

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de decizie a Parlamentului European și a Consiliului privind implementarea sistemului eCall interoperabil la nivelul UE

COM(2013) 315 final – 2013/0166 (COD)

și Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea unui sistem eCall la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE

COM(2013) 316 final – 2013/0165 (COD)

(2013/C 341/11)

Raportor general: **dl Thomas McDONOGH**

La 1 iulie 2013 și, respectiv, la 5 iulie 2013, în conformitate cu articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Parlamentul European și Consiliul au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de decizie a Parlamentului European și a Consiliului privind implementarea sistemului eCall interoperabil la nivelul UE

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

La 27 iunie 2013 și, respectiv, la 1 iulie 2013, în conformitate cu articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Consiliul și Parlamentul European au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea unui sistem eCall la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE

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

Având în vedere caracterul urgent al lucrărilor, Comitetul Economic și Social European l-a numit pe dl McDonogh raportor general în cadrul celei de-a 492-a sesiuni plenare din 18 și 19 septembrie 2013 (ședința din 19 septembrie) și a adoptat prezentul aviz cu 141 de voturi pentru și o abținere.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul ia notă de faptul că, în 2012, 28 000 de persoane și-au pierdut viața și 1,5 milioane de persoane au fost vătămate pe drumurile din UE. Comitetul este ferm convins că scăderea numărului victimelor accidentelor rutiere are o importanță socială majoră și sprijină obiectivul ambițios al Comisiei de a reduce acest număr la jumătate în perioada 2011-2020, în raport cu anul 2010.

1.2 Comitetul salută propunerile de decizie și de regulament ale Comisiei privind implementarea sistemului eCall, menite să asigure instalarea, până în octombrie 2015, a sistemului eCall bazat pe numărul 112 în toate modelele noi de automobile și vehicule utilitare ușoare și crearea infrastructurii necesare pentru preluarea și gestionarea adecvată a apelurilor eCall în cadrul centrelor de preluare a apelurilor de urgență (cunoscute și sub numele de PSAP – Public Safety Answering Points), garantând astfel compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea sistemului eCall la nivelul UE.

1.3 CESE este de acord cu concluziile evaluării impactului sistemului eCall, care au scos în evidență că introducerea

obligatorie a sistemului eCall este singura modalitate ca acesta să aducă beneficii cetățenilor Uniunii Europene. Comitetul a atras atenția Comisiei, în numeroase avize, asupra faptului că o abordare voluntară nu va fi încununată de succes.

1.4 Comitetul remarcă faptul că propunerile se vor aplica doar noilor tipuri de vehicule înmatriculate pentru prima dată la 1 octombrie 2015 sau după această dată și că modelele existente vor putea continua să fie fabricate și comercializate fără sistemul eCall după această dată. Comitetul este conștient de posibilele costuri pentru producătorii de autovehicule, însă solicită ca aceștia să aplice, de asemenea, în cel mai scurt timp, tehnologia eCall la modelele de vehicule existente care urmează a fi fabricate după octombrie 2015.

1.5 Comitetul ia notă de faptul că propunerile nu prevăd aplicarea tehnologiei eCall în cazul motocicletelor și al altor vehicule motorizate cu două roți. Dat fiind că riscul de a fi vătămați sau de a deceda cu care se confruntă conducătorii și pasagerii acestor tipuri de vehicule reprezintă o problemă semnificativă, CESE solicită producătorilor și statelor membre să extindă sistemul eCall la vehiculele motorizate cu două roți cât mai curând posibil.

1.6 Comitetul reiterează, de asemenea, solicitarea adresată Comisiei de a face propuneri, în cel mai scurt timp, pentru a spori în mod semnificativ siguranța activă și pasivă a vehiculelor motorizate cu două roți.

1.7 CESE este impresionat de succesul pe care l-au înregistrat autoritățile însărcinate cu siguranța rutieră înființate în anumite state membre în ce privește monitorizarea punerii în aplicare a strategiilor naționale în acest domeniu, acordarea de consiliere în materie de politică de siguranță rutieră și promovarea celor mai bune practici în acest domeniu. Comitetul consideră că ar trebui înființată o agenție europeană pentru siguranța rutieră, care să contribuie la armonizarea și monitorizarea punerii în aplicare a siguranței rutiere în întreaga UE, inclusiv la implementarea serviciului eCall. Acest organism ar trebui să aducă laolaltă experți în domeniul siguranței rutiere numiți de statele membre.

1.8 Comitetul atrage atenția Comisiei asupra avizelor sale precedente privind siguranța rutieră, în care a subliniat necesitatea introducerii obligatorii a eCall⁽¹⁾.

2. Sinteza propunerilor

2.1 eCall

eCall este o tehnologie concepută pentru a transmite apeluri de urgență de la bordul vehiculelor utilizând numărul european pentru apeluri de urgență 112 fie în mod automat, în caz de accident, fie în urma unei activări manuale. Sistemul eCall formează automat numărul european unic pentru apeluri de urgență - 112, în cazul unui accident grav. Acesta comunică serviciilor de urgență locul unde se situează vehiculul, chiar dacă conducătorul auto este inconștient sau se află în incapacitatea de a telefona. În 2011, Comisia a adoptat o Recomandare, 2011/750/EU, care prevede că operatorii de rețele de telefonie mobilă ar trebui să se asigure că rețelele lor pot transmite apeluri de urgență (eCalls).

2.2 În prezent, doar în jur de 0,7 % din vehicule dispun de sisteme private eCall, iar această cifră abia dacă se află în creștere. Aceste sisteme brevetate nu oferă interoperabilitate sau continuitate la nivelul UE.

2.3 Proiect de regulament

Proiectul de regulament urmărește să definească cerințele privind omologarea de tip pentru tehnologia eCall și să facă obligatorie instalarea acesteia la bordul noilor tipuri de autoturisme și vehicule utilitare ușoare începând cu octombrie 2015. Propunerea definește obligațiile care le revin producătorilor și statelor membre, cerințele în materie de protecție a datelor și a vieții private pentru utilizatori, vehiculele care intră în domeniul de aplicare al regulamentului și data de introducere a acestuia.

2.4 Proiect de decizie

Proiectul de decizie urmărește să garanteze că toate centrele de preluare a apelurilor de urgență (cunoscute și sub numele de

PSAP – Public Safety Answering Points) sunt abilitate să gestioneze apelurile eCall atunci când acestea sunt emise fie automat, fie în urma activării manuale a sistemului, în cazul unui accident. Comisia dorește să se asigure că, până la 1 octombrie 2015, apelurile eCalls sunt emise, transmise și gestionate în mod omogen în întreaga UE.

2.5 Prevederile regulamentului

Propunerea de regulament stabilește cerințe juridice, cum ar fi:

2.5.1 Producătorii de autoturisme și vehicule utilitare ușoare trebuie să se asigure că, începând cu octombrie 2015, toate noile tipuri de astfel de vehicule sunt fabricate și omologate cu sisteme eCall conforme.

2.5.2 Statele membre trebuie să se asigure că, începând cu 1 octombrie 2015, noile tipuri de vehicule care intră în domeniul de aplicare al regulamentului propus primesc omologarea UE de tip a întregului vehicul.

2.5.3 Autoritățile însărcinate cu omologarea de tip trebuie să se asigure că aceste vehicule îndeplinesc normele impuse înainte de emiterea certificatului de omologare de tip.

2.5.4 Producătorii trebuie să se asigure că tehnologia eCall nu permite monitorizarea constantă a vehiculului.

2.5.5 Sunt necesare garanții suficiente pentru prevenirea supravegherii, iar utilizatorii trebuie să fie informați cu privire la modul în care vor fi prelucrate datele utilizate de sistem.

2.5.6 Comisia este împuternicită să adopte acte delegate pentru a defini cerințele tehnice privind sistemele de la bordul vehiculelor, a defini cerințele în ce privește protecția vieții private a utilizatorilor și, pe baza unei analize costuri-beneficii, a excepta anumite clase de autovehicule și vehicule utilitare ușoare.

3. Observații generale

3.1 Comitetul ia notă de faptul că, anul trecut, 28 000 de persoane și-au pierdut viața și peste 1,5 milioane de persoane au fost vătămate pe drumurile din UE. Atunci când serviciile de urgență sunt chemate la locul unui accident rutier, fiecare minut contează pentru a salva vieți și pentru a reduce gravitatea rănilor. Persoanele rănite într-un accident nu dispun însă întotdeauna de capacitatea fizică de a apela serviciile de urgență.

3.2 Tehnologia eCall abordează această problemă, alertând serviciile de urgență imediat, chiar dacă conducătorul auto sau pasagerul este inconștient sau se află în incapacitatea de a telefona. CESE ia, de asemenea, notă de faptul că tehnologia eCall urmează să accelereze sosirea echipelor de salvare cu aproximativ 40 % în zonele urbane și cu 50 % în zonele rurale și că, odată ce aceasta va fi pusă în aplicare pe scară largă, aceasta va salva sute de vieți în Europa în fiecare an, reducând gravitatea vătămarilor corporale și a traumelor în zeci de mii de cazuri.

⁽¹⁾ JO C 80, 30.3.2004, p. 77, JO C 168, 20.7.2007, p. 71, JO C 77, 31.3.2009, p. 70, JO C 48, 15.2.2011, p. 27 și JO C 132, 3.5.2011, p. 94.

3.3 Anumite state membre au înființat autorități însărcinate cu siguranța rutieră, al căror mandat național prevede evaluarea strategiei privind siguranța rutieră și acordarea de consiliere guvernelor în materie de acțiuni prioritare. Înființarea unei agenții europene pentru siguranța rutieră, cu un mandat clar care să acopere toate domeniile aferente (infrastructură, vehicule și utilizatori ai drumurilor) în întreaga Uniune ar putea contribui la o mai bună punere în aplicare a unei strategii europene armonizate în materie de siguranță rutieră. Unei astfel de agenții i s-ar putea încredința sarcini specifice în ce privește identificarea, specificarea, definirea și promovarea celor mai bune practici, precum și sporirea colaborării și a schimburilor transfrontaliere de informații.

4. Observații specifice

4.1 Propunerea privește doar omologarea de tip a autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare noi și nu impune obligația de a se asigura că dispozitivul eCall a fost instalat înainte de prima înmatriculare, ceea ce implică faptul că modelele existente de astfel de vehicule pot continua să fie

fabricate și comercializate fără eCall. Comitetul remarcă faptul că, în contextul punerii în aplicare a acestei politici, nu se poate spera ca serviciul eCall să se generalizeze înainte de 2033. Comitetul este conștient de necesitatea de a se ține seama de impactul financiar și de problemele de concepție cu care s-ar putea confrunta producătorii de autovehicule, însă ar dori ca aceștia să aplice, de asemenea, în cel mai scurt timp, tehnologia eCall la modelele de vehicule existente care urmează a fi fabricate după octombrie 2015.

4.2 Regulamentul privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea unui sistem eCall la bordul vehiculelor nu se aplică vehiculelor motorizate cu două roți (motociclete etc.) Conducătorii vehiculelor motorizate cu două roți se confruntă cu un risc de a fi victimele unei vătămări grave în trafic de 18 până la 20 de ori mai mare decât conducătorii de autoturisme. Problemele legate de siguranța rutieră a acestei clase de vehicule, care se confruntă cu un risc înalt, trebuie abordate cu o atenție deosebită. Pe lângă instalarea tehnologiei eCall, sunt necesare, în cel mai scurt timp, propuneri pentru sporirea siguranței active și pasive a vehiculelor motorizate cu două roți.

Bruxelles, 19 septembrie 2013

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Henri MALOSSE
