

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia interoperacyjnej usługi eCall w całej UE

COM(2013) 315 final – 2013/0166 (COD)

oraz wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE

COM(2013) 316 final – 2013/0165 (COD)

(2013/C 341/11)

Sprawozdawca generalny: **Thomas McDONOGH**

Parlament Europejski, w dniu 1 lipca 2013 r., oraz Rada, w dniu 5 lipca 2013 r., postanowiły, zgodnie z art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia interoperacyjnej usługi eCall w całej UE

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

Rada, w dniu 27 czerwca 2013 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 1 lipca 2013 r., działając na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiły zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE

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

Mając na względzie pilny charakter prac, na 492. sesji plenarnej w dniach 18–19 września 2013 r. (posiedzenie z dnia 19 września) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Thomasa McDonogha na sprawozdawcę generalnego oraz 141 głosami – 1 osoba wstrzymała się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet odnotowuje, że w 2012 r. na drogach UE straciło życie 28 tys. osób, a 1,5 mln osób odniosło obrażenia. Komitet jest przekonany, że zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych ma ogromne znaczenie dla społeczeństwa, i zgadza się z ambitnym celem Komisji, by w latach 2011–2020 zmniejszyć tę liczbę o połowę w porównaniu z rokiem 2010.

1.2 Komitet z zadowoleniem przyjmuje przedstawione przez Komisję wnioski dotyczące decyzji i rozporządzenia w sprawie wdrożenia usługi eCall, które mają zagwarantować, iż począwszy od października 2015 r., wszystkie nowe modele samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych wyposażone będą w urządzenia eCall oparte na numerze 112, a punkty przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) dysponować będą infrastrukturą niezbędną do prawidłowego odbioru i obsługi zgłoszeń eCall, co zapewni kompatybilność, interoperacyjność i ciągłość usługi eCall w całej UE.

1.3 EKES zgadza się z wnioskami zawartymi w ocenie skutków systemu eCall, zgodnie z którą obowiązek wdrożenia

systemu eCall jest jedyną metodą, dzięki której obywatele UE będą mogli skorzystać z dobrodziejstw tego systemu. W swoich opiniach Komitet wielokrotnie przekonywał Komisję, iż podejście oparte na zasadzie dobrowolności nie przyniosłoby pożądanego skutku.

1.4 EKES odnotowuje, że proponowane przepisy będą miały zastosowanie wyłącznie do nowych typów pojazdów homologowanych po raz pierwszy 1 października 2015 r. lub później, natomiast dotychczasowe modele będą po tej dacie nadal produkowane i sprzedawane bez systemu eCall. Choć Komitet zdaje sobie sprawę z kosztów, jakie musieliby ponieść producenci samochodów, wzywa ich jednak, by technologię eCall wprowadzili także w aktualnych modelach pojazdów, które będą produkowane po 1 października 2015 r.

1.5 Komitet odnotowuje fakt, iż w przedstawionych wnioskach nie przewiduje się wyposażania w technologię eCall motocykli i innych dwukołowych pojazdów silnikowych. Z uwagi na fakt, iż ryzyko śmierci lub obrażeń w przypadku osób prowadzących tego rodzaju pojazdy bądź ich pasażerów jest istotnym problemem, EKES wzywa producentów dwukołowych pojazdów silnikowych i państwa członkowskie do jak najszybszego rozszerzenia systemu eCall na takie pojazdy.

1.6 Ponadto Komitet ponownie wzywa Komisję, by przedstawiła jak najszybciej propozycje zmierzające do wyraźnej poprawy aktywnego i pasywnego bezpieczeństwa dwukołowych pojazdów silnikowych.

