη μέλη να επεκτείνουν το συντομότερο δυνατό το σύστημα eCall και στα μηχανοκίνητα δίκυκλα.

1.6 Η ΕΟΚΕ καλεί επίσης εκ νέου την Επιτροπή να υποβάλει το συντομότερο δυνατό προτάσεις ειδικά για τη βελτίωση της ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων δικύκλων.

1.7 Η ΕΟΚΕ έχει εντυπωσιαστεί από την επιτυχία των αρχών οδικής ασφάλειας που έχουν συσταθεί σε ορισμένα κράτη μέλη για την εποπτεία της εφαρμογής της εθνικής στρατηγικής οδικής ασφάλειας, την παροχή συμβουλών σχετικά με την πολιτική για την οδική ασφάλεια και την προώθηση βέλτιστων πρακτικών στον τομέα αυτό. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να συσταθεί ένας ευρωπαϊκός οργανισμός οδικής ασφάλειας για την εναρμόνιση και την προαγωγή της οδικής ασφάλειας σε όλη την ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής του συστήματος eCall. Το όργανο αυτό θα περιλαμβάνει εμπειρογνώμονες στην οδική ασφάλεια που θα ορίζονται από τα κράτη μέλη

1.8 Η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή της Επιτροπής σε προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της, στις οποίες έχει συζητήσει το θέμα της οδικής ασφάλειας, και οι οποίες αναφέρονταν στην ανάγκη της υποχρεωτικής εισαγωγής του συστήματος eCall⁽¹⁾.

2. Κύρια σημεία της ανακοίνωσης

2.1 eCall

Η eCall είναι μια τεχνολογία που έχει σχεδιαστεί για να στέλνει ένα όχημα κλήσεις έκτακτης ανάγκης χρησιμοποιώντας τον πανευρωπαϊκό αριθμό κλήσης έκτακτης ανάγκης 112 αυτόματα ή χειροκίνητα, σε περίπτωση ατυχήματος. Το σύστημα "eCall" καλεί αυτόματα το 112 - ενιαίο ευρωπαϊκό αριθμό έκτακτης ανάγκης - σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος. Γνωστοποιεί τη θέση του οχήματος στις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, ακόμη και αν ο οδηγός είναι αναισθητός ή δεν μπορεί να τηλεφωνήσει. Το 2011 η Επιτροπή εξέδωσε τη σύσταση 2011/750/ΕΕ, σύμφωνα με την οποία οι φορείς εκμετάλλευσης κινητών δικτύων πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα δίκτυά τους είναι ικανά να μεταφέρουν eCall.

2.2 Μόνο το 0,7 % των οχημάτων είναι σήμερα εξοπλισμένο με ιδιωτικά συστήματα eCall στην ΕΕ, με τους αριθμούς να σημειώνουν ελάχιστη αύξηση. Αυτά τα ιδιωτικά συστήματα δεν παρέχουν πανευρωπαϊκή διαλειτουργικότητα ή συνέχεια.

2.3 Πρόταση κανονισμού

Το σχέδιο κανονισμού αποσκοπεί να δημιουργήσει τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την τεχνολογία eCall και να επιβάλει την εγκατάστασή της σε νέους τύπους επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων από τον Οκτώβριο του 2015. Η πρόταση ορίζει τις υποχρεώσεις των κατασκευαστών και των κρατών μελών, τις απαιτήσεις για την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων για τους χρήστες, τα οχήματα για τα οποία εφαρμόζεται, καθώς και την ημερομηνία εισαγωγής της.

2.4 Πρόταση απόφασης

Το σχέδιο απόφασης επιδιώκει να διασφαλίσει ότι όλα τα κέντρα κλήσεων έκτακτης ανάγκης (PSAPs) έχουν εντολή να διεκπεραιώνουν ηλε-κλήσεις όταν τα συστήματα αυτά ενεργοποιούνται αυτόματα ή χειροκίνητα, σε περίπτωση ατυχήματος. Η Επιτροπή επιθυμεί

να εξασφαλίσει μέχρι την 1η Οκτωβρίου 2015 τη συνεκτική εκπομπή, μετάδοση και αντιμετώπιση των ηλε-κλήσεων σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

2.5 Διατάξεις του κανονισμού

Ο προτεινόμενος κανονισμός θεσπίζει νομικές απαιτήσεις στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι ακόλουθες:

2.5.1 Οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι νέοι τύποι αυτών των κατηγοριών οχημάτων θα κατασκευάζονται και θα εγκρίνονται με συμβατά συστήματα eCall από τον Οκτώβριο του 2015.

2.5.2 Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι από την 1 Οκτωβρίου 2015 οι νέοι τύποι οχημάτων που καλύπτονται από τον προτεινόμενο κανονισμό θα λαμβάνουν έγκριση τύπου πλήρους οχήματος της ΕΕ.

2.5.3 Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα οχήματα αυτά πληρούν τα προκαθορισμένα πρότυπα πριν εκδώσουν ένα πιστοποιητικό έγκρισης τύπου.

2.5.4 Οι κατασκευαστές πρέπει να εξασφαλίσουν ότι η τεχνολογία eCall δεν θα επιτρέπει τη διαρκή παρακολούθηση των οχημάτων.

2.5.5 Χρειάζονται επαρκείς εγγυήσεις κατά της παρακολούθησης και θα πρέπει να παρέχονται στους χρήστες πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο επεξεργασίας των δεδομένων που χρησιμοποιούνται από το σύστημα.

2.5.6 Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κατ'έξουσιοδότηση πράξεις για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων των συστημάτων που εγκαθίστανται στα οχήματα, για τον καθορισμό των απαιτήσεων σε σχέση με την προστασία της ιδιωτικής ζωής των χρηστών και, με βάση την ανάλυση κόστους/οφέλους, για την απαλλαγή ορισμένων κατηγοριών επιβατηγών αυτοκινήτων και ελαφρών εμπορικών οχημάτων.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι 28 000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και 1,5 εκατομμύρια τραυματίστηκαν στους δρόμους της ΕΕ το περασμένο έτος. Όταν οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης καλούνται σε ένα τροχαίο ατύχημα, κάθε λεπτό που περνάει είναι κρίσιμο για να σωθούν ζωές και να μειωθεί η σοβαρότητα των τραυματισμών. Ωστόσο, οι τραυματίες από τροχαίο δεν έχουν είναι πάντα σε θέση να καλέσουν τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.

3.2 Η τεχνολογία eCall αντιμετωπίζει αυτό το πρόβλημα με την ειδοποίηση των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, ακόμη και αν ο οδηγός ή ο επιβάτης είναι αναισθητός ή δε μπορεί να τις καλέσει. Η ΕΟΚΕ σημειώνει επίσης ότι η τεχνολογία eCall αναμένεται να επιταχύνει την άφιξη των ομάδων έκτακτης ανάγκης κατά περίπου 40 % στις αστικές περιοχές και 50 % στις αγροτικές περιοχές, και ότι από τη στιγμή που θα είναι ευρέως διαδεδομένη, η θα σώζει εκατοντάδες ζωές κάθε χρόνο στην Ευρώπη, μειώνοντας τη σοβαρότητα των τραυματισμών και το ενδεχόμενο τραυματισμού σε δεκάδες χιλιάδες περιπτώσεις.

(¹) ΕΕ C 80, 30.3.2004, σ. 77, ΕΕ C 77, 31.3.2009, σ. 70, ΕΕ C 48, 15.2.2011, σ. 27 και ΕΕ C 132, 3.5.2011, σ. 94.

3.3 Ορισμένα κράτη μέλη έχουν συστήσει αρχές για την οδική ασφάλεια με την εθνική εντολή να αξιολογήσουν τη στρατηγική οδικής ασφάλειας και συμβουλευθούν τις κυβερνήσεις τους σχετικά με τις δράσεις προτεραιότητας. Ένας Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Οδική Ασφάλεια, με σαφή εντολή για όλους τους τομείς της οδικής ασφάλειας (υποδομές, οχήματα και χρήστες) σε όλη την Ένωση θα μπορούσε να συμβάλει στη βελτίωση της εφαρμογής της εναρμονισμένης στρατηγικής οδικής ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ένας τέτοιος οργανισμός θα μπορούσε να έχει συγκεκριμένα καθήκοντα όσον αφορά τον εντοπισμό, τα χαρακτηριστικά, την εγκατάσταση και την προώθηση βέλτιστων πρακτικών, καθώς και την ενίσχυση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών και τη συνεργασία.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1 Η πρόταση ισχύει μόνο για την έγκριση τύπου των νέων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών οχημάτων, και δεν θα επιβληθεί η υποχρέωση να διασφαλιστεί η εγκατάσταση του eCall πριν την πρώτη καταχώριση, πράγμα που σημαίνει ότι οι υφιστάμενοι τύποι των οχημάτων αυτών μπορούν να συνεχίσουν

να κατασκευάζονται και να πωλούνται χωρίς eCall. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι, λόγω αυτής της πολιτικής, μέχρι την πλήρη διείσδυση της υπηρεσίας eCall, θα έχουμε φτάσει στο 2033. Ενώ κατανοεί την ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι δημοσιονομικές επιπτώσεις και τα προβλήματα σχεδιασμού που θα μπορούσαν να προκύψουν για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, η ΕΟΚΕ θα επιθυμούσε να εγκαταστήσουν οι κατασκευαστές την τεχνολογία eCall το συντομότερο δυνατό και στους υφιστάμενους τύπους οχημάτων που πρόκειται να κατασκευαστούν μετά τον Οκτώβριο του 2015.

4.2 Ο κανονισμός σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την εγκατάσταση του συστήματος eCall στο όχημα δεν θα εφαρμόζεται στα μηχανοκίνητα δίκυκλα (μοτοσικλές, κλπ.). Σε σύγκριση με τους οδηγούς αυτοκινήτων, οι οδηγοί μηχανοκίνητων δίκυκλων διατρέχουν 18 έως 20 φορές μεγαλύτερο κίνδυνο να υποστούν σοβαρό τραυματισμό στο δρόμο. Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται για την αντιμετώπιση των θεμάτων οδικής ασφάλειας αυτής της υψηλού κινδύνου κατηγορίας οχημάτων. Εκτός από την εγκατάσταση της τεχνολογίας eCall, χρειάζεται να υποβληθούν το συντομότερο δυνατόν προτάσεις για τη βελτίωση της ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων δίκυκλων.

Βρυξέλλες, 19 Σεπτεμβρίου 2013.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Henri MALOSSE