

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om införande av ett interoperabelt EU-omfattande eCall"

COM(2013) 315 final – 2013/0166 (COD)

och om "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade e-callsystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG"

COM(2013) 316 final – 2013/0165 (COD)

(2013/C 341/11)

Huvudföredragande: **Thomas McDONOGH**

Den 1 juli och den 5 juli 2013 beslutade Europaparlamentet respektive rådet att i enlighet med artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om införande av ett interoperabelt EU-omfattande e-Call"

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

Den 27 juni och den 1 juli 2013 beslutade rådet respektive Europaparlamentet att i enlighet med artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade e-callsystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG"

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

Med tanke på ärendets brådskande karaktär utnämnde kommittén vid sin 492:a plenarsession den 18–19 september 2013 (sammanträdet den 19 september) Thomas McDonogh till huvudföredragande och antog följande yttrande med 141 röster för och 1 nedlagd röst.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) konstaterar att 28 000 personer dog och 1,5 miljoner skadades på EU:s vägar under 2012. Kommittén är övertygad om att det har stor betydelse för samhället om man lyckas minska antalet offer för trafikolyckor och ställer sig bakom kommissionens ambitiösa mål att under perioden 2011–2020 halvera detta antal i jämförelse med 2010.

1.2 Kommittén välkomnar kommissionens förslag till beslut och förordning om genomförandet av eCall för att se till att alla nya modeller av personbilar och lätta nyttofordon från och med oktober 2015 är utrustade med 112 eCall och att den infrastruktur som krävs skapas för att på ett korrekt sätt ta emot och hantera eCalls på larmcentraler och på detta sätt garantera att den EU-omfattande eCall-tjänsten är kompatibel, interoperabel och kontinuerlig.

1.3 EESK instämmer i slutsatserna från eCall-konsekvensbedömningen, som visade att ett obligatoriskt införande av eCall

var det enda sättet att se till att EU-invånarna får nytta av eCall. Kommittén har i ett flertal yttranden påpekat för kommissionen att ett frivilligt åtagande inte skulle bli en framgång.

1.4 EESK noterar att förslagen bara avser nya typer av fordon som registreras tidigast den 1 oktober 2015 och att man kan fortsätta tillverka och sälja befintliga modeller utan eCall efter detta datum. Samtidigt som kommittén inser de eventuella ekonomiska kostnaderna för biltillverkarna så vill vi ändå uppmana tillverkarna att så snart som möjligt installera eCall-tekniken även i befintliga fordonstyper som tillverkas efter oktober 2015.

1.5 Kommittén konstaterar att förslagen inte innehåller någon bestämmelse om eCall-teknik för motorcyklar och andra tvåhjuliga motorfordon. Eftersom risken för att dö eller skadas för förare och passagerare på denna typ av fordon är ett betydande problem, uppmanar EESK tillverkarna och medlemsstaterna att utvidga eCall-systemet till tvåhjuliga motorfordon så snart som möjligt.

1.6 Kommittén uppmanar dessutom än en gång kommissionen att så snart som möjligt lägga fram förslag om hur man konkret ska förbättra den aktiva och passiva säkerheten för tvåhjuliga motorfordon.

1.7 Kommittén är imponerad av den framgång som trafik-säkerhetsmyndigheter i ett antal medlemsstater har haft när det gäller att erbjuda en översikt över genomförandet av den nationella trafiksäkerhetsstrategin, ge råd om trafiksäkerhetspolitik och främja bästa metoder inom trafiksäkerheten. EESK anser att en europeisk trafiksäkerhetsmyndighet bör inrättas i syfte att bistå med harmoniseringen och genomförandet av trafiksäkerheten inom EU, inklusive tillämpningen av eCall. Detta organ skulle inbegripa trafiksäkerhetsexperter som utses av medlemsstaterna.

1.8 Kommittén vill göra kommissionen uppmärksam på de tidigare yttranden från EESK där man har diskuterat ämnet trafiksäkerhet och tagit upp behovet av ett obligatoriskt införande av eCall⁽¹⁾.

2. Sammanfattning av förslagen

2.1 eCall

eCall är en teknik som är utformad för att sända fordonsbaserade nödsamtal via det EU-täckande nödtelefonnumret 112, aningen automatiskt vid en olycka eller då det aktiveras manuellt. Ett eCall-system ringer automatiskt 112 (det gemensamma europeiska nödnumret) vid en allvarlig olycka. Det kommunicerar fordonets läge till larmtjänsten, även om föraren är medvetslös eller oförmögen att ringa ett telefonsamtal. Kommissionen antog 2011 en rekommendation (2011/750/EU) om att mobilnätoperatörerna ska se till att deras nät kan ta emot eCalls.

2.2 För närvarande är det bara omkring 0,7 % av fordonen som är utrustade med privata eCall-system, och detta antal ökar långsamt. Dessa privata system har inte EU-täckande interoperabilitet eller kontinuitet.

2.3 Förslaget till förordning

Förslaget till förordning syftar till att fastställa krav på typgodkännande för eCall-tekniken och slår fast att de ska installeras i nya typer av personbilar och lätta nyttofordon från och med oktober 2015. I förslaget ingår åtaganden för tillverkare och medlemsstater, krav på skydd av privatliv och personuppgifter för användarna, vilka fordon förordningen avser och datum för införandet.

2.4 Förslaget till beslut

Förslaget till beslut syftar till att garantera att alla larmcentraler kan hantera eCalls när de utlöses vid en olycka, oavsett om det

sker automatiskt eller manuellt. Kommissionen vill säkerställa att eCalls skapas, överförs och hanteras likadant inom EU senast den 1 oktober 2015.

2.5 Förordningens bestämmelser

I förslaget till förordning fastställs bland annat följande rättsliga skyldigheter:

2.5.1 Tillverkare av personbilar och lätta nyttofordon ska se till att deras nya fordonstyper tillverkas och godkänns med eCall-system som uppfyller kraven från och med oktober 2015.

2.5.2 Medlemsstaterna ska från och med den 1 oktober 2015 se till att de nya fordonstyper som omfattas av förslaget till förordning får ett europeiskt typgodkännande för hela fordonet.

2.5.3 Typgodkännandemyndigheterna ska se till att dessa fordon uppfyller de föreskrivna normerna innan typgodkännandet utfärdas.

2.5.4 Tillverkarna måste se till att eCall-tekniken inte innebär att fordonen kan stå under konstant spårning.

2.5.5 Tillräckliga garantier mot övervakning krävs, och användarna måste förses med information om hur de uppgifter systemet använder kommer att behandlas.

2.5.6 Kommissionen har mandat att anta delegerade akter för att fastställa de tekniska kraven på fordonsbaserade system, definiera kraven i förhållande till användarnas privatliv och – på grundval av en kostnads-/nyttoanalys – undanta vissa klasser av personbilar och lätta nyttofordon.

3. Allmänna kommentarer

3.1 Kommittén konstaterar att 28 000 personer dog och 1,5 miljoner skadades på EU:s vägar förra året. Då räddningstjänsten kallas till en trafikolycka är varje minut viktig för att man ska kunna rädda liv och begränsa de allvarliga skadorna. Personer som skadas i en olycka har dock inte alltid den fysiska förmågan att ringa räddningstjänsten.

3.2 eCall-tekniken åtgärdar detta problem genom att omedelbart larma räddningstjänsten även om föraren eller passagerarna är medvetslösa eller på annat sätt oförmögna att ringa. EESK noterar att man förväntar sig att eCall-tekniken ska påskynda räddningstjänstens ankomst med uppskattningsvis 40 % i stadsområden och 50 % i landsbygdsområden, och att när användningen av eCall-systemet väl är utbyggt så kommer det att rädda hundratals liv i Europa varje år, minska de allvarliga skadorna och begränsa trauman i tiotusentals fall.

⁽¹⁾ EUT C 80, 30.3.2004, s. 77, EUT C 168, 20.7.2007, s. 71, EUT C 77, 31.3.2009, s. 70, EUT C 48, 15.2.2011, s. 27 och EUT C 132, 3.5.2011, s. 94.

3.3 Ett antal medlemsstater har inrättat trafiksäkerhetsmyndigheter som har ett nationellt mandat att utvärdera trafiksäkerhetsstrategierna och ge råd till regeringarna om prioriterade åtgärder. En europeisk trafiksäkerhetsmyndighet med ett tydligt mandat för alla trafiksäkerhetsområden (infrastruktur, fordon och trafikanter) inom unionen skulle kunna bidra till att förbättra tillämpningen av en harmoniserad trafiksäkerhetsstrategi i EU. En sådan myndighet skulle kunna ha särskilda uppgifter vad gäller att fastställa, skapa och främja bästa metoder samt för att förstärka det gränsöverskridande informationsutbytet och samarbetet.

4. Särskilda kommentarer

4.1 Förslaget avser endast typgodkännande av nya personbilar och lätta nyttofordon och innehåller inga krav på att eCall ska monteras före den första registreringen, vilket innebär att man kan fortsätta att tillverka och sälja befintliga typer av dessa

fordon utan eCall. Kommittén noterar att det på grund av den här strategin kommer att hinna bli 2033 innan eCall-tjänsten är fullt genomförd. Samtidigt som kommittén förstår att det är nödvändigt att ta hänsyn till de ekonomiska kostnader och designproblem som kan uppstå för biltillverkarna så vill vi ändå uppmana dem att så snart som möjligt installera eCall-tekniken även i befintliga fordonstyper som tillverkas efter oktober 2015.

4.2 Förordningen om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade eCall-system kommer inte att gälla tvåhjuliga motorfordon (motorcyklar etc.). Förare av tvåhjuliga motorfordon löper 18–20 gånger större risk att skadas i trafiken än personbilsförare. Det behövs särskild uppmärksamhet för att hantera trafiksäkerhetsfrågor i den här högriskfordonsklassen. Förutom montering av eCall-teknik behöver vi så snart som möjligt förslag på hur man kan förbättra den aktiva och passiva säkerheten i tvåhjuliga motorfordon.

Bryssel den 19 september 2013

*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Henri MALOSSE
