

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu sklepa Evropskega parlamenta in Sveta o uvedbi medobratovalne vseevropske storitve eCall

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

ter o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za uvedbo avtomobilskega sistema eCall in spremembi Direktive 2007/46/ES

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

(2013/C 341/11)

Glavni poročevalec: **Thomas McDONOGH**

Evropski parlament in Svet sta 1. julija oziroma 5. julija 2013 sklenila, da v skladu s členom 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosita za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog sklepa Evropskega parlamenta in Sveta o uvedbi medobratovalne vseevropske storitve eCall

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

Svet in Evropski parlament sta 27. junija oziroma 1. julija 2013 sklenila, da v skladu s členom 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosita za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za uvedbo avtomobilskega sistema eCall in spremembi Direktive 2007/46/ES

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

Zaradi nujnosti postopka je Evropski ekonomsko-socialni odbor na 492. plenarnem zasedanju 18. in 19. septembra 2013 (seja z dne 19. septembra) za glavnega poročevalca imenoval Thomasa McDonogha ter mnenje sprejel s 141 glasovi za, brez glasov proti in 1 vzdržanim glasom.

1. Sklepi in priporočila

1.1 Odbor opozarja, da je na cestah v EU leta 2012 umrlo 28 000 oseb, 1,5 milijona pa je bilo ranjenih. Zato izrecno poudarja, da je zmanjšanje števila žrtev v cestnem prometu bistvenega pomena za družbo in podpira ambiciozni cilj Komisije, da se to število v obdobju 2011–2020 zmanjša za polovico v primerjavi z letom 2010.

1.2 Odbor izraža zadovoljstvo s predlaganim sklepom in uredbo Komisije o uvedbi storitve eCall, ki naj bi zagotovila, da bodo od oktobra 2015 vsi novi modeli osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil opremljeni s sistemom eCall 112 ter da bo vzpostavljena potrebna infrastruktura centrov za obveščanje (*Public Safety Answering Points: PSAPs* – odzivne točke javne varnosti), ki je nujna za ustrezen sprejem in obravnavo klicev v sili eCalls. Tako bodo zagotovljene združljivost, interoperabilnost in kontinuiteta storitve eCall po vsej EU.

1.3 EESO se strinja z ugotovitvami iz ocene učinka sistema eCall, iz katerih izhaja, da je obvezna uvedba storitve eCall edini

način, da se s tem povezane koristi zagotovijo državljanom Unije. Odbor je v številnih mnenjih Komisiji izrazil prepričanje, da prostovoljni pristop ne bo uspešen.

1.4 EESO ugotavlja, da se bodo predlogi uporabljali samo za nove modele vozil, ki bodo prvič registrirani 1. oktobra 2015 ali pozneje, ter da se bodo že obstoječi modeli lahko še naprej proizvajali in prodajali brez opreme za eCall tudi po tem datumu. Čeprav se zaveda morebitnega finančnega bremena za avtomobilske proizvajalce, pa jih vseeno poziva, naj tehnologijo eCall čim prej vgradijo tudi v že obstoječe modele vozil, ki bodo proizvedena po oktobru 2015.

1.5 Odbor ugotavlja, da predlogi ne predvidevajo tehnologije eCall na motornih kolesih in drugih dvokolesnih motornih vozilih. Ker je tveganje za poškodbe in nesreče s smrtnim izidom za voznike teh vrst vozil in za njihove sopotnike precej veliko, EESO poziva proizvajalce in države članice, naj v sistem eCall čim prej vključijo tudi dvokolesna motorna vozila.

1.6 Poleg tega Odbor znova poziva Komisijo, naj čim prej poda predloge za bistveno izboljšanje pasivne in aktivne varnosti tovornih vozil.

1.7 EESO izraža občudovanje zaradi uspeha, ki so ga dosegli organi, pristojni za varnost v cestnem prometu v vrsti držav članic. Ti organi spremljajo izvajanje nacionalnih strategij za varnost v cestnem prometu, svetujejo o politiki na tem področju ter spodbujajo primere najboljše prakse. Odbor meni, da bi bilo treba ustanoviti evropsko agencijo za varnost v cestnem prometu, ki bi pomagala usklajevati in spodbujati izvajanje ukrepov na tem področju po vsej EU, vključno z uvedbo storitve eCall. V agenciji bi sodelovali tudi strokovnjaki za varnost v cestnem prometu, ki bi jih imenovala države članice.

1.8 Odbor opozarja Komisijo na svoja prejšnja mnenja, v katerih je obravnaval varnost v cestnem prometu in potrebo po obvezni uvedbi storitve eCall. ⁽¹⁾

2. Kratka vsebina predlogov

2.1 eCall

Tehnologija eCall je sistem za klic v sili iz avtomobila na številko 112, ki velja v vsej EU. Sistem se v primeru nesreče sproži samodejno ali pa se ga aktivira ročno; v primeru hude nesreče sistem samodejno vzpostavi povezavo z enotno evropsko številko za klic v sili 112. Službam, pristojnim za ukrepanje, sporoči, kje se vozilo nahaja, tudi če je voznik v nezavesti ali nesposoben za telefonski klic. Komisija je leta 2011 sprejela Priporočilo št. 2011/750/EU, v katerem je navedla, da morajo operaterji mobilnih omrežij zagotoviti prenos klicev v sili prek svojih omrežij.

2.2 Trenutno je samo približno 0,7 % vozil v EU opremljenih z zasebnim sistemom eCall, številka pa skoraj ne narašča. Ti sistemi posameznih proizvajalcev pa ne zagotavljajo interoperabilnosti ali kontinuitete po vsej EU.

2.3 Predlog uredbe

Namen predloga uredbe je med zahteve za homologacijo vključiti tudi tehnologijo eCall, katere vgradnja v vse nove modele osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil naj bi bila obvezna od oktobra 2015 dalje. Predlog opredeljuje obveznosti za proizvajalce in države članice, zahteve glede zasebnosti in varstva podatkov uporabnikov, vozila, za katera se uredba uporablja, ter datum začetka veljavnosti.

2.4 Predlog sklepa

Namen predloga sklepa je zagotoviti, da bodo vsi centri za obveščanje za klice v sili – odzivne točke javne varnosti – opremljeni za obravnavo klicev eCall, ki bodo v primeru nesreče

sproženi samodejno ali ročno. Komisija želi zagotoviti, da se bodo ti klici od 1. oktobra 2015 dalje sprožali, prenašali in obravnavali usklajeno v vsej EU.

2.5 Določbe uredbe

Predlagana uredba med pravnimi zahtevami med drugim določa naslednje:

2.5.1 Proizvajalci osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil morajo zagotoviti, da se novi modeli teh vozil od oktobra 2015 proizvajajo in homologirajo v skladu z zahtevami sistema eCall.

2.5.2 Države članice morajo zagotoviti, da bodo novi modeli vozil, za katere se uporablja predlagana uredba, prejeli homologacijo za celotno vozilo Evropske skupnosti (*European Community Whole Vehicle Type Approval*).

2.5.3 Organi za homologacijo morajo zagotoviti, da ta vozila izpolnjujejo predpisane standarde, preden izdajo ustreznimi certifikat.

2.5.4 Proizvajalci morajo zagotoviti, da vozilom, opremljenim s tehnologijo eCall, ni mogoče stalno slediti.

2.5.5 Potrebna je zadostna zaščita pred nadzorom in uporabo, ki je treba posredovati informacije o tem, kako bodo obdelani podatki, ki jih uporablja sistem.

2.5.6 Komisija je pooblaščenca za sprejetje delegiranih aktov za določitev tehničnih zahtev avtomobilskih sistemov in zahtev glede zasebnosti uporabnikov. Poleg tega mora na podlagi analize stroškov in koristi izvzeti nekatere razrede osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil.

3. Splošne ugotovitve

3.1 Odbor opozarja, da je na cestah v EU leta 2012 umrlo 28 000 oseb, 1,5 milijona pa je bilo ranjenih. Ko se na prizorišče nesreče pokliče služba za ukrepanje, je vsaka minuta usodna za reševanje življenj in zmanjšanje resnosti poškodb. Toda ljudje, ranjeni v nesrečah, niso vedno fizično zmožni poklicati pomoči.

3.2 Sistem eCall odpravlja ta problem tako, da takoj opozori službe za ukrepanje, tudi če je voznik ali potnik v nezavesti ali kakor koli drugače nezmožen za klic. EESO ugotavlja, da naj bi uporaba tega sistema po pričakovanjih pospešila prihod služb za ukrepanje za približno 40 % v mestih in 50 % na podeželju. Ko bo sistem v celoti uveden, bo v Evropi vsako leto rešil več sto življenj ter v več deset tisočih primerov zmanjšal resnost poškodb in travm.

⁽¹⁾ UL C 80, 30.3.2004, str. 77, UL C 168, 20.7.2007, str. 71, UL C 77, str. 31.3.2009, str. 70, UL C 48, 15.2.2011, str. 27, in UL C 132, 3.5.2011, str. 94.

3.3 Vrsta držav članic je ustanovila organe za varnost v cestnem prometu, ki so na nacionalni ravni pristojni za ocenjevanje strategije za varnost v cestnem prometu ter svetovanje vladam o prednostnih ukrepih. Evropska agencija za varnost v cestnem prometu, pristojna za vsa področja cestne varnosti (infrastruktura, vozila in uporabniki cest) v vsej Uniji, bi lahko pomagala izboljšati izvajanje usklajene strategije EU za varnost v cestnem prometu. Takšna agencija bi imela posebne naloge v zvezi z opredeljevanjem, opisovanjem in uvajanjem najboljše prakse ter seznanjanjem z njo in tudi s spodbujanjem čezmejne izmenjave informacij in sodelovanja.

4. Posebne ugotovitve

4.1 Predlog se nanaša zgolj na homologacijo novih osebnih in lahkih gospodarskih vozil ter ne predvideva obvezne vgradnje sistema eCall pred prvo registracijo novih modelov, kar pomeni, da se lahko obstoječi modeli vozil še naprej proizvajajo in

prodajajo brez te tehnologije. Odbor tako ugotavlja, da se bo zaradi te politike storitev eCall v celoti uporabljala šele leta 2033. Čeprav razume, da je treba upoštevati finančne posledice in težave pri oblikovanju, s katerimi se bi lahko soočili avtomobilski proizvajalci, pa jih vseeno poziva, naj tehnologijo eCall čim prej vgradijo tudi v že obstoječe modele vozil, ki bodo proizvedena po oktobru 2015.

4.2 Uredba o zahtevah za homologacijo za sistem eCall v vozilih ne bo veljala za dvokolesna motorna vozila (motorna kolesa ipd.). Toda njihovi vozniki so izpostavljeni 18 do 20-krat večjemu tveganju hudih poškodb na cesti kot vozniki avtomobilov. Vprašanjem varnosti tega razreda z visoko stopnjo tveganja je treba posvetiti posebno pozornost. Poleg opremljanja s tehnologijo eCall so čim prej potrebni predlogi za izboljšanje pasivne in aktivne varnosti dvokolesnih motornih vozil.

V Bruslju, 19. septembra 2013

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Henri MALOSSE