

2012. július 3., kedd

e-segélyhívás: új 112-es szolgáltatás a polgárok számára

P7_TA(2012)0274

Az Európai Parlament 2012. július 3-i állásfoglalása az e-segélyhívó szolgáltatásról: egy új 112-es szolgáltatás a polgárok számára (2012/2056(INI))

(2013/C 349 E/03)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a 112-es egységes európai segélyhívón alapuló, a járműből érkező vészhívások továbbítására szolgáló elektronikus hírközlő hálózatokon keresztül megvalósuló uniós szintű e-segélyhívó szolgáltatás („e-segélyhívás”) támogatásáról szóló, 2011. szeptember 8-i bizottsági ajánlásra ⁽¹⁾,
- tekintettel az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló, 2010. július 7-i 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽²⁾,
- tekintettel az egyetemes szolgáltatásról, valamint az elektronikus hírközlő hálózatokhoz és elektronikus hírközlési szolgáltatásokhoz kapcsolódó felhasználói jogokról szóló, 2002. március 7-i 2002/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (Egyetemes szolgáltatási irányelv) ⁽³⁾,
- tekintettel a 112-es egységes európai segélyhívón alapuló, a járműből érkező vészhívások továbbítására szolgáló elektronikus hírközlő hálózatokon keresztül megvalósuló uniós szintű e-segélyhívó szolgáltatás („e-segélyhívások”) támogatásáról szóló bizottsági ajánlást kísérő, „Hatásvizsgálat” című bizottsági szolgálati munkadokumentumra (SEC(2011)1020),
- tekintettel a Bizottság „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című közleményére (COