

**HU**

**HU**

**HU**



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 21.8.2009  
COM(2009) 434 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A  
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A  
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**„e-segélyhívó: nem várhat tovább a rendszer kiépítése”**

# A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

## „e-segélyhívó: nem várhat tovább a rendszer kiépítése”

### 1. BEVEZETÉS

Az Európai Unió 27 tagállamában a halálos közúti balesetek száma a Bizottság európai közlekedéspolitikával foglalkozó fehér könyvének<sup>1</sup> 2001-es kiadása óta több mint 27%-kal csökkent. Az európai közlekedésbiztonsági cselekvési program<sup>2</sup> és az **intelligens gépjárművekre vonatkozó kezdeményezés**<sup>3</sup> jelentős szerepet játszott ebben a pozitív változásban, hatásuk várhatóan a jövőben is érzékelhető lesz a halálos kimenetelű balesetek számának csökkenésében.

Az a tény azonban, hogy Európa útjain 2008-ban közel 39 ezren veszítették életüket és több mint 1,7 millióan sérültek meg, további lépésekre kötelez. A **páneurópai fedélzeti elektronikus segélyhívó rendszer (e-segélyhívó)** teljes kiépítésével becslések szerint **az EU 27 tagállamának területén évente akár 2500 halálos kimenetelű baleset is megelőzhető lenne**, csökkenthető lenne a súlyos sérülések száma és ezzel a társadalom egészségbiztosítási terhei és más költségei, az emberi szenvedésről nem is beszélve<sup>4</sup>.

A páneurópai e-segélyhívó rendszer – eredetileg 2009-re tervezett – teljes körű bevezetése irányában a Bizottság eddig számos lépést tett: támogatta annak a munkacsoportnak a munkáját, amely az összes érdekelt részvételével **lefektette a határokon átvívelő, műszaki szempontból átjárható elektronikus segélyhívó szolgáltatás alapelveit**, továbbá felkérte az összes érdekeltet, köztük a tagállamok és az ágazat képviselőit, hogy szándéknyilatkozatban erősítsék meg elkötelezettségüket az e-segélyhívó rendszer közös megvalósítása mellett. A Bizottság emellett elfogadott **két közleményt**<sup>5</sup>, melyekben végrehajtási tervet és ajánlásokat fogalmazott meg az érdekeltek számára. 2008 decemberében elfogadta az intelligens közlekedési rendszerekről (IKR) szóló cselekvési tervet<sup>6</sup>, amelyben feladatként szerepel az e-segélyhívó rendszer kiépítésének elősegítése, valamint az IKR-irányelvjavaslatot<sup>7</sup>, amely

<sup>1</sup> [COM\(2001\) 370](#) – „Az európai közlekedéspolitika fehér könyve 2010-re: megérett az idő a döntésre”

<sup>2</sup> [COM\(2003\) 311](#) – „Európai közlekedésbiztonsági cselekvési program – a halálos kimenetelű közúti balesetek számának felére csökkentése az Európai Unióban 2010-ig: mindannyiunk felelőssége”

<sup>3</sup> [COM\(2006\) 59](#) – „Az »Intelligens autó« kezdeményezés – A gépjárművek intelligenciájának, biztonságának és tisztaságának fokozása érdekében alkalmazott információs és kommunikációs technológiákkal kapcsolatos ismeretterjesztés” [COM\(2007\) 541](#) – „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első „Intelligens autó” jelentés”

<sup>4</sup> Lásd a vonatkozó tanulmányokat: [www.esafetysupport.info/en/ecall\\_toolbox/related\\_studies/](http://www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/).

<sup>5</sup> [COM\(2005\) 431](#) – „Az e-segélyhívó megismertetése a polgárokkal” [COM\(2006\) 723](#) – „Az eCall helyes pályára állítása”

<sup>6</sup> [COM\(2008\) 886](#) – „Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére”

<sup>7</sup> [COM \(2008\) 887](#) – „Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keret megállapításáról”

jogszabályi úton (szabályozási bizottság felállításával) intézkedések bevezetésére kötelezi a tagállamokat a páneurópai e-segélyhívó rendszer összehangolt bevezetésére vonatkozóan.

**Az e-segélyhívó rendszer minden érdekelt, köztük az Európai Parlament, a Tanács, a tagállamok és a szélesebb nyilvánosság osztatlan támogatását élvezi.**

- **Az Európai Parlament** több ízben **kifejezésre juttatta feltétlen támogatását** az e-segélyhívó rendszer megvalósításával kapcsolatban, és felszólította a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tegyenek meg minden szükséges lépést a rendszer összehangolt páneurópai kiépítése érdekében<sup>8</sup>.
- **Az Európai Unió Tanácsa** elsődleges célnak tekinti azon intézkedések meghatározását, amelyek együttműködés és megfelelő szabványosítás alapján előmozdítják a kölcsönösen átjárható, az Unió egészében működő e-segélyhívó rendszer összehangolt bevezetését<sup>9</sup>.
- A **tagállamok legtöbbször** aláírta az e-segélyhívóra vonatkozó szándéknyilatkozatot és kifejezésre juttatta támogatási szándékát az e-segélyhívó rendszer megvalósításával kapcsolatban.
- A szándéknyilatkozatot emellett több mint nyolcvan köz- és magánszektorbeli szervezet is aláírta, az értéklánc minden egyes szintjéről.

Egy, az európai polgárok körében végzett Eurobarométer-felmérés tanúsága szerint a válaszadók több mint 70%-a szívesen látná az e-segélyhívó rendszert következő gépjárművében<sup>10</sup>.

**Ennek ellenére e téren vajmi kevés előrelépés történt, és a páneurópai e-segélyhívó rendszer széles körű bevezetése máris jelentős késedelemmel indul.** A korábbi közlemények önkéntes kötelezettségvállaláson alapuló szemlélete, az e-segélyhívó szabványosítása érdekében a Bizottság által tett erőfeszítések és az összes érdekelt együttműködése a jelek szerint nem bizonyult elégségesnek. **További azonnali intézkedésekre lenne szükség.**

E közlemény célja egyfelől az, hogy tájékoztassa az Európai Unió intézményeit az eddigi eredményekről, másfelől pedig az, hogy további intézkedésekre tegyen javaslatot, melyek nyomán ténylegesen megkezdődhet az e-segélyhívó szolgáltatás kiépítése Európában. Az intézkedések, amelyek az érdekeltek mellett magát az Európai Bizottságot is érintik, az e-segélyhívó rendszer kiépítése érdekében egyebek mellett a szabályozási keret felállításának lehetőségét is magukban foglalják. **Ezen intézkedések révén valósággá válhat a páneurópai fedélzeti e-segélyhívó rendszer, és Európában megkezdődhet az e-segélyhívó készülékek beszerelése a típusjövahagyást újonnan megszerző járművekbe.**

---

<sup>8</sup> Az Európai Parlament 2006. április 27-i A6-0072/2006, 2008. május 6-i A6-0169/2008 és 2009. január 20-i 2008/2216(INI) állásfoglalása.

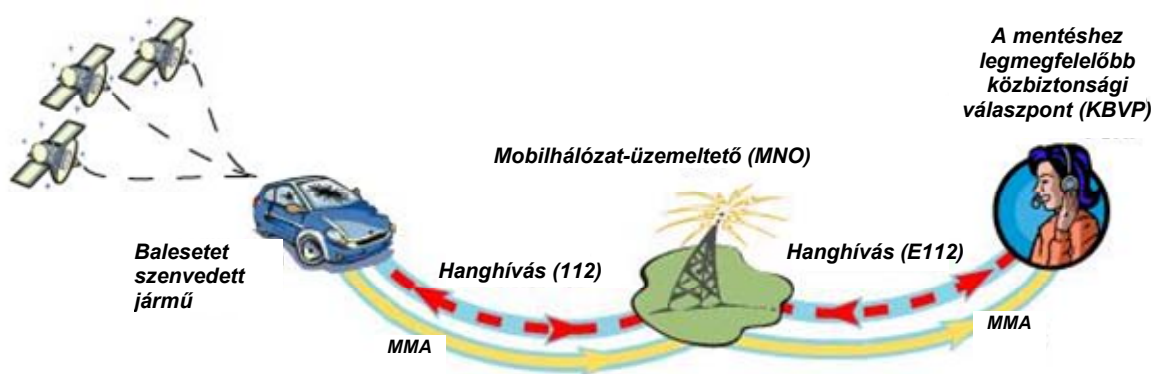
<sup>9</sup> A Tanács 2009. március 31-i következtetései az Európai Bizottság „Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére” című közleményével kapcsolatban.

<sup>10</sup> 267-es Eurobarométer-felmérés az intelligens rendszerek gépjárművekben való használatáról

## 2. A PÁNEURÓPAI FEDÉLZETI SEGÉLYHÍVÓ RENDSZER MŰKÖDÉSE

Európában évente több mint 1,2 millió balesethez kell orvost hívni, és még ennél is több esetben van szükség egyéb jellegű segítségnyújtásra. A balesetet szenvedett jármű utasai sokszor sokkos állapotban vannak, nem képesek megmondani, hol vannak, nem tudnak kommunikálni, sem mobiltelefonjaikat használni. Ezekben az esetekben – bárhol Európában – sok múhat az e-segélyhívó rendszeren: **drasztikusan lerövidítheti a segélyhívás beérkezése és a segítségnyújtás között eltelt időt**, ezzel életeket menthet és csökkentheti a súlyos sérülések számát. A teljes kiépítést követően az e-segélyhívó rendszer hatalmas társadalmi-gazdasági előnyökkel jár majd.<sup>4</sup>

Az e-segélyhívó olyan páneurópai szolgáltatás, amely **az Unió összes tagállamában és a kezdeményezéshez csatlakozó egyéb országokban is elérhető lesz. Minden egyes járműben** működni fog, függetlenül a jármű típusától, országától és földrajzi helyzetétől. Az e-segélyhívó az egyetlen olyan szolgáltatás, amely majdan **Európa teljes területén igénybe vehető lesz**: semminemű különmegállapodást vagy utólagosan beépített eszközt nem igényel, ugyanúgy rendelkezésre áll nyaraláskor, üzleti úton vagy a lakóhelyen.



1. ábra – Az e-segélyhívó működési elve

Súlyos baleset esetén a gépjárműbe szerelt érzékelők automatikusan elektronikus segélyhívást indítanak. A **fedélzeti segélyhívó rendszer hanghívást kezdeményez a 112-es hívószámon**, ezzel egy időben pedig segélykérő üzenetben elküldi az úgynevezett **minimális mennyiségű adatokat (MMA)** a baleset körülményeire vonatkozó főbb információkkal: megadja a baleset idejét, helyét, a jármű haladási irányát (az EGNOS<sup>11</sup> és 2013-tól a Galileo<sup>12</sup> pontos műholdas helymeghatározása alapján), valamint a jármű adatait. Az e-segélyhívást a jármű utasai maguk is kezdeményezhetik.

A mobilhálózat üzemeltetője (MNO) a jármű kommunikációs modulja által e-segélyhívó-azonosítójellel ellátott, a 112-es hívószámra irányuló hívásból meg tudja állapítani, hogy az az e-segélyhívó rendszertől érkezett. Az MNO a 112-es hívószámra irányuló egyéb hívásokhoz hasonlóan **a megfelelő vészhelyzeti központhoz** – az adott tagállam hatóságai által kijelölt

<sup>11</sup> European Geostationary Navigation Overlay System (európai geostacionárius navigációs átfedési rendszer). Növeli a globális navigációs műholdrendszer (GNSS) megbízhatóságát és pontosságát.

<sup>12</sup> A globális navigációs műholdrendszer (GNSS) 2013-tól kezdődően lép működésbe.

közbiztonsági válaszponthoz<sup>13</sup> (KBVP) – **továbbítja a hívást**. A KBVP diszpécseréhez a hanghívással egy időben az MMA-üzenet is beérkezik.

Az MMA-üzenet tartalma dekódolást követően megjelenik a diszpécser képernyőjén. A **jármű pontos helye és haladási iránya** térinformatikai rendszerben is megjeleníthető. A diszpécser mindeközben hallja, mi történik a járműben, és ha az lehetséges, beszélni tud az utasokkal. A rendelkezésre álló adatokból meg tudja ítélni, melyik készenléti segélyszolgálatot (mentők, tűzoltóság, rendőrség) szükséges riasztania a baleset helyszínére, és késedelem nélkül el tudja őket látni információkkal.

A KBVP diszpécserre emellett a közúti közlekedési/forgalomirányító központokat is közvetlenül és azonnal tájékoztatni tudja a baleset pontos helyszínéről, így az arra közlekedők idejekorán értesülhetnek a balesetről, megakadályozhatók a másodlagos balesetek, könnyebbé válik a forgalmi akadályok felszámolása, és kisebb forgalomtorlódás alakul ki.

### 3. AZ EDDIGI LÉPÉSEK ÉS EREDMÉNYEK ISMERTETÉSE

#### 3.1. Eredmények a szabványosítás terén

A Bizottság felkérte az európai szabványügyi szervezeteket (ETSI<sup>14</sup>, CEN<sup>15</sup>), hogy az érdekeltek előzetesen egyeztetett ajánlásai<sup>16</sup> alapján dolgozzanak ki nyílt szabványokat az e-segélyhívó rendszer működésére vonatkozóan. A munkát az ETSI-MSG<sup>17</sup> műszaki bizottságai vállalták magukra, az e-segélyhívó-jelátvitellel kapcsolatos szabványok tekintetében a 3GPP<sup>18</sup>-vel, az MMA adatstruktúrája és a működési rendszerkövetelmények tekintetében a CEN TC 278 WG 15<sup>19</sup> munkacsoporttal együttműködve. Az eddigi legfontosabb eredmények a következők:

- A CEN az e-segélyhívó vonatkozásában jóváhagyta a **minimális mennyiségű adatok (MMA)** felépítését. Az MMA-üzenet azokat a főbb információkat tartalmazza, amelyek alapján a megfelelő sürgősségi segélyszolgálat kiküldhető a baleset helyszínére és a lehető legrövidebb időn belül megkezdheti a mentést. Az MMA-üzenet lehetővé teszi a KBVP diszpécser számára, hogy hanghívásos beszélgetés nélkül is reagálni tudjon a beérkező e-segélyhívásra.
- A 3GPP jóváhagyta a műszaki leírás 8. kiadásában meghatározott **e-segélyhívó-megkülönböztetőt** („e-segélyhívó-azonosítójel”), amelyet minden mobiltávközlési rendszernek fel kell ismernie. Ezen azonosítójel segítségével különböztethetők meg egymástól a mobil végberendezésekről és az e-segélyhívó rendszerből a 112-es hívószámra

---

<sup>13</sup> KBVP: A segélyhívásokat elsőként fogadó fizikai hely, amely egy adott tagállam hatósága vagy a tagállam által elismert magánszervezet felügyelete alá tartozik. Megfelelő közbiztonsági válaszponton az a központ értendő, amelyet egy adott hatóság a segélyhívások földrajzi hely vagy típus (pl. e-segélyhívó) szerinti kezeléséhez előzőleg kijelölt.

<sup>14</sup> European Telecommunications Standardisation Institute (Európai Távközlési Szabványügyi Intézet).

<sup>15</sup> European Committee for Standardisation (Európai Szabványügyi Bizottság).

<sup>16</sup> eCall Driving Group (e-segélyhívó vezetőcsoport): A páneurópai e-segélyhívó szolgáltatás bevezetésére vonatkozó záró ajánlások.

<sup>17</sup> ETSI Mobile Service Group (az ETSI mobilszolgáltatásokkal foglalkozó csoportja).

<sup>18</sup> Harmadik generációs partnerségi projekt.

<sup>19</sup> A 278. számú műszaki bizottság („Közúti szállítási információk”) 15., az eBiztonsággal foglalkozó munkacsoportja.

beérkező hívások, valamint a manuálisan és az automatikusan indított e-segélyhívások.

A tagállamok ennek köszönhetően saját készenléti infrastruktúrájukhoz illeszkedve (centralizált/decentralizált, a 112-es hívószámra érkező segélyhívásokat fogadó központtal megegyező KBVP vagy külön KBVP hívásszűrővel, állami szervezet vagy a hatóság által elismert magánszervezet) alakíthatják ki az e-segélyhívás fogadó infrastruktúráját. A tagállamoknak tájékoztatniuk kell a területükön működő mobilhálózat-üzemeltetőket az e-segélyhívás fogadására kijelölt megfelelő KBVP-pontokról.

- Az ETSI-MSG és a 3GPP jóváhagyta azokat az alapvető műszaki jellemzőket, amelyek meghatározzák a jármű és a KBVP-diszpécser közötti **MMA-adatátvitel protokollját**. A jóváhagyott megoldás szerint az adatátvitel a hanghívással párhuzamosan, sávon belüli modemes kapcsolaton keresztül történik. Mivel nyílt szabványról van szó, a sávon belüli modem e-segélyhívás-célú használata nem lesz díjköteles.
- A CEN jóváhagyta a páneurópai e-segélyhívó szolgáltatás **alapvető működési követelményeit**, lefektetve a funkcionalitás és a működés általános elveit. A működési követelmények várhatóan magas szintű alkalmazási protokollal egészülnek ki 2009 őszéig.

A szabványoknak köszönhetően összehangolt, megbízható, interoperábilis és folytonos e-segélyhívó szolgáltatás épülhet ki Európában, amennyiben azokat az érdekeltek (gépjármű- és készülékgyártók, mobilhálózat-üzemeltetők és a tagállamok) egyaránt alkalmazzák. A szabványok legfrissebb jegyzéke a következő weboldalon olvasható: [http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/esafety/ecallstandards/](http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/)

## 3.2. Eredmények a főbb érdekeltek szerepvállalása nyomán

### 3.2.1. Egyeztetés a gépjárműipar képviselőivel

2008-ban az Európai Bizottság tárgyalóasztalhoz ült a gépjárműgyártók szövetségeinek (ACEA, JAMA és KAMA<sup>20</sup>) képviselőivel, és egyeztetett velük az e-segélyhívó rendszernek a típusjóvá hagyást újonnan megszerző gépjárművekbe való önkéntes alapú beépítéséről.

A gépjárműgyártók (köztük elsőként az ACEA) szándéknyilatkozatban erősítették meg elkötelezettségüket az e-segélyhívó bevezetése iránt, és ígéretet tettek arra, hogy az összes vonatkozó szabvány (adatátviteli szabványok, MMA, működési követelmények) elfogadása után három évvel a típusjóvá hagyást újonnan megszerző gépjárművek bizonyos kategóriái<sup>21</sup> esetében már opcionális tartozékként kínálják az e-segélyhívó rendszert, amennyiben a tagállamok is megteremtik az elektronikus segélyhívások kezelésére alkalmas KBVP-infrastruktúrát. **A gépjárműgyártók véleménye szerint mindamellettt csak jogszabály útján biztosítható, hogy az e-segélyhívó minden gépjárműben a gyári alapfelszereltség része legyen.**

A gépjárműipar képviselői továbbá kívánatosnak tartanak, ha a páneurópai e-segélyhívó rendszer mellett más, saját fejlesztésű, **szabadalmaztatott segélyhívó rendszerek** is

<sup>20</sup> ACEA, JAMA, KAMA: az európai, a japán, illetve a koreai gépkocsigyártók szövetsége.

<sup>21</sup> Először a személygépkocsikat és a kis teljesítményű haszongépjárműveket (M1 és N1 kategória) szerelik fel e-segélyhívóval, mert esetükben már létezik a szükséges aktiváló mechanizmus. A szolgáltatást később a többi kategória gépjárműveire is kiterjesztik.

működhetnének. Üzleti szempontból előnyösnek tartanak emellett, ha az e-segélyhívó platformjára **egyéb értéknövelő szolgáltatások** is épülhetnének.

### 3.2.2. *A tagállamok*

Mind ez ideig 15 tagállam írta alá az e-segélyhívóra vonatkozó szándéknyilatkozatot: Ausztria, Ciprus, Csehország, Észtország, Finnország, Görögország, Hollandia, Litvánia, Németország, Olaszország, Portugália, Spanyolország, Svédország, Szlovákia és Szlovénia, példájukat három további európai állam – Izland, Norvégia és Svájc – is követte.

Az uniós tagállamok közül Belgium, Bulgária, Lengyelország Luxemburg, Magyarország és Románia támogatását fejezte ki a kezdeményezéssel kapcsolatban, és jelezte, hogy a későbbiekben csatlakozni kíván az aláírókhoz.

Az e-segélyhívó bevezetését szándéknyilatkozatban meg nem erősítő többi tagállam különböző okokra hivatkozik, első helyen általában a megvalósítás költségeit említve. Egyes tagállamok nem vállalják a meglévő KBVP-központok átalakításával járó többletköltségeket, mert ezzel általánosan nőne az adófizetők terhe, köztük azoké is, akik nem rendelkeznek gépjárművel. Az e-segélyhívó bevezetésével azonban minden állampolgár, így a tömegközlekedéssel utazók és a legvédtelenebb úthasználók is nyernének. Kétségtelen, hogy a KBVP-központok és a mentési infrastruktúra fejlesztése anyagi áldozattal jár, a befektetés nyomán az adott tagállamban, és ennek köszönhetően Európa egészében megvalósuló elektronikus segélyhívás viszont jelentős méretgazdaságosságot eredményez.

Jóllehet a tagállamok közül néhányan még nem foglaltak állást egyértelműen e kérdésben, a többség kész megtenni az e-segélyhívó megvalósításával járó lépéseket. Minthogy az ehhez szükséges alapvető szabványok már rendelkezésre állnak<sup>22</sup>, nincs akadálya annak, hogy a tagállamok saját készenléti-mentési infrastruktúrájukat e-segélyhívó funkciókkal bővítsék. Az életmentés segítségen túl ezzel ösztönzést adnának a gépjárműgyártóknak az e-segélyhívó rendszerek fedélzeti beépítésére és a széles körű bevezetésből adódó méretgazdaságosság megteremtésére is.

### 3.2.3. *Mobilhálózat-üzemeltetők*

A mobilhálózat-üzemeltetők szempontjából nincs különbség a 112-es hívószámra beérkező hagyományos hívások és az e-segélyhívások kezelése között. Ahhoz, hogy az e-segélyhívó által indított hívásokat azonosítani tudják és továbbíthassák az egyes kormányok által kijelölt megfelelő KBVP-központba, hálózataikban aktiválniuk kell az e-segélyhívó-azonosítót.

Az európai mobilhálózat-üzemeltetőket tömörítő GSM Europe szövetség külön munkacsoportot hozott létre abból a célból, hogy stratégiát dolgozzon ki az e-segélyhívó rendszer európai kiépítésére, valamint részt vegyen a szabványosítás folyamatában és az e-segélyhívó európai megvalósítási platformjának<sup>23</sup> munkájában.

---

<sup>22</sup> Lásd: [http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/esafety/ecallstandards/](http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/).

<sup>23</sup> E platform az érintett érdekeltek szövetségeinek és a nemzeti platformok képviselőinek az egyeztető testülete. Célja az e-segélyhívó szolgáltatások idejében történő, hatékony és összehangolt páneurópai kiépítését szolgáló iránymutatás, koordinálás és nyomon követés. Lásd: [http://www.esafetysupport.org/en/ecall\\_toolbox/ecall\\_implementation\\_platform/](http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/)



### 3.2.4. *Készenléti segélyszolgálatok*

A tagállamoknak korszerűsíteniük kell készenléti segélyszolgálataik és kijelölt közbiztonsági válaszpontjaik (KBVP) infrastruktúráját ahhoz, hogy kezelni tudják az elektronikus segélyhívásokat és az MMA-adatokat.

A KBVP-k képviselői tevékenyen részt vettek az e-segélyhívó műszaki specifikációjának meghatározásában. A szolgáltatás végleges kialakítása ennél fogva tükrözi a készenléti segélyszolgálatok tényleges igényeit.

Azokban az országokban, amelyekben olyan korszerű KVBP-infrastruktúra működik, amely már értelmezni tudja a mobilkészületről a 112-es hívószámra beérkező hívások (E112) helymeghatározási adatait, a bővítés csak minimális beruházást igényel. A kevésbé fejlett rendszerekkel rendelkező országokban az e-segélyhívó-azonosítójelet kezelni képes szolgáltatás kialakítása különböző módszerekkel, például köztes platform beiktatásával is megoldható. Mindazonáltal a KVBP-infrastruktúra fejlesztése elengedhetetlen az életmentéshez.

### **3.3. Az e-segélyhívó teret ad más értéknövelő szolgáltatások megvalósításának**

Az e-segélyhívó működése olyan műszaki megoldásokra épül (műholdas helymeghatározás, jelfeldolgozás és adatátviteli funkciók), amelyek számos egyéb járműfedélzeti alkalmazás alapjául is szolgálnak, így például a kereskedelmi fuvarozást vagy a magáncélú gépjárműhasználatot érintő meglévő vagy tervezett szabályozási követelményekben előírt alkalmazások (például a digitális menetíró készülék, az elektronikus útdíjfizetés) vagy a veszélyes áruk és az élő állatok szállítására vonatkozó előírások szerinti megoldások.

Ezen alkalmazások koherens, nyílt rendszerarchitúrába való integrálása és ésszerűsítése növelné a hatékonyságot és a használhatóságot, ugyanakkor csökkentené a költségeket és nagyobb fokú bővíthetőséget biztosítana, lehetővé téve a későbbi új vagy továbbfejlesztett alkalmazások „plug and play” beépítését. A moduláris kialakítás révén kevesebb költséggel járna a közlekedésbiztonságot, személyi mobilitást, logisztikai támogatást vagy a multimodális adatokhoz való hozzáférést szolgáló funkciók és alkalmazások későbbi integrálása. A nyílt fedélzeti platform (járműbe szerelt nyitott egység) fogalmának meghatározása már az IKR cselekvési tervben is szerepel, és az e-segélyhívó ilyen alapokra helyezése csak erősítené ezt a folyamatot.

A gépjárműipar, a távközlési ágazat és a szolgáltatók egyaránt profitálhatnak az e-segélyhívó telematikai platformjára épülő új szolgáltatásokból, ez pedig – különösen gazdasági válság idején – nem elhanyagolható szempont.

A közútkezelők szemszögéből az jelent előnyt, hogy az e-segélyhívó szolgáltatás révén késedelem nélkül értesülnének a balesetekről, és így hatékonyabban intézkedhetnének.

A készenléti szolgálatok különös hasznát látják majd az MMA-üzenetben továbbított járműadatoknak. A jármű pontos szerkezetének ismeretében vonulhatnak ki a baleset helyszínére (tudják például, hogy az adott típuson hol keressék az akkumulátort vagy a

robbanásveszélyes rendszereket), ezáltal jelentősen lerövidül a járműben ragadt utasok mentésének ideje és csökken az esélye a másodlagos balesetek előfordulásának<sup>24</sup>.

Emellett várhatóan utángyártott berendezések is megjelennek majd a piacon, hogy a már forgalomban lévő járműtípusok is felszerelhetők legyenek e-segélyhívóval. Az utángyártott rendszereknek meg kell felelniük a szabványos páneurópai e-segélyhívó rendszerek működési követelményeinek.

### **3.4. A páneurópai e-segélyhívó rendszerrel párhuzamosan működő saját fejlesztésű, szabadalmaztatott segélyhívó rendszerek**

Európában és világszerte számos autógyártó és szolgáltató kínál saját fejlesztésű fedélzeti segélyhívó rendszereket (pl. Volvo OnCall, GM OnStar, PSA, Fiat, BMW), általában egyéb szolgáltatásokkal, például autómentéssel, fedélzeti mobiltelefonnal, dinamikus navigációval stb. kombinálva. A segélyhívásokat saját telefonos ügyfélszolgálatukon fogadják, vészhelyzet esetén a hívásokat és a baleset adatait továbbítják a KBVP-központba. A gyártóknak eseti alapon, külön meg kell állapodniuk az egyes tagállamok kijelölt KBVP-hatóságaival, ha területükön szolgáltatást kívánnak biztosítani.

Noha ezek a szolgáltatások már több mint 10 éve bizonyítják hasznosságukat és az e-segélyhívóban rejlő előnyöket, mégsem terjedtek el igazán Európa piacain (a járműpark alig 0,4%-ában működnek). Általában a magasabb kategóriájú járművekre korlátozódnak, és nem vehetők igénybe Európa minden országában.

Egyes tagállamokban megállapodás alapján támogatnak egyéb, a páneurópai e-segélyhívó rendszerrel szolgáltatásminőségben egyenértékű szabadalmaztatott elektronikus segélyhívó rendszereket: ezekben az országokban a gépjárműgyártók szabadon dönthetnének, hogy melyik rendszert kívánják támogatni (a páneurópai e-segélyhívót vagy az ilyen célú egyéb szabadalmaztatott szolgáltatást). A harmadik felek által biztosított elektronikus segélyhívó szolgáltatások (TPS-eCall) számára ehhez a CEN kidolgozza a működési követelmények szabványát. A többi tagállamban a páneurópai e-segélyhívó rendszer beszerelése lesz a követelmény a gépjárműgyártók számára. Ha a jármű vásárlója a szabadalmaztatott elektronikus segélyhívó helyett a páneurópai e-segélyhívót választja, a gyártónak ez utóbbit kell beszerelnie a járműbe.

A választott műszaki megoldástól függetlenül **a fedélzeti segélyhívó rendszernek – hangkapcsolatot és legalább az e-segélyhívó MMA-adatátvitelét biztosítva – folyamatos lefedettséget kell biztosítania az Európai Unió teljes területén.**

Ha az e-segélyhívó rendszer Európa minden pontjáról elérhető lesz, a szabadalmaztatott egyéb elektronikus segélyhívó rendszerek szolgáltatói áttérhetnek a páneurópai e-segélyhívó használatára, azaz segélykéréskor a fedélzeti rendszer a 112-es hívószámot hívja majd, az egyéb szolgáltatások viszont változatlanul működhetnek.

---

<sup>24</sup> Lásd az ADAC baleseti mentési adatlapokat elemző vizsgálatát: [www.adac.de/rettungskarte](http://www.adac.de/rettungskarte).

## 4. AJÁNLÁSOK

### 4.1. A továbblépés szükségessége

Az eredeti ütemezés szerint az e-segélyhívó rendszer kiépítése 2009-ben zárult volna. Bár a szükséges szabványok már rendelkezésre állnak és az érdekeltek többségénél a szándék sem hiányzik, **mégis igen lassú és késedelmes a folyamat.**

Az e-segélyhívó rendszer teljes kiépítésében az jelenti a legfőbb akadályt, hogy az érdekelteknek – azaz a gépjárműgyártóknak, a mobilhálózat-üzemeltetőknek, a készenléti segélyszolgálatoknak és a tagállamoknak – egyszerre, egymással párhuzamosan kell végrehajtaniuk a feladat rájuk eső részét. **A patthelyzet feloldása érdekében a Bizottság három lehetséges szakpolitikai megoldást vett fontolóra:** (1) nem avatkozik be és a piacra bízza a rendszer bevezetését; (2) a rendszer önkéntes ágazati szerepvállaláson alapuló bevezetését támogatja; vagy (3) szabályozási intézkedésekkel biztosítja a rendszer kötelező bevezetését.

**(1) Az intézkedések mellőzésével** előálló helyzetben a szabadalmaztatott fedélzeti segélyhívó rendszerek piaci térnyerése – nyilvánvaló hasznuk ellenére – rendkívül elhúzódik, használatuk a magasabb kategóriájú járművekre és Európa bizonyos országaira korlátozódik. A készenléti segélyszolgálatoknak ezenkívül különböző szolgáltatókkal kell egyéni kapcsolatot tartaniuk, ami csak fokozza a rendszer bonyolultságát. Figyelembe véve, hogy mi a tét (emberéletek), ez az opció nyilvánvalóan elfogadhatatlan.

**(2) Az önkéntes vállalások nyomán** megvalósulhat az e-segélyhívó szolgáltatás teljes kiépítése Európában, ám rendkívül lassan. Az egyes járműkategóriákra összpontosító ágazati szerepvállalás kétségtelenül pozitív előrelépést jelent, és idővel minden bizonnyal nőne is a szolgáltatás térnyerése, feltéve persze, hogy a készenléti szolgálatok is végrehajtják a szükséges fejlesztéseket. Ha azonban az e-segélyhívó csak választható opció marad, nem jelentkezik a méretgazdaságosságból fakadó előnyök, ezáltal nőnek az árak, csökken a kereslet és ez gátat szab a piaci térnyerésnek, következésképpen az előnyök kiaknázásának.

**(3) A szabályozás révén** Európában az alapfelszereltség részévé válna az e-segélyhívó: először csak bizonyos járműkategóriákban<sup>21</sup>, majd ezen átmeneti időszakot követően minden új gépjárműben. A szabályozás a már meglévő rendelkezések alapján megteremtené az e-segélyhívások kezelésének kereteit a távközlési hálózatokon és a KBVP-központokon belül. Ezzel Európa minden polgára e-segélyhívóhoz juthatna, gyorsabb ütemben terjedne el a rendszer, és az e-segélyhívóban rejlő összes lehetőség – a halálos kimenetelű és a súlyos balesetek számának csökkentése – a maga teljességében jelentkezne. A szabályozással emellett kiszámítható környezet jönne létre, amely az autógyártókat még azelőtt az e-segélyhívó bevezetésére ösztönzi, hogy az jogszabályi kötelezettséggé válna. A lépés egyúttal a telematikai szolgáltatások piacát is élénkítené Európában.

### 4.2. A javasolt intézkedés

Az alábbiakban részletezett intézkedések arra irányulnak, hogy Európában ténylegesen kiépüljön a páneurópai e-segélyhívó szolgáltatás. Az érdekeltek számára előirányzott lépések a következők:

(1) A Bizottság, a tagállamok és az összes további érdekelt tevőlegesen támogatja az e-segélyhívó európai megvalósítási platformja<sup>23</sup> és az annak keretében működő

munkacsoportok munkáját, hogy az e-segélyhívó rendszer összehangolt és hatékony európai kiépítéséhez szükséges minden elvi meghatározás, útmutató és irányadó gyakorlat késedelem nélkül rendelkezésre álljon.

