

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een interoperabele eCall in de hele EU

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

en het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG

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

(2013/C 341/11)

Algemeen rapporteur: **de heer McDONOGH**

Het Europees Parlement en de Raad hebben op respectievelijk 1 juli en 5 juli 2013 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 91 van het VWEU te raadplegen over het

Voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een interoperabele eCall in de hele EU

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

De Raad en het Europees Parlement hebben respectievelijk op 27 juni en 1 juli 2013 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 114, eerste alinea, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie te raadplegen over het

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG

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

Gezien de urgentie van de werkzaamheden heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité tijdens zijn op 18 en 19 september 2013 gehouden 492e zitting (vergadering van 19 september) de heer McDonogh aangewezen als algemeen rapporteur en vervolgens onderstaand advies met 141 stemmen vóór, bij 1 onthouding, goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 In 2012 kwamen in de EU 28 000 mensen om het leven en raakten 1,5 miljoen mensen gewond bij ongevallen op de weg. Het Comité acht de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers van groot maatschappelijk belang en kan instemmen met het – ambitieuze – voornemen van de Commissie dit aantal in de periode 2011-2020 met de helft terug te brengen t.o.v. het jaar 2010.

1.2 Het EESC is ingenomen met de voorstellen van de Commissie voor een besluit en een verordening betreffende de invoering van eCall. Hiermee wil zij ervoor zorgen dat vanaf oktober 2015 alle nieuwe modellen van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden uitgerust met het op 112 gebaseerde eCall-systeem en dat de infrastructuur wordt aangelegd die nodig is voor een adequate ontvangst en behandeling van eCalls in noodoproepcentrales (*Public Safety Answering Points: PSAP's*), teneinde de compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit van de universele eCall-dienst in de hele EU te waarborgen.

1.3 Het EESC is het eens met de conclusies van de effectbeoordeling voor eCall, waaruit bleek dat de verplichte

invoering van eCall de enige manier is om ervoor te zorgen dat de burgers van de EU baat hebben bij dit systeem. In tal van adviezen had het EESC de Commissie erop gewezen dat een aanpak op basis van vrijwilligheid geen zoden aan de dijk zou zetten.

1.4 De voorstellen gelden alleen voor nieuwe types voertuigen die op of na 1 oktober 2015 geregistreerd worden. Bestaande modellen kunnen ook na die datum zonder eCall gefabriceerd en verkocht blijven worden. Autofabrikanten zouden eCall echter ook zo snel mogelijk moeten inbouwen in na oktober 2015 af te leveren bestaande modellen, al beseft het EESC dat daaraan voor hen mogelijk kosten zijn verbonden.

1.5 Over het uitrusten van motorfietsen en andere tweewielige motorvoertuigen met eCall wordt in de voorstellen niet gesproken. Aangezien de bestuurders en passagiers van deze voertuigen bij ongevallen relatief vaak (dodelijk) gewond raken, zouden fabrikanten en de lidstaten het eCall-systeem ook zo snel mogelijk voor tweewielige motorvoertuigen verplicht moeten stellen.

1.6 Het EESC dringt er nogmaals bij de Commissie op aan onverwijld voorstellen te doen om de actieve en passieve veiligheid van tweewielige motorvoertuigen duidelijk te vergroten.

1.7 Instanties voor de verkeersveiligheid, die in een aantal lidstaten actief zijn, slagen er op indrukwekkende wijze in om toezicht te houden op de uitvoering van nationale strategieën voor de verkeersveiligheid, advies te geven over het verkeersveiligheidsbeleid en goede praktijken op dit gebied een ruimere toepassing te geven. Voor een betere harmonisatie en toepassing van verkeersveiligheidsmaatregelen, waaronder het inbouwen van het eCall-systeem, zou een Europese instantie voor de verkeersveiligheid moeten worden opgericht. Hierin zouden door de lidstaten aan te stellen deskundigen zitting moeten hebben.

1.8 Het EESC vestigt de aandacht van de Commissie op zijn vele eerdere adviezen over de verkeersveiligheid, waarin het aandringt op de verplichte invoering van eCall⁽¹⁾.

2. Inhoud van de voorstellen

2.1 eCall

eCall is een technologie waarbij uit voertuigen automatisch (bij een ongeval) of manueel 112, het EU-telefoonnummer 112 voor noodgevallen, wordt gebeld. Bij een ernstig ongeval belt het eCall-systeem dit nummer automatisch. Het geeft de locatie van het voertuig door aan de noodhulpdiensten, zelfs als de bestuurder het bewustzijn heeft verloren of om een andere reden niet in staat is om te telefoneren. In 2011 bracht de Commissie Aanbeveling 2011/750/EU uit, waarin stond dat exploitanten van mobiele netwerken ervoor moeten zorgen dat deze eCalls kunnen verwerken.

2.2 Momenteel is slechts 0,7 % van alle voertuigen in de EU uitgerust met een particulier eCall-systeem, en dit percentage neemt nauwelijks toe. Deze merkgebonden systemen bieden geen EU-brede interoperabiliteit en continuïteit.

2.3 Ontwerpverordening

De bedoeling van de ontwerpverordening is om typegoedkeuringseisen voor de eCall-technologie vast te stellen en installatie ervan in nieuwe types personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen vanaf oktober 2015 verplicht te stellen. In de ontwerpverordening staan verplichtingen voor fabrikanten en lidstaten, eisen inzake de bescherming van de privacy en de persoonsgegevens van gebruikers, een lijst van voertuigen waarop zij betrekking heeft en de datum waarop zij ingaat.

2.4 Voorstel voor een besluit

Het voorstel voor een besluit moet ervoor zorgen dat alle noodoproepcentrales – *Public Safety Answering Points* (PSAP's) – bij een ongeval verplicht automatische of manueel gepleegde eCalls

behandelen. De Commissie wil ervoor zorgen dat eCalls vanaf 1 oktober 2015 in de hele EU op dezelfde manier worden gegeneerd, doorgegeven en behandeld.

2.5 Bepalingen van de verordening

De voorgestelde richtlijn voorziet onder meer in de volgende wettelijke eisen:

2.5.1 Fabrikanten van personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen moeten ervoor zorgen dat nieuwe modellen van deze voertuigen vanaf oktober 2005 worden uitgerust en goedgekeurd met eCall-systemen die aan de regels voldoen.

2.5.2 De lidstaten moeten ervoor zorgen dat nieuwe types voertuigen die onder de voorgestelde verordening vallen vanaf 1 oktober 2015 de EU-typegoedkeuring van volledige voertuigen ontvangen.

2.5.3 Voordat zij een goedkeuringscertificaat afgeven moeten de typegoedkeuringsinstanties erop toezien dat deze voertuigen aan de voorgeschreven normen voldoen.

2.5.4 Fabrikanten moeten ervoor zorgen dat voertuigen door de eCall-technologie niet permanent gevolgd kunnen worden.

2.5.5 Er moeten de nodige garanties tegen surveillance worden gegeven en gebruikers moeten informatie krijgen over de manier waarop de door het systeem gebruikte gegevens worden verwerkt.

2.5.6 De Commissie is bevoegd om door middel van gedelegeerde handelingen technische voorschriften voor eCall-boordsystemen vast te stellen, om eisen in verband met de privacy van gebruikers te formuleren en om op basis van een kosten-batenanalyse voor bepaalde types personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen vrijstellingen te verlenen.

3. Algemene opmerkingen

3.1 In 2012 kwamen in de EU 28 000 mensen om het leven en raakten 1,5 miljoen mensen gewond bij ongevallen op de weg. Als bij een verkeersongeluk noodhulpdiensten worden opgeroepen, is elke minuut van vitaal belang om levens te redden en de ernst van de verwondingen te beperken. Maar mensen die bij een ongeval gewond raken zijn niet altijd fysiek in staat om de noodhulpdiensten te bellen.

3.2 De eCall-technologie vangt dit probleem op door onmiddellijk de noodhulpdiensten te waarschuwen, zelfs wanneer de bestuurder het bewustzijn heeft verloren of om een andere reden niet meer in staat is om te bellen. Naar verwachting zullen noodhulpdiensten dankzij eCall in steden 40 % en op het platteland 50 % sneller ter plaatse zijn en zal deze technologie, als zij eenmaal breed wordt ingezet, in Europa vele honderden levens per jaar redden en in tienduizenden gevallen de ernst van de verwondingen helpen beperken.

⁽¹⁾ PB C 80, 30.3.2004, blz. 77, PB C 168, 20.7.2007, blz. 71, PB C 77, 31.3.2009, blz. 70, PB C 48, 15.2.2011, blz. 27 en PB C 132, 3.5.2011, blz. 94.

3.3 In een aantal lidstaten zijn nationale instanties voor de verkeersveiligheid opgericht die het verkeersveiligheidsbeleid moeten evalueren en de overheid over prioritaire maatregelen moeten adviseren. Een Europees agentschap voor de verkeersveiligheid met een duidelijke verantwoordelijkheid voor alle aspecten van deze materie (infrastructuur, voertuigen en verkeersgebruikers) zou de uitvoering van een geharmoniseerde EU-verkeersveiligheidsstrategie kunnen verbeteren. Zo'n agentschap zou speciale taken kunnen krijgen, zoals het in kaart brengen, specificeren, vaststellen en promoten van goede praktijken en het verbeteren van samenwerking en informatie-uitwisseling over de landsgrenzen heen.

4. Specifieke opmerkingen

4.1 De voorgestelde verordening geldt alleen voor de typegoedkeuring van nieuwe personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen en stelt niet als eis dat eCall in nog niet eerder geregistreerde voertuigen wordt ingebouwd, wat betekent dat de

bestaande types van die voertuigen zonder eCall gefabriceerd en verkocht kunnen blijven worden. Het EESC neemt er kennis van dat eCall-diensten pas in 2033 volledig zullen zijn uitgerold. Autofabrikanten zouden eCall ook zo snel mogelijk moeten inbouwen in na oktober 2015 af te leveren bestaande modellen, al beseft het EESC dat rekening moet worden gehouden met de financiële consequenties en de ontwerproblemen die dat voor hen met zich mee zou kunnen brengen.

4.2 De verordening betreffende typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het eCall-boordsysteem zal niet van toepassing zijn op tweewielige motorvoertuigen (zoals motorfietsen). Bestuurders van deze voertuigen lopen 18 tot 20 keer meer kans ernstig letsel op te lopen in het verkeer dan bestuurders van personenauto's. Naar de verkeersveiligheidskwesties van dit type voertuigen dient speciale aandacht uit te gaan. Naast de uitrusting met een eCall-systeem zijn er zo spoedig mogelijk voorstellen nodig om de actieve en passieve veiligheid van tweewielige motorvoertuigen te vergroten.

Brussel, 19 september 2013

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Henri MALOSSE
