

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi határozatra az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó szolgáltatás kiépítéséről**

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

**valamint Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról**

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

(2013/C 341/11)

Főelőadó: **Thomas McDONOGH**

2013. július 1-jén az Európai Parlament, 2013. július 5-én pedig a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*Javaslat európai parlamenti és tanácsi határozatra az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó szolgáltatás kiépítéséről*

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

2013. június 27-én a Tanács, illetve 2013. július 1-jén az Európai Parlament úgy határozott, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 114. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról*

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

A munka sürgősségére való tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2013. szeptember 18–19-én tartott 492. plenáris ülésén (a szeptember 18-i ülésnapon) főelőadót jelölt ki Thomas McDonogh személyében, továbbá 141 szavazattal, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy 2012-ben 28 ezren veszítették életüket és 1,5 millióan sérültek meg közúti balesetben. Az EGSZB szilárd meggyőződése, hogy társadalmi szempontból rendkívül fontos, hogy csökkenjen a közlekedési balesetek áldozatainak száma, és egyetért az Európai Bizottság ambiciózus céljával, mely szerint az áldozatok számát a 2011–2020-as időszakban a 2010-es adatokhoz képest a felére kell csökkenteni.

1.2 Az EGSZB üdvözli az e-segélyhívásról szóló európai bizottsági határozat- és rendeletjavaslatot, melyek célja, hogy 2015 októberétől minden új típusú személygépkocsiban és könnyű haszongépjárműben legyen 112-es elektronikus segélyhívó rendszer, és hogy az EU egészére kiterjedő e-segélyhívó szolgáltatás kompatibilitásának, kölcsönös átjárhatóságának és folyamatosságának biztosítása érdekében kiépítsék az e-segélyhívásoknak a közbiztonsági válaszpontokban történő megfelelő fogadásához és kezeléséhez szükséges infrastruktúrát.

1.3 Az EGSZB egyetért az e-segélyhívásról készített hatáselemzés következtetéseivel, melyek rámutattak, hogy az

e-segélyhívás kötelező bevezetése jelenti az egyetlen módját annak, hogy az EU minden polgára élvezhesse az e-segélyhívás előnyeit. Az EGSZB több véleményében is jelezte az Európai Bizottságnak, hogy az önkéntes bevezetés nem lenne sikeres.

1.4 Az EGSZB megjegyzi, hogy a javaslatok csak olyan új gépkocsifajtákra vonatkoznak majd, amelyeket 2015. október 1-jén vagy azután regisztráltak. A már létező modelleket ezt követően is lehet majd gyártani és értékesíteni e-segélyhívó rendszer nélkül is. Bár tudja, hogy ez milyen lehetséges költségekkel jár a gépjárműgyártók számára, az EGSZB azt kéri tőlük, hogy minél előbb telepítsék az e-segélyhívó technológiát a már most is létező, de csak 2015. október után gyártandó modellekbe is.

1.5 Az EGSZB megjegyzi, hogy az e-segélyhívó technológia kapcsán a javaslatokban szereplő rendelkezések nem vonatkoznak a motorkerékpárokra és más kétkerekű motoros járművekre. Mivel komoly problémát jelent, hogy az ilyen járművek vezetői és utasai esetében jelentős a halálos balesetek és a sérülések kockázata, az EGSZB arra kéri a gyártókat és a tagállamokat, hogy mielőbb terjesszék ki az e-segélyhívó rendszert a kétkerekű motorkerékpárokra is.

1.6 Az EGSZB azt is kéri az Európai Bizottságtól, hogy mielőbb dolgozzon ki javaslatokat arra vonatkozóan, miként lehet egyértelműen növelni a motorkerékpárosok aktív és passzív biztonságát.

1.7 Az EGSZB elismeréssel szól arról, hogy számos tagállamban sikereket hozott a közlekedésbiztonsági hivatalok felállítása, melyek feladata, hogy áttekintést nyújtsanak a nemzeti közlekedésbiztonsági stratégia végrehajtásáról, tanácsadással szolgáljanak az ezzel foglalkozó politika terén és népszerűsítsék a közlekedésbiztonsággal kapcsolatban bevált módszereket. Az EGSZB szerint létre kellene hozni egy európai közlekedésbiztonsági ügynökséget, amely segíthetné és irányíthatná a közlekedésbiztonság megvalósítását Unió-szerte, ideértve az e-segélyhívó rendszer kiépítését is. Ennél a szervnél dolgozhatnának olyan közlekedésbiztonsági szakemberek, akiket a tagállamok neveznek ki.

1.8 Az EGSZB felhívja az Európai Bizottság figyelmét korábbi véleményeire, amelyek a közlekedésbiztonsággal foglalkoztak, és amelyek az e-segélyhívó rendszer kötelező bevezetéséről szóltak <sup>(1)</sup>.

## 2. A javaslatok lényegi tartalma

### 2.1 E-segélyhívás

Az e-segélyhívó rendszer egy olyan technológia, melynek segítségével baleset esetén a gépjárműből automatikusan, illetve manuálisan is segélyhívás kezdeményezhető az EU-szerte használatos 112-es segélykérő számon. A rendszer automatikusan tárcsázza a 112-es európai segélykérő számot, ha súlyos baleset történik, és megadja a gépkocsi aktuális földrajzi koordinátáit a diszpécsernek, még abban az esetben is, ha a vezető eszméletlen vagy nem tud telefonálni. 2011-ben az Európai Bizottság elfogadta a 2011/750/EU sz. ajánlást, melynek értelmében a mobilhálózatok üzemeltetőinek biztosítaniuk kell, hogy hálózatuk képes legyen e-segélyhívások bonyolítására.

2.2 Az EU-ban jelenleg a gépkocsiknak csupán mintegy 0,7 %-ába van magán e-segélyhívó rendszer beszerelve, és ez a szám alig növekszik. Ezek a szabadalmaztatott rendszerek nem garantálnak az egész EU-ra kiterjedő kölcsönös átjárhatóságot vagy folyamatos szolgáltatást.

### 2.3 Rendelettervezet

A rendelettervezet célja, hogy lefedtesse az e-segélyhívó technológiára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokat és 2015 októberétől előírja annak kötelező beszerelését az új személygépkocsi- és könnyű haszongépjármű-modellekbe. A javaslat kötelezettségeket határoz meg a gyártók és a tagállamok számára, szabályokat rögzít az adatok és a magánélet védelmére vonatkozóan az adatok felhasználói számára, meghatározza azoknak a gépkocsiknak a körét, amelyekre a javaslat vonatkozik, illetve rögzíti a bevezetés dátumát is.

### 2.4 Határozattervezet

A határozattervezet célja, hogy valamennyi segélyhívó központnak – közbiztonsági válaszpontnak (KBVP-nek) – felhatalmazása legyen e-segélyhívások kezelésére, akár automatikusan

kezdeményezték őket, akár manuálisan egy baleset során. Az Európai Bizottság azt szeretné, hogy 2015. október 1-jére ezek az e-segélyhívások az EU egész területén folyamatosan kezdeményezhetőek, továbbíthatók és kezelhetőek legyenek.

### 2.5 A rendeletbe foglalt rendelkezések

A javasolt rendelet többek között a következő jogi követelményeket fogalmazza meg:

2.5.1 A személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek gyártóinak garantálniuk kell, hogy az ilyen gépkocsik új modelljeit 2015 októberétől megfelelő e-segélyhívó rendszerrel gyártják és hagyják jóvá.

2.5.2 A tagállamoknak biztosítaniuk kell majd, hogy 2015. október 1-jétől a rendelettervezet hatálya alá eső gépjárművek új modelljei megkapják a teljes járművekre vonatkozó uniós típus-jóváhagyást.

2.5.3 A típusjóváhagyás kiadásával foglalkozó hatóságoknak –mielőtt megadják a jóváhagyást – meg kell győződniük arról, hogy ezek a járművek megfelelnek-e az előírt szabványoknak.

2.5.4 A gyártóknak pedig garantálniuk kell, hogy az e-segélyhívási technológia ne tegye lehetővé a járművek folyamatos nyomkövetését.

2.5.5 Megfelelő biztosítékokra van szükség a megfigyelés ellen, a felhasználókat pedig tájékoztatni kell arról, hogy hogyan dolgozzák fel a rendszer által használt adatokat.

2.5.6 Az Európai Bizottságnak joga van felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására a járműveken belüli rendszerek műszaki követelményeinek meghatározására, a felhasználók magánéletének védelmével kapcsolatos követelmények rögzítésére, valamint – költség/haszon elemzés alapján – bizonyos személygépjárművek és könnyű haszongépjárművek esetében kivételek megállapítására.

## 3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy az elmúlt évben 28 ezren veszítették életüket és 1,5 millióan sérültek meg az EU útjain. Amikor a mentőket kihívják egy közúti balesethez, az életmentés és a súlyos sérülések ellátása szempontjából minden perc számít. A balesetben sérülést szenvedett emberek azonban nem mindig vannak olyan fizikai állapotban, hogy mentőt hívnak.

3.2 Az e-segélyhívó technológia erre a problémára kínál megoldást azzal, hogy azonnal értesíti a mentőket, még akkor is, ha a sofőr eszméletlen vagy egyéb okból képtelen telefonálni. Az EGSZB azt is megjegyzi, hogy az e-segélyhívó technológia becslések szerint városi területeken 40 %-kal, vidéken pedig 50 %-kal felgyorsíthatja a mentők érkezését, ha pedig már széles körűen alkalmazzák, az e-segélyhívás minden évben több száz életet fog megmenteni Európában, és több tízezer esetben csökkenti majd sérülések és traumák súlyosságát.

<sup>(1)</sup> HL C 80., 2004.3.30., 77. o. HL C 168., 2007.7.20., 71. o. HL C 77., 2009.3.31., 70. o. HL C 48., 2011. 2.15., 27. o. és HL C 132., 2011.5.3., 94. o.

3.3 Számos tagállam életre hívott már közlekedésbiztonsági hatóságokat, amelyek nemzeti jogkört kaptak a közlekedésbiztonsági stratégia értékelésére, és tanácsadással szolgálnak a kormányoknak kiemelt intézkedésekben. Egy európai közlekedésbiztonsági ügynökség felállítása, amely egyértelmű felhatalmazással bírna minden közlekedésbiztonsági kérdésben (infrastruktúra, járművek, úthasználók) az egész Unióban, segítséget jelenthetne egy harmonizált uniós közlekedésbiztonsági stratégia végrehajtásában. Egy ilyen ügynökség konkrét feladatokat láthatna el bevált gyakorlatok feltérképezésében, meghatározásában, kidolgozásában és terjesztésében, illetve elmélyíthetné a határokon átnyúló információcserét és együttműködést.

#### 4. Részletes megjegyzések

4.1 A javaslat csak új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek típusjóváhagyására vonatkozik, és nem írja elő azt, hogy az első regisztráció előtt garantálni kell az e-segélyhívó rendszer beépítését. Ez azt jelenti, hogy az ilyen autók jelenlegi típusait továbbra is lehet gyártani és forgalmazni

e-segélyhívó rendszer beépítése nélkül is. Az EGSZB megjegyzi, hogy ennek folyamányaként 2033 előtt nem várható az e-segélyhívó rendszer teljes elterjedése. Bár megérti, hogy figyelembe kell venni, hogy mindez milyen lehetséges költségekkel és tervezési problémákkal járhat a gépjárműgyártók számára, az EGSZB azt kéri tőlük, hogy minél előbb telepítsék az e-segélyhívó technológiát a már most is létező, de csak 2015. október után gyártandó modellekbe is.

4.2 Az autókba beépített e-segélyhívó rendszer kifejlesztésére vonatkozó típus-jóváhagyási követelmények nem vonatkoznak majd kétkerekű motoros járművekre (motorkerékpárokra stb.). Az ilyen járművek vezetői a személygépkocsi-vezetőknél 18–20-szor nagyobb eséllyel szenvednek súlyos sérülést a közutakon. Kiemelt figyelmet kell szentelni az ilyen nagy kockázatokat magában hordozó gépjármű-kategória közlekedésbiztonsági kérdéseinek. Az e-segélyhívó technológia beépítésén túl, mielőbb javaslatokat kell kidolgozni arra vonatkozóan, miként lehet növelni a motorkerékpárosok aktív és passzív biztonságát.

Kelt Brüsszelben, 2013. szeptember 19-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke

Henri MALOSSE