

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 21.8.2009
KOM(2009) 434 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

„Systém eCall: čas jej zavést“

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

„Systém eCall: čas jej zavést“

1. Úvod

Od roku 2001, kdy Komise zveřejnila svou bílou knihu o evropské dopravní politice¹, poklesl počet obětí silničních nehod ve státech EU-27 o více než 27 %. Tento pozitivní vývoj významně ovlivnil Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu² a **iniciativa Inteligentní automobil**³ a očekává se, že budou i nadále představovat přínos k cíli, jímž je snížení počtu obětí silničních nehod.

Vzhledem k přibližně 39 000 úmrtí a více než 1,7 milionu zraněných v roce 2008 na evropských silnicích je však třeba podniknout další kroky. Předpokládá se, že **celoevropské palubní tísňové volání, eCall**, bude-li plně zavedeno, může **ve státech EU-27 zachránit až 2 500 životů ročně**, snížit závažnost úrazů, přinést společnosti významné úspory v oblasti zdravotní péče a dalších nákladů a snížit lidské utrpení.⁴

Komise již učinila několik kroků, aby podpořila realizaci celoevropského systému eCall, jehož celoplošné zavedení bylo původně naplánováno na rok 2009. Podpořila pracovní skupinu složenou ze všech zúčastněných stran, jež schválila **definici interoperabilní služby eCall, která bude fungovat v Evropě bez ohledu na hranice**, a vyzvala všechny zúčastněné strany, včetně členských států a průmyslu, aby podepsaly memorandum o porozumění, v němž se zaváží ke spolupráci zaměřené na zavedení systému eCall. Komise rovněž přijala **dvě sdělení**, v nichž stanovila prováděcí plán a doporučila opatření, která by měly zúčastněné strany přijmout⁵. V prosinci 2008 přijala Komise akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů⁶, v němž jedno z opatření představuje podpora zavedení systému eCall, a současně návrh směrnice o zavádění inteligentních dopravních systémů⁷, který stanoví právní nástroj (tj. regulativní výbor), jehož prostřednictvím se členským státům ukládají opatření, zejména pro účely „*harmonizovaného zavádění celoevropského systému eCall*“.

Všechny zúčastněné strany systém eCall hromadně podporují, a to včetně Evropského parlamentu, Rady, členských států i široké veřejnosti.

¹ [COM\(2001\) 370](#) – Bílá kniha z roku 2001 „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout.“

² [COM\(2003\) 311](#) – „*European Road Safety Action Programme — Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: A shared responsibility*“ (Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – snížení počtu obětí silničních nehod v Evropské unii na polovinu do roku 2010: společná odpovědnost).

³ [COM\(2006\) 59](#) – Iniciativa Inteligentní automobil „Zvyšování povědomí o informačních a komunikačních technologiích pro promyšlenější, bezpečnější a čistší vozidla“. [COM\(2007\) 541](#) – „K celoevropsky bezpečnější, čistší a účinnější mobilitě: První zpráva o iniciativě Inteligentní automobil“.

⁴ Viz studie na internetové stránce: www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/.

⁵ [COM\(2005\)431](#) – „Zpřístupnění systému eCall občanům“. [COM\(2006\) 723](#) – „Navrácení systému eCall do správných kolejí“.

⁶ COM (2008) 886 – „Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě“

⁷ COM(2008) 887 – návrh „směrnice, kterou se stanoví rámec pro zavedení inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a jejich styčné body s jinými druhy dopravy“

- **Evropský parlament** vyjádřil zavedení systému eCall **svoji plnou podporu** při několika příležitostech a vyzval Komisi a členské státy, aby podnikly veškeré nezbytné kroky pro jeho harmonizované zavedení v celé Evropě⁸.
- **Rada** Evropské unie považuje za prioritu definovat opatření potřebná pro podporu harmonizovaného zavádění celoevropského interoperabilního systému eCall na základě spolupráce a vhodné normalizace⁹.
- **Většina členských států** podepsala memorandum o porozumění týkající se systému eCall a podporuje zavedení tohoto systému.
- Memorandum o porozumění podepsalo také více než osmdesát veřejných i soukromých organizací, a to včetně zástupců všech zúčastněných stran v hodnotovém řetězci.

Více než 70 % občanů, kteří se v Evropě zúčastnili průzkumu Eurobarometru, uvedlo, že by si přáli instalaci systému eCall ve svém příštím autě¹⁰.

Pokroku však bylo dosahováno příliš pomalu a celoplošné zavedení systému eCall v Evropě se výrazně zpozdilo. Přístup na základě dobrovolnosti obsažený v předchozích sděleních a snahy Komise o normalizaci systému eCall, jakož i spolupráce se všemi zúčastněnými stranami nebyly dostačující. **Je naléhavě nutno přijmout další opatření.**

Cílem tohoto sdělení je informovat orgány EU o dosaženém pokroku a navrhnout nová opatření vedoucí ke skutečnému zavádění služby eCall v Evropě. Mezi opatření určená zúčastněným stranám a samotné Evropské komisi patří i možnost zavést pro účely realizace systému eCall předpisový rámec. **Díky těmto opatřením se celoevropská služba palubních tísňových volání stane realitou a zařízení eCall budou instalována v nových typech schválených vozidlech v Evropě.**

2. CELOEVROPSKÉ PALUBNÍ TÍŠŇOVÉ VOLÁNÍ: JAK TO FUNGUJE

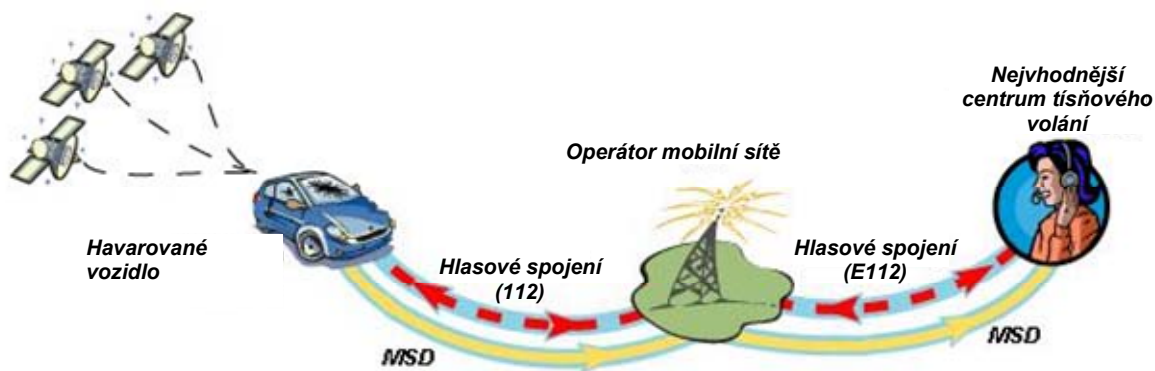
Více než 1,2 milionu dopravních nehod vyžaduje každoročně v Evropě lékařskou pomoc a mnohem více dalších nehod vyžaduje jiné druhy pomoci. Po nehodě jsou lidé ve vozidle často v šoku, neznají svou přesnou polohu, nejsou schopni ji sdělit nebo nemohou použít mobilní telefon. Ve všech těchto případech kdekoli v Evropě znamená systém eCall změnu: může **významně zkrátit čas reakce tísňových služeb**, zachránit lidské životy a snížit závažnost zranění. Pokud bude systém eCall v Evropě plně zaveden, budou jeho socioekonomické přínosy obrovské.⁴

Systém eCall je celoevropská služba, která bude fungovat ve **všech členských státech a státech připojených k této iniciativě**. Bude k dispozici ve **všech vozidlech**, bez ohledu na značku, zemi a aktuální polohu vozidla. Systém eCall je jedinou službou **s celoevropským dosahem**: nebudou třeba žádné zvláštní dohody nebo doplňková zařízení, eCall bude fungovat během vaší dovolené i během služební cesty stejně jako doma.

⁸ Usnesení EP A6-0072/2006 ze dne 27. dubna 2006, A6-0169/2008 ze dne 6. května 2008, 2008/2216(INI) ze dne 20. ledna 2009.

⁹ Závěry Rady ke sdělení ES „Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě“ ze dne 31. března 2009.

¹⁰ Eurobarometer 267 o používání inteligentních systémů ve vozidlech.



Obrázek 1. Systém eCall – zásady fungování

Pokud dojde k závažné dopravní nehodě, spustí senzory ve vozidle automaticky systém eCall. Když dojde k aktivaci, **naváže palubní systém hlasové spojení s číslem 112** a současně vyšle tísňovou zprávu, **minimální soubor údajů (MSD)** včetně základních informací o nehodě, jako je čas, místo nehody, směr jízdy vozidla (údaje budou vycházet z přesných družicových údajů, např. služby EGNOS¹¹ a od roku 2013 Galileo¹²) a popis vozidla. Systém eCall je rovněž možno aktivovat manuálně.

Operátor mobilní sítě (MNO) zjistí, že se u hovoru na linku 112 jedná o eCall, podle „identifikátoru eCall“ (*eCall flag*), který je připojen prostřednictvím komunikačního modulu vozidla. Operátor mobilní sítě naloží s voláním eCall stejně jako s jiným voláním na linku 112 a **přesměruje volání na nejvhodnější tísňovou službu** – centrum tísňového volání (*PSAP* – *Public Safety Answering Point*)¹³ – které určí orgány veřejné moci. Operátor centra tísňového volání přijme hlasový hovor i minimální soubor údajů.

Informace poskytnuté prostřednictvím minimálního souboru údajů budou dekodovány a zobrazeny na monitoru operátora centra tísňového volání. **Poloha a směr jízdy** vozidla mohou být zobrazeny v geografickém informačním systému. Operátor bude moci současně slyšet, co se děje ve vozidle, a případně s posádkou vozu komunikovat. To mu pomůže zjistit, jaké tísňové služby jsou zapotřebí na místě nehody (zdravotnická záchranná služba, hasičský záchranný sbor, policie), a bude moci kontaktovat správnou službu a předat jí všechny nezbytné informace.

Dále bude operátor centra tísňového volání schopen ihned informovat střediska řízení silničního provozu, že v určitém místě došlo k nehodě, čímž se informace snáze dostanou k dalším účastníkům silničního provozu a zabrání se následným dopravním nehodám, bude možno uvolnit vozovku, a tudíž snížit dopravní zácpy.

¹¹ *European Geostationary Navigation Overlay System* (Evropská služba pro pokrytí geostacionární navigací). Zvyšuje spolehlivost a přesnost signálů globálního navigačního družicového systému (*Global Navigation Satellite System – GNSS*).

¹² Evropský globální navigační družicový systém by měl začít fungovat od roku 2013.

¹³ PSAP: řídicí místo, které jako první přijímá tísňová volání a za které odpovídá orgán veřejné moci nebo soukromá organizace uznaná vládou. Nejvhodnějším PSAP je centrum předem určené orgány, které má přijímat tísňová volání z určité oblasti nebo tísňová volání určitého typu (tj. eCall).

3. ZPRÁVA O POKROKU A DOSAŽENÝCH VÝSLEDKÁCH

3.1. Pokrok v normalizačních činnostech

Komise požádala evropské organizace pro normalizaci (ETSI¹⁴, CEN¹⁵), aby vypracovaly návrh otevřených norem pro fungování systému eCall, které budou založeny na doporučeních, na nichž se shodly zúčastněné strany¹⁶. Tuto práci převzaly technické výbory ETSI-MSG¹⁷ ve spolupráci s 3GPP¹⁸ u norem týkajících se přenosu v rámci systému eCall a CEN TC 278 WG 15¹⁹ u norem týkajících se struktury minimálního souboru údajů a provozních požadavků na systémy. Mezi hlavní dosažené mezníky patří:

- Schválení struktury **minimálního souboru údajů** Evropským výborem pro normalizaci. Minimální soubor údajů obsahuje důležité informace, které pomohou vyslat služby na místo nehody a zrychlit reakci. Minimální soubor údajů umožňuje operátoru centra tísňového volání reagovat na eCall i bez hlasové komunikace.
- Schválení **diskriminátoru eCall** („identifikátoru eCall“) Projektem partnerství 3. generace (3GPP), zahrnuté do 8. vydání technických specifikací, které musí systémy mobilních telekomunikací splňovat. Tento diskriminátor bude rozlišovat mezi voláním na linku 112 z mobilních terminálů a voláním eCall a rovněž mezi manuální a automatickou aktivací systému eCall.

To umožní členským státům, aby navrhly infrastrukturu tísňového volání eCall takovým způsobem, který bude nejlépe odpovídat jejich vlastní infrastruktuře tísňových služeb (tj. centralizovaná/decentralizovaná, stejné centrum tísňového volání, které přijímá volání na linku 112, nebo různá centra s filtrovací funkcí, státní organizace nebo soukromá organizace uznaná vládou). Členské státy musí informovat operátory mobilních sítí provozující činnost v dané zemi o nejvhodnějším centru tísňového volání, kam mají směřovat volání eCall.

- Schválení základních technických specifikací skupinou ETSI-MSG a 3GPP, v nichž jsou stanoveny **protokoly pro zaslání minimálního souboru údajů** z vozidla operátoru centra tísňového volání. Bylo schváleno řešení, že údaje budou předávány přes vnitropásmový modem spolu s hlasovým voláním. Jedná se o otevřenou normu bez licenčních poplatků za používání vnitropásmového modemu pro službu eCall.
- Schválení **základních provozních požadavků** pro celoevropskou službu eCall organizací CEN, v němž jsou stanoveny všeobecné funkční a provozní zásady. Očekává se, že provozní požadavky budou dokončeny vypracováním aplikačních protokolů na vysoké úrovni do podzimu 2009.

Tento soubor norem umožní zavedení harmonizované, spolehlivé, interoperabilní a nepřetržité služby eCall v Evropě, na jejímž použití se budou podílet zúčastněné strany (výrobci vozidel a

¹⁴ Evropský institut pro normalizaci v telekomunikacích.

¹⁵ Evropský výbor pro normalizaci.

¹⁶ Řídící skupina pro eCall: Závěrečná doporučení pro zavedení celoevropského systému eCall.

¹⁷ Skupina ETSI pro mobilní služby.

¹⁸ Projekt partnerství třetí generace.

¹⁹ Technický výbor 278 pro telematiku v silniční dopravě a v silničním provozu. Pracovní skupina 15 pro e-bezpečnost.

vybavení, operátoři mobilních sítí a členské státy). Aktualizovaný seznam norem lze nalézt na internetové stránce:

http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/

3.2. Pokrok dosažený v oblasti závazků významných zúčastněných subjektů

3.2.1. *Jednání s automobilovým průmyslem*

Evropská komise uskutečnila v roce 2008 jednání se zástupci asociací výrobců automobilů (ACEA, JAMA a KAMA²⁰) o dobrovolném zavedení systému eCall ve všech nových typově schválených vozidlech.

Výrobci automobilů potvrdili svůj závazek k systému eCall (jedním z prvních signatářů memoranda o porozumění týkajícího se systému eCall byla ACEA) a zavázali se, že nabídnou eCall jako možnost pro nová typově schválená vozidla určitých kategorií²¹ tři roky po schválení všech příslušných norem (normy týkající se komunikace, minimálního souboru údajů, provozních požadavků) za předpokladu, že členské státy budou modernizovat své infrastruktury center tísňového volání tak, aby dokázaly systém eCall provozovat. **Výrobci automobilů rovněž zastávají názor, že instalování systému eCall jako standardního vybavení od výrobce ve všech vozidlech by bylo možné pouze formou právní úpravy.**

Automobilový průmysl rovněž prosazuje koexistenci celoevropského systému eCall a **patentovaných řešení tísňových volání**, která vyvinuli někteří výrobci. Automobilový průmysl se rovněž zajímá o využití platformy eCall k nabízení **služeb s přidanou hodnotou** pro účely rozšíření podnikání.

3.2.2. *Členské státy*

Memorandum o porozumění týkající se systému eCall podepsalo dosud patnáct členských států: Rakousko, Kypr, Česká republika, Estonsko, Finsko, Německo, Řecko, Itálie, Litva, Portugalsko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Nizozemsko a Švédsko. Podepsaly je i tři další evropské země: Island, Norsko a Švýcarsko.

Podporu iniciativě a ochotu v krátkém čase memorandum o porozumění podepsat vyjádřily další členské státy: Belgie, Bulharsko, Maďarsko, Lucembursko, Rumunsko a Polsko.

Ostatní členské státy uvedly různé důvody toho, proč memorandum o zavedení systému eCall nepodepsaly, ale v zásadě se jednalo o náklady na provoz. Některé členské státy nechtějí investovat do modernizace svých center tísňového volání pro účely přijímání volání eCall, protože by to zřejmě zvýšilo daňové zatížení všech občanů, a to i těch, kteří automobil nevlastní. Prospěch ze systému eCall by však měli všichni občané, včetně uživatelů veřejné dopravy a zranitelných účastníků silničního provozu. I když je pravda, že se modernizace center tísňového volání a záchranné infrastruktury neobejde bez nákladů, znamenalo by zavedení systému eCall v celém členském státě a následně v celé Evropské unii významné úspory z rozsahu.

²⁰ ACEA, JAMA, KAMA: Asociace evropských výrobců automobilů, Asociace japonských výrobců automobilů a Asociace korejských výrobců automobilů.

²¹ Systém eCall bude nejprve zaveden v osobních vozidlech a lehkých užitkových vozech (kategorie M1 a N1), u nichž existuje vhodný spouštěcí mechanismus, a později v dalších kategoriích vozidel.

Ačkoli některé členské státy dosud váhají, většina je připravena začít systém eCall zavádět. Vzhledem k tomu, že již nyní existují příslušné základní normy²², měly by členské státy začít se zaváděním funkce eCall do své infrastruktury tísňových záchranných služeb. Zavedení systému eCall do vozidel by kromě záchrany lidských životů mělo být i pobídkou pro průmysl, protože by pro něj jeho širší realizace znamenala dosažení úspor z rozsahu.

3.2.3. *Operátoři mobilních sítí*

Operátoři mobilních telekomunikací musí s voláním eCall nakládat stejným způsobem jako s voláním na linku 112. Musí ve svých sítích aktivovat indikátor eCall tak, aby byli schopni identifikovat volání eCall a přesměrovat je na nejvhodnější centrum tísňového volání určené vládou státu.

Asociace GSM Europe, která zastupuje evropské operátory mobilních sítí, vytvořila pracovní skupinu, která má za úkol vypracovat strategie pro zavedení systému eCall v Evropě, přispět k normalizaci a účastnit se práce Evropské platformy pro zavedení systému eCall²³.

3.2.4. *Tísňové služby*

Je třeba, aby členské státy modernizovaly své tísňové záchranné služby, aby infrastruktura center tísňového volání zvládala volání eCall a údaje obsažené v minimálním souboru údajů.

Zástupci center tísňového volání se aktivně podíleli na stanovení specifikací systému eCall. Konečná definice této služby odpovídá potřebám tísňových služeb.

Pro země s nejmodernější infrastrukturou center tísňového volání, která jsou schopna zpracovat informace o poloze mobilního telefonního hovoru na číslo 112 (E112), to bude představovat minimální investici. Pro země s méně rozvinutým systémem se při plánování služby eCall, včetně diskriminátoru volání eCall, nabízejí různé možnosti, např. zřízení přechodné platformy. Modernizace infrastruktury center tísňového volání však zůstává zásadní investicí pro záchranu lidských životů.

3.3. **Systém eCall je příležitostí pro zavedení služeb s přidanou hodnotou**

Systém eCall je založen na technických složkách (družicové lokalizační a komunikační funkce a funkce spojené se zpracováním údajů), které rovněž poskytují základ pro řadu palubních aplikací, včetně těch, které vyžadují stávající nebo plánované právní předpisy platné pro užitková nebo osobní vozidla (např. digitální tachograf, elektronický výběr mýtného nebo ustanovení o přepravě nebezpečných věcí a živých zvířat).

Zjednodušení a integrace všech těchto aplikací do jednotného otevřeného systému by mohlo přinést vyšší účinnost a využitelnost, snížení nákladů a zvýšení možnosti rozšíření a umožnit do budoucna integraci nových nebo modernizovaných aplikací způsobem „zapoj a spust“²⁴. Tento modulový přístup umožní snadnou nízkonákladovou integraci funkcí a aplikací, které jsou spojeny s bezpečností silničního provozu, mobilitou osob, logistickou podporou nebo

²² Viz http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/

²³ Tato platforma představuje koordinační orgán, který sdružuje zástupce asociací příslušných zúčastněných stran a vnitrostátních platform. Jejím cílem je vést, koordinovat a sledovat pokrok v zavádění služby eCall v celé Evropě, a zajistit tak brzké, účinné a harmonizované fungování této služby v Evropě. Viz http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/

přístupem k multimodálním informacím. Definice pojmu „otevřená palubní platforma“ je součástí akčního plánu pro ITS a zavedení systému eCall na základě tohoto pojmu by pozitivně přispělo k jeho rozběhu.

Pro automobilový průmysl a odvětví telekomunikací i poskytovatele služeb budou nové služby založené na zavedení telematické platformy eCall ve všech vozidlech přínosem. V době krize je to obzvláště významné.

Správci silnic budou těžit z účinnějšího zvládání nehod prostřednictvím okamžitého informování o nehodách poskytovaného službou eCall.

Tísňové služby budou využívat popisu vozidla, které bude součástí minimálního souboru údajů. Tento soubor je bude informovat o přesné konstrukci vozidla, čímž se značně sníží čas zásahu při vyprošťování uvězněné posádky vozu a předejde se možným nehodám (tj. znalostí přesné pozice baterie vozidla nebo pyrotechnických systémů)²⁴.

Dále se očekává, že bude vyvinuto vybavení pro následný trh, které bude poskytovat službu eCall v modelech vozů, jež jsou již na trhu. Tyto systémy pro následný trh by měly splňovat standardní provozní požadavky pro celoevropský systém eCall.

3.4. Koexistence celoevropského systému eCall a patentovaných služeb eCall

Různé automobilové společnosti a poskytovatelé služeb (např. Volvo OnCall, GM OnStar, PSA, Fiat, BMW) poskytují v Evropě a ve světě patentované služby tísňového volání z palubního systému. Obvykle bývají spojeny s jinými službami, např. asistenční službou v případě poruchy, mobilní telefonii, dynamickou navigací atd. Tísňová volání přijímají soukromá telefonní centra a v naléhavém případě přesměrují volání a údaje o nehodě do centra tísňového volání. Každý výrobce musí uzavřít s orgány centra tísňového volání ve všech zemích, kde chce zavést službu, dohodu, a to jednotlivě.

I když tyto služby zavedené před více než 10 lety již prokázaly, že jsou užitečné, a potvrdily výhody, které může systém eCall poskytnout, jejich pronikání na evropské trhy je stále nedostatečné (méně než 0,4 % vozového parku). Tato služba se běžně nabízí pouze u luxusních vozů a neposkytuje se ve všech evropských zemích.

V členských státech, v nichž existuje dohoda o podpoře patentovaných služeb eCall s podobnou kvalitou služby, jakou nabízí celoevropský systém eCall, by si výrobci mohli svobodně zvolit typ podporovaného systému (celoevropský systém eCall nebo patentovaná služba eCall). Za tím účelem připravuje CEN normalizované provozní požadavky pro služby třetích stran poskytujících eCall (TPS-eCall). V jiných členských státech musí výrobci zavést celoevropský systém eCall. Pokud si kupující nevybere patentované řešení eCall, musí výrobce vybavit vozidlo celoevropským systémem eCall.

Bez ohledu na to, jaké řešení si zvolí výrobce automobilů, **musí být služba palubních tísňových volání**, včetně hlasového spojení a poskytnutí přinejmenším minimálního souboru údajů eCall, **poskytována bezproblémově ve všech členských státech EU**.

Až bude systém eCall plně zaveden po celé Evropě, může provozovatel patentovaných služeb eCall rovněž přejít na používání celoevropského systému eCall, tj. palubové tísňové hovory

²⁴ Viz výzkumná studie ADAC zaměřená na záchranné karty – www.adac.de/rettungskarte

budou nasměrovány na linku 112, zatímco všechny ostatní poskytované služby zůstanou nedotčeny.

4. DOPORUČENÍ

4.1. Potřeba dalších opatření

Systém eCall měl být původně zaveden do roku 2009. I přes dostupnost norem a ochotu většiny zúčastněných stran **však bylo pokroku dosahováno příliš pomalu a došlo k výraznému zpoždění.**

Největším problémem při zavádění systému eCall se ukázala nutnost simultánní akce všech zúčastněných stran, tj. skutečnost, že každá z nich (automobilový průmysl, provozovatelé mobilních telekomunikací, tísňové služby a členské státy) musí provést svoji část úkolu. **Pro nalezení východiska z této slepé uličky zvažuje Komise tři možná řešení:** 1) nezasahovat a ponechat zavedení na tržních silách; 2) podpořit dobrovolné zavádění ze strany průmyslu nebo 3) nařídit zavedení prostřednictvím právních předpisů.

1) Pokud jde o možnost nezasahování, prokázaly patentované služby palubního tísňového volání svoji užitečnost, ale jejich pronikání na trh je velmi pomalé a omezuje se hlavně na luxusní vozy a pouze na některé evropské země. Tísňové služby bude navíc třeba propojit s různými patentovanými službami, což záležitost ještě více komplikuje. Z hlediska toho, že se jedná o záchranu lidských životů, je toto řešení jasně nepřijatelné.

2) Dobrovolný přístup by vedl k zavedení služby eCall v Evropě, ale příliš pomalu. Závazek průmyslu nabídnout systém eCall jako možnost pro všechna vozidla určitých kategorií představuje pozitivní krok kupředu a časem by díky němu došlo k vyššímu pronikání této služby na trh za předpokladu, že by byly tísňové služby modernizovány. Pokud by však systém eCall byl pouhou možností, nedošlo by ke stejným úsporám z rozsahu, což by mohlo vést ke zvýšení jeho ceny, ke snížení poptávky a omezení jeho pronikání na trh, a následně ke snížení jeho výhod.

3) Regulační přístup by znamenal instalaci systému eCall jako standardního vybavení do všech nových vozidel v Evropě s tím, že by se během přechodného období začalo s některými kategoriemi²¹, a poskytl by na základě stávajících právních předpisů rámec pro zpracování volání eCall v telekomunikačních sítích a centrech tísňového volání. Toto řešení by zpřístupnilo systém eCall všem občanům Evropy, zrychlilo jeho zavádění a ukázalo plně potenciál volání eCall při zachraňování lidských životů a snížení závažnosti zranění. Dále se očekává, že jistota, kterou poskytuje regulační přístup, urychlí zavádění systémů eCall ze strany automobilových výrobců, a tudíž podpoří zavedení této služby ještě před okamžikem, než se stane povinným, a současně v Evropě posílí trh se telematickými službami.

4.2. Navrhovaná opatření

Cílem dále uvedených opatření je realizace celoevropské služby eCall v evropských zemích. Zúčastněné strany by měly přijmout tato opatření:

- (1) Komise, členské státy a všechny další zúčastněné strany budou aktivně podporovat činnost Evropské platformy pro zavedení systému eCall (EeIP)²³ a jejích pracovních skupin, aby se zajistilo včasné vypracování všech definic, pokynů a osvědčených postupů pro účely účinného a harmonizovaného zavádění služby eCall v Evropě.

- (2) Komise zahájí společně s členskými státy a jinými zúčastněnými stranami koordinované osvětové kampaně na zvýšení informovanosti o této službě a poptávky po ní.
- (3) Členské státy, organizace center tísňového volání, automobilový a telekomunikační průmysl uskuteční spolu s jinými zúčastněnými stranami předběžné pilotní projekty zavádění služby, přičemž budou zohledněny schvalované normy. Komise může těmto pilotním projektům poskytnout finanční podporu prostřednictvím programu pro konkurenceschopnost a inovace (CIP).

Konečným cílem je plně zavést celoevropskou službu eCall a standardně vybavovat zařízení eCall všechna nová typově schválená vozidla v Evropě. Komise bude sledovat účinnost výše uvedeného dobrovolného přístupu. Pokud nebude do konce roku 2009 dosaženo výrazného pokroku, a to jak v dostupnosti zařízení eCall ve vozidlech, tak v nezbytných investicích do infrastruktury center tísňového volání, má Komise v úmyslu přijmout v roce 2010 tato regulační opatření:

- (1) Doporučení členským státům, které se bude týkat operátorů mobilních sítí a přenosu volání eCall, včetně minimálního souboru údajů, z palubních systémů do center tísňového volání. Pokyny by se opíraly o jednotné evropské číslo tísňového volání posílené o lokalizační funkci (E112)²⁵ a soubor norem týkajících se přenosu volání eCall.
- (2) Návrh právního předpisu v rámci právních předpisů o schvalování typů motorových vozidel²⁶ týkající se povinného zavedení palubního zařízení služby eCall do nových typově schválených vozidel v Evropě, počínaje určitými kategoriemi²¹, který bude vycházet z provozních požadavků schválených evropskými organizacemi pro normalizaci.
- (3) Posouzení případného regulačního opatření potřebného pro modernizaci infrastruktury center tísňového volání tak, aby mohla být volání eCall řádně přijímána a zpracována, v rámci navrhované směrnice o zavedení inteligentních dopravních systémů v Evropě⁷. Výsledné nařízení, které by po členských státech vyžadovalo přijetí nezbytných opatření pro zavedení systému eCall, by vycházelo z doporučení Evropské platformy pro zavedení systému eCall (EeIP).

5. ZÁVĚRY

Systém eCall byl vyhodnocen jako jeden z nejúčinnějších nízkonákladových inteligentních dopravních systémů z hlediska bezpečnosti silničního provozu, který je možno v krátké době zavést. Technologie na potřebné úrovni je k dispozici a evropské organizace pro normalizaci vydaly normy potřebné pro zajištění spolehlivého a interoperabilního provozu služby eCall v celé Evropě. Občané jsou si vědomi jeho významu a přejí si, aby byl cenově dostupný

²⁵ Směrnice 2002/22/ES ze dne 7. března 2002 (směrnice o univerzální službě) a doporučení Komise 2003/558/ES ze dne 25. července 2003 o zpracovávání informací o místě volajícího v elektronických komunikačních sítích pro účely rozšíření místních služeb tísňového volání.

²⁶ Směrnice 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.

systém eCall součástí jejich příštího vozidla. Evropský parlament a většina členských států vyjádřila službě eCall svoji plnou podporu. Zúčastněné strany spojily své síly v rámci Evropské platformy pro zavedení systému eCall, aby bylo zajištěno harmonizované a brzké zavedení této služby v Evropě.

Nyní je čas začít zavádět tyto systémy do vozidel, komunikačních mobilních sítí a infrastruktury tísňových služeb. Komise navrhuje v tomto sdělení opatření, která urychlí zavedení systému eCall jako součásti vybavení všech nových vozidel v Evropě. Záchrana 2 500 lidských životů ročně a snížení utrpení tisíců rodin by se už nadále neměly odkládat. Pokud by dobrovolný přístup nesplnil cíl, tj. zavedení služby eCall v Evropě, zváží Komise v roce 2010 zavedení nových regulačních opatření, díky nimž by se systém eCall stal standardním vybavením v nových typově schválených vozidlech v Evropě, aby snížila náklady na jeho zavedení a zajistila jeho zavedení ve všech evropských zemích.