- (2) A Bizottság a tagállamokkal és más érdekelttel közösen figyelemfelkeltő kampányokat indít a szolgáltatás megismertetése és népszerűsítése céljából.
- (3) A tagállamok, a KBVP-szervezetek, a gépjárműipar és a távközlési ágazat képviselői az egyéb érdekelttel egyetemben előzetesen tesztelik a rendszert a jóváhagyás alatt álló szabványok alapján. A Bizottság a versenyképességi és innovációs keretprogramból anyagi támogatást nyújthat ezen kísérleti szakasz végrehajtásához.

**A végső cél az, hogy a páneurópai e-segélyhívó rendszer teljesen kiépüljön és Európában a típusjóváhagyást újonnan megszerző összes gépjárműben az alapfelszereltség részévé váljon. A Bizottság figyelemmel fogja kísérni a fentiek szerinti önkéntes szerepvállalás eredményességét. Ha 2009 végéig nem történik számottevő előrelépés mind az e-segélyhívó járműbe való beépítése, mind pedig a KBVP-infrastruktúra szükséges fejlesztése terén, a Bizottság 2010-ben az alábbi szabályozási intézkedéseket fogja bevezetni:**

- (1) Ajánlást ad ki a tagállamok számára az e-segélyhívásoknak és az MMA-üzeneteknek a járműfedélzeti egység és a KBVP-központ közötti átvitelét biztosító mobilhálózat-üzemeltetői tevékenységre vonatkozóan. Az iránymutatás alapja a helymeghatározási funkcióval bővített egységes európai segélyhívószám (E112)<sup>25</sup> és az e-segélyhívások átviteléhez kapcsolódó szabványok összessége lenne.
- (2) A gépjármű-típusjóváhagyási szabályozás<sup>26</sup> keretében javaslatot tesz egy olyan rendeletre, amely az európai szabványügyi szervezetek által jóváhagyott működési követelmények alapján Európában kötelezően előírná az e-segélyhívó fedélzeti beépítését a típusjóváhagyást újonnan megszerző járművekbe, illetve kezdetben azok bizonyos kategóriáiba<sup>21</sup>.
- (3) A Bizottság felméri annak lehetőségét, hogy az intelligens közlekedési rendszerek Európán belüli kiépítéséről szóló irányelvjavaslat<sup>7</sup> keretén belül intézkedésben szabályozza a KBVP-infrastruktúrának az e-segélyhívások megfelelő fogadásához és kezeléséhez szükséges fejlesztését. A tagállamok számára az e-segélyhívó rendszer megvalósításához szükséges lépéseket ilyenformán előíró rendelet az e-segélyhívó európai megvalósítási platform ajánlásain alapulna.

## 5. KÖVETKEZTETÉSEK

Az e-segélyhívó a közlekedésbiztonságot szolgáló intelligens közlekedési rendszerek között elismerten az egyik leghatékonyabb, minimális költségráfordítással, rövid távon megvalósítható megoldás. Technológiai alapja kiforrott, más rendszerösszetevőkkel

---

<sup>25</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002/22/EK irányelve (2002. március 7.) az egyetemes szolgáltatásról, valamint a Bizottság 2003/558/EK ajánlása (2003. július 25.) a helymeghatározással kibővített segélyhívó rendszerek alkalmazásában az elektronikus hírközlő hálózatban a hívó helymeghatározó adatainak feldolgozásáról.

<sup>26</sup> 2007/46/EK irányelv a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról.

kompatibilis, megbízható Európán belüli működését pedig az európai szabványügyi szervezetek által kidolgozott szabványok biztosítják. Értékét az állampolgárok is felismerték, szívesen építenének megfizethető e-segélyhívót következő gépjárműjükbe. Az Európai Parlament és a legtöbb tagállam teljes mértékben támogatja az e-segélyhívó szolgáltatást. Az érdekeltek a szolgáltatás összehangolt és késedelem nélküli európai bevezetése érdekében létrehozták az e-segélyhívó európai megvalósítási platformját.

Elérkezett tehát az ideje annak, hogy a rendszerek a járművekben, a mobiltávközlő hálózatokon belül és a készenléti segélyszolgálatok infrastruktúrájában is helyet kapjanak. A Bizottság ebben a közleményében olyan intézkedésekre tett javaslatot, amelyek révén viszonylag rövid időn belül az új gépjárművek elengedhetlen részévé válhat az e-segélyhívó szolgáltatás Európában. Nem cselekedhetünk elég gyorsan, ha évente 2500 emberélet megmentése és több ezer család szenvedésének csökkentése a tét. Amennyiben az önkéntes szerepvállalásra alapozó szemlélet nem eredményezi az e-segélyhívó szolgáltatás európai bevezetését, a Bizottság fontolóra veszi, hogy 2010-ben szabályozási intézkedésekkel biztosítsa a típusjövahagyást újonnan megszerző európai járművek e-segélyhívó rendszerrel való ellátását, valamint a rendszerek költségeinek csökkentését és általános tagállami alkalmazását.