1.7 EKES jest pod wrażeniem sukcesów odniesionych przez organy kilku państw członkowskich odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego w zakresie nadzoru nad wdrażaniem krajowych strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego, w doradztwie dotyczącym polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w promowaniu sprawdzonych rozwiązań w tej dziedzinie. Zdaniem Komitetu należałoby utworzyć europejską agencję bezpieczeństwa ruchu drogowego, która wspierałaby harmonizację i wdrażanie rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej UE, w tym także wdrażanie systemu eCall. W jej skład wchodziłoby eksperci w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego wyznaczani przez państwa członkowskie.

1.8 Komitet zwraca uwagę Komisji na swoje wcześniejsze opinie, w których omawiał zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w których wspominał o konieczności obowiązkowego wprowadzenia systemu eCall⁽¹⁾.

2. Streszczenie wniosków

2.1 System eCall

System eCall został zaprojektowany z myślą o wysyłaniu zgłoszeń alarmowych z pojazdu za pośrednictwem europejskiego numeru alarmowego 112, w sposób automatyczny, jeśli doszłoby do wypadku drogowego, bądź też w przypadku aktywacji ręcznej. System eCall automatycznie telefonuje pod europejski numer alarmowy 112 w razie poważnego wypadku. Przekazuje on służbom ratowniczym informację o położeniu pojazdu nawet wówczas, gdy kierowca stracił przytomność lub nie jest w stanie zadzwonić po pomoc. W 2011 r. Komisja przyjęła zalecenie 2011/750/UE, w którym stwierdza, iż operatorzy sieci komórkowych powinni zapewnić zdolność przekazywania połączeń eCall w swoich sieciach.

2.2 Obecnie w UE w prywatne systemy eCall wyposażonych jest jedynie około 0,7 % pojazdów i liczba ta praktycznie nie wzrasta. Owe systemy zastrzeżone przez producentów nie zapewniają interoperacyjności ani ciągłości usług w całej UE.

2.3 Projekt rozporządzenia

Projekt rozporządzenia ma na celu ustalenie wymogów dotyczących homologacji typu dla technologii eCall oraz wprowadzenie obowiązku jej instalacji w nowych typach samochodów osobowych i lekkich samochodach dostawczych od października 2015 r. We wniosku określa się obowiązki producentów i państw członkowskich, wymogi dotyczące ochrony prywatności i danych osobowych użytkowników, a także wskazuje się typy pojazdów, do których przepisy te mają zastosowanie, oraz datę wprowadzenia.

2.4 Projekt decyzji

Projekt decyzji ma na celu zapewnienie, iż wszystkie punkty przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) zobowiązane

będą do obsługi wiadomości eCall przesyłanych w razie wypadku w sposób automatyczny lub poprzez aktywację ręczną. Komisja pragnie zagwarantować do 1 października 2015 r. spójny system generowania, przekazywania i obsługi wiadomości eCall w całej UE.

2.5 Przepisy rozporządzenia

W proponowanym rozporządzeniu ustanawia się m.in. następujące wymogi prawne:

2.5.1 Począwszy od października 2015 r. producenci samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych zobowiązani są zapewnić produkcję i homologację nowych typów takich pojazdów spełniających wymogi rozporządzenia eCall.

2.5.2 Państwa członkowskie zobowiązane są zapewnić, iż począwszy od 1 października 2015 r. nowe typy pojazdów objęte zakresem obowiązywania proponowanego rozporządzenia uzyskiwać będą homologację typu całego pojazdu.

2.5.3 Organy udzielające homologacji typu zobowiązane są skontrolować zgodność tego rodzaju pojazdów z przewidzianymi normami przed wydaniem świadectwa homologacji typu.

2.5.4 Producenci zobowiązani są zagwarantować, iż technologia eCall nie będzie umożliwiała stałego śledzenia pojazdu.

2.5.5 Wymagana jest odpowiednia ochrona przed inwigilacją, a użytkownikom systemu należy dostarczyć informacji na temat przetwarzania danych wykorzystywanych przez system.

2.5.6 Komisja uprawniona jest do przyjęcia aktów delegowanych określających wymagania techniczne dla pokładowych systemów eCall, ustalenia wymogów dotyczących prywatności użytkowników. Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści może ona także zwolnić niektóre klasy samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych z obowiązku montowania takich systemów.

