

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus koostalitlusvõimelise ELi-ülese eCall-süsteemi kasutuselevõtu kohta”**

COM(2013) 315 final – 2013/0166 (COD);

**teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb sõidukisese automaatsete hädaabikõnede eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ”**

COM(2013) 316 final – 2013/0165 (COD)

(2013/C 341/11)

Pearaportöör: **Thomas McDONOGH**

Administraator: **Roxana MALITI**

1. juulil 2013 otsustas Euroopa Parlament ja 5. juulil 2013 otsustas nõukogu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 91 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

*„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus koostalitlusvõimelise ELi-ülese eCall-süsteemi kasutuselevõtu kohta”*

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

27. juunil 2013 otsustas nõukogu ja 1. juulil 2013 otsustas Euroopa Parlament vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 114 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

*„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb sõidukisese automaatsete hädaabikõnede eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ”*

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

Arvestades töö kiireloomulisust, määras komitee täiskogu 492. istungjärgul 18.–19. septembril 2013 (19. septembri istungil) pearaportööriks Thomas McDonoghi ja võttis vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 141, erapooletuks jäi 1.

## 1. Järeldused ja soovitused

1.1 Komitee märgib, et ELi teedel hukkus 2012. aastal 28 000 inimest ja 1,5 miljonit inimest sai vigastada. Komitee on sügavalt veendunud, et liiklussurmade arvu vähendamine on ühiskonna jaoks äärmiselt tähtis, ja kiidab heaks komisjoni edasipüüdliku eesmärgi vähendada kõnealust näitajat 2010. aasta tasemega võrreldes ajavahemikul 2011–2020 poole võrra.

1.2 Komitee avaldab toetust komisjoni kavandatud otsusele ja määrusele eCalli kasutuselevõtu kohta, tagamaks, et alates 2015. aasta oktoobrist on kõik uued sõiduauto- ja väikeste tarbesõidukite mudelid varustatud hädaabinumbri 112 helistamiseks eCall-süsteemiga ning luuakse vajalik taristu eCall-kõnede nõuetekohaseks vastuvõtmiseks ja käsitlemiseks eCall-häirekeskustes, et tagada kogu ELi hõlmava eCall-teenuse ühilduvus, koostalitlusvõime ja pidevus.

1.3 Komitee on nõus eCalli mõjuhinnangu järeldustega, et ainult eCalli kohustusliku kasutuselevõtmise teel on võimalik

teha eCall-süsteemist tõusev kasu ELi kodanikele kättesaadavaks. Komitee on juba varasemates arvamustes andnud komisjonile nõu, et vabatahtlik lähenemine ei oleks edukas.

1.4 Komitee märgib, et ettepanekud kehtivad üksnes uutele sõidukitüüpidele, mis registreeritakse esmakordselt 1. oktoobril 2015 või pärast seda, ning olemasolevaid mudeleid võib edasi toota ja müüa ilma eCall-süsteemita ka pärast seda kuupäeva. Kuigi komitee on teadlik võimalikest rahalistest kuludest autotootjatele, kutsub ta neid üles paigaldama eCall-süsteemi nii kiiresti kui võimalik ka olemasolevatele sõidukitüüpidele, mida toodetakse pärast 2015. aasta oktoobrit.

1.5 Komitee nendib, et ettepanekud ei näe ette eCall-süsteemi kasutamist mootorratastel ja teistel kahehatalistel mootorsõidukitel. Kuna seda liiki sõidukite juhtide ja reisijate oht surma või vigastada saada on tõsine, innustab komitee tootjaid ja liikmesriike laiendama eCall-süsteemi kasutamist esimesel võimalusel ka kahehatalistele mootorsõidukitele.

1.6 Komitee nõuab uuesti, et komisjon esitaks võimalikult kiiresti ettepanekud kahehataliste mootorsõidukite juhtide aktiivse ja passiivse ohutuse parandamiseks.

1.7 Komiteele avaldab muljet, et mitmetes liikmesriikides loodud liiklusohutusametid teostavad edukalt järelevalvet riikliku liiklusohutusstrateegia rakendamise üle, annavad nõu liiklusohutuspoliitika kohta ja edendavad liiklusohutuse alal parimaid tavasid. Komitee arvates tuleks luua Euroopa liiklusohutusamet, mis aitaks kogu ELis ühtlustada ja juhtida liiklusohutuse edendamist, sh eCall-süsteemi rakendamist. Ametisse kuuluksid ka liikmesriikide määratud liiklusohutuseksperdid.

1.8 Komitee juhib komisjoni tähelepanu oma varasematele arvamustele, milles on arutatud liiklusohutuse teemat ning märgitud vajadust eCalli kohustusliku rakendamise järele <sup>(1)</sup>.

## 2. Ettepanekute põhisisu

### 2.1 eCall

eCall-tehnoloogia on mõeldud sõidukisisesest hädaabikõnede tegemiseks üleliidulisele hädaabinumbrile 112 kas automaatselt – kui on juhtunud õnnetus – või käsitsi. eCall-süsteem valib raske liiklusõnnetuse korral automaatselt Euroopa ühtse hädaabinumbri 112. See edastab sõiduki asukoha päästeteenistusele isegi siis, kui juht on meelemärkuseta või ei saa telefoni kasutada. Komisjoni 2011. aastal vastu võetud soovitus 2011/750/EL sedastatakse, et mobiilsideoperaatorid peaksid tagama, et nende võrgud suudavad eCall-teenust toetada.

2.2 Praegu on eraviisilise eCall-süsteemiga varustatud vaid umbes 0,7 % ELi sõidukitest ning nende arv eriti ei suurene. Need eralähendused ei paku üleliidulist koostalitlusvõimet ega pidevust.

### 2.3 Määruse eelnõu

Määruse eelnõu eesmärk on luua eCall-süsteemi tüübikinnituse nõuded ja kohustada selle süsteemi paigaldamine uut tüüpi sõiduautodele ja väikestele tarbesõidukitele alates 2015. aasta oktoobrist. Ettepanekus sätestatakse tootjate ja liikmesriikide kohustused, kasutajate eraelu puutumatus ja andmekaitset käsitlevad eeskirjad, millistele sõidukitele see kehtib ning kasutuselevõtu kuupäev.

### 2.4 Otsuse eelnõu

Otsuse eelnõu eesmärk on tagada, et kõik häirekeskused suudavad käsitleda eCall-kõnesid, kui need liiklusõnnetuse korral kas automaatselt või käsitsi aktiveeritakse. Komisjon soovib

tagada, et alates 1. oktoobrist 2015 toimuks eCall-kõnede tegemine, edastamine ja käsitlemine kogu ELis ühtmoodi.

### 2.5 Määruse sätted

Määruse ettepanekuga kehtestatakse muu hulgas järgmised õigusnõuded:

2.5.1 Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tootjad peavad tagama, et alates 2015. aasta oktoobrist ehitatakse ja saavad tüübikinnituse sellised uut tüüpi sõidukid, millel on nõuetekohane eCall-süsteem.

2.5.2 Liikmesriigid peavad tagama, et pärast 1. oktoobrit 2015 saavad kõik kavandatud määrusega hõlmatud uut tüüpi sõidukid Euroopa Ühenduse sõiduki tüübikinnituse.

2.5.3 Tüübikinnitust väljastavad ametiasutused peavad enne tüübikinnitustunnistuse andmist tagama, et sõidukid vastavad ettenähtud standarditele.

2.5.4 Tootjad peavad tagama, et eCall-tehnoloogiat ei saaks kasutada sõiduki pidevaks jälgimiseks.

2.5.5 Vaja on piisavaid garantiisid jälgimise vältimiseks ja kasutajatele peab olema kättesaadav teave selle kohta, kuidas süsteemis kasutatud andmeid töödeldakse.

2.5.6 Komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukisisesest süsteemide tehnilised nõuded, määrata kindlaks kasutajate eraelu puutumatusse seonduvad nõuded ning teha kulude-tulude analüüsile tuginedes erandeid teatud klassi sõiduautodele ja väikestele tarbesõidukitele.

## 3. Üldised märkused

3.1 Komitee märgib, et ELi teedel hukkus eelmisel aastal 28 000 inimest ja 1,5 miljonit inimest sai vigastada. Päästeteenistuse kutsumisel õnnetuskohale on iga minut äärmiselt oluline, et päästa elusid ja hoida ära tõsisemate vigastuste teke. Kahjuks ei ole õnnetuses vigastada saanud alati ise füüsiliselt võimelised päästeteenistusele helistama.

3.2 eCall-tehnoloogia lahendab selle probleemi, edastades teate päästeteenistusele automaatselt isegi siis, kui juht või reisija on kas meelemärkuseta või ei saa muul põhjusel helistada. Komitee märgib samuti, et eeldatavasti kiirendab eCall-tehnoloogia päästeteenistuste saabumist ligikaudu 40 % võrra linnapiirkondades ja 50 % võrra maapiirkondades ning pärast laiemat kasutuselevõttu aitab eCall päästa Euroopas sadu inimest igal aastal, hoides kümnetel tuhandetel kordadel ära tõsisemad vigastused ja traumad.

<sup>(1)</sup> ELT C 80, 30.3.2004, lk 77, ELT C 168, 20.7.2007, lk 71, ELT C 77, 31.3.2009, lk 70, ELT C 48, 15.2.2011, lk 27 ja ELT C 132, 3.5.2011, lk 94.

3.3 Mitmetes liikmesriikides on loodud liiklusohutusametid, kellel on õigus riiklikul tasandil hinnata liiklusohutusstrateegiat ja anda valitsusele nõu prioriteetsete meetmete osas. Euroopa Liiklusohutusamet, kellel on selge pädevus kõigis liiklusohutusega seotud valdkondades (taristu, sõidukid ja liiklejad) kogu ELis, saaks aidata kaasa ELi ühtlustatud liiklusohutusstrateegia paremale rakendamisele. Sellisel ametil võiksid olla konkreetsed ülesanded parimate tavade kindlaksmääramisel, täpsustamisel, loomisel ja edendamisel ning ta võiks innustada piiriülest teabevahetust ja koostööd.

#### 4. Konkreetsed märkused

4.1 Ettepanek kehtib ainult uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tüübikinnituse kohta ega sea nõuet tagada eCall-süsteemi paigaldamine enne esmast registreerimist, mis tähendab, et nende sõidukite olemasolevaid tüüpe võib toota ja müüa ilma eCall-süsteemita. Komitee märgib, et seetõttu ei

saavutata eCall-teenuste täielikku kasutust enne 2033. aastat. Komitee mõistab, et on vaja võtta arvesse rahalisi kulusid ja ehituslikke probleeme, mis sellest autotootjatele võivad tekkida, kuid soovib siiski, et tootjad paigaldaksid eCall-süsteemi nii kiiresti kui võimalik ka olemasolevatele sõidukitüüpidele, mis toodetakse pärast 2015. aasta oktoobrit.

4.2 Määrus, mis käsitleb sõidukisese automaatsete hädaabikõnede eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ei laiene kahe rattaliste mootorsõidukitele (mootorrattad jne). Nende sõidukite juhte ähvardab likluses autojuhtidega võrreldes 18–20 korda suurem oht saada raskelt vigastada. Selle kõrge riskiteguriga sõidukiklassi liiklusohutusküsimustele tuleb pöörata eriti suurt tähelepanu. Lisaks eCall-süsteemi paigaldamisele on vaja esitada võimalikult kiiresti ettepanekud kahe rattaliste mootorsõidukite juhtide aktiivse ja passiivse ohutuse parandamiseks.

Brüssel, 19. september 2013

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee  
president*

Henri MALOSSE

---