3. Uwagi ogólne

3.1 Komitet odnotowuje, że w ubiegłym roku na drogach UE straciło życie 28 tys. osób, a 1,5 mln osób odniosło obrażenia. Kiedy służby ratownicze wzywane są na miejsce wypadku drogowego, liczy się każda minuta, by ocalić życie i ograniczyć zakres obrażeń. Jednakże osoby poszkodowane w wypadku nie zawsze są zdolne do wezwania służb ratowniczych.

3.2 Technologia eCall rozwiązuje ten problem, gdyż system natychmiastowo powiadamia służby ratownicze, nawet w sytuacji gdy kierowca lub pasażer stracił przytomność lub gdy z innych powodów nie może zadzwonić po pomoc. EKES odnotowuje również, iż według szacunków technologia eCall powinna skrócić czas oczekiwania na przybycie służb ratowniczych o 40 % na obszarach miejskich oraz o 50 % na obszarach wiejskich. Zauważa ponadto, że po wdrożeniu na szeroką skalę system eCall każdego roku będzie ratować setki istnień ludzkich w całej Europie oraz ograniczać zakres obrażeń i traumy w dziesiątkach tysięcy przypadków,

⁽¹⁾ Dz.U. C 80 z 30.3.2004, s. 77, Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 71, Dz.U. C 77 z 31.3.2009, s. 70, Dz.U. C 48 z 15.2.2011, s. 27 oraz Dz.U. C 132 z 3.5.2011, s. 94.

3.3 Kilka państw członkowskich utworzyło organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz nadało im uprawnienia o zasięgu krajowym do oceny strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego i do doradztwa dla właściwych władz w kwestii priorytetowych działań. Europejska agencja bezpieczeństwa ruchu drogowego o przejrzystych kompetencjach we wszystkich dziedzinach bezpieczeństwa ruchu drogowego (infrastruktura, pojazdy i użytkownicy dróg) w całej UE mogłaby przyczynić się do poprawy wdrażania zharmonizowanej unijnej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Takiej agencji można by powierzyć szczegółowe zadania dotyczące rozpoznania, określenia, ustalenia i promowania sprawdzonych rozwiązań, a także rozwój transgranicznej wymiany informacji i współpracy.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Proponowane rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie do homologacji typu nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych i nie przewiduje obowiązku montowania urządzeń eCall przed pierwszym dopuszczeniem do ruchu, co oznacza, że aktualne modele nadal produkowane będą i sprzedawane bez systemu eCall.

Komitet zwraca zatem uwagę na fakt, iż w związku z powyższym pełne rozpowszechnienie usługi eCall nastąpi dopiero w 2033 r. Choć Komitet zdaje sobie sprawę, iż należy uwzględnić skutki finansowe i problemy konstrukcyjne, w obliczu których mogłaby stanąć branża motoryzacyjna, pragnąłby jednak, by producenci jak najszybciej wprowadzili technologię eCall także w aktualnych modelach pojazdów, które będą produkowane po 1 października 2015 r.

4.2 Rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall nie będzie miało zastosowania w stosunku do dwukołowych pojazdów silnikowych (motocykli itp.). W przypadku kierowców tego rodzaju pojazdów ryzyko odniesienia poważnych obrażeń w ruchu drogowym jest osiemnasto- do dwudziestokrotnie większe niż w wypadku kierowców samochodów osobowych. Kwestie bezpieczeństwa w ruchu drogowym tego rodzaju pojazdów o podwyższonym ryzyku wymagają szczególnej uwagi. Oprócz wyposażenia ich w technologię eCall należy także jak najszybciej przedstawić propozycje zmierzające do poprawy aktywnego i pasywnego bezpieczeństwa dwukołowych pojazdów silnikowych.

Bruksela, 19 września 2013 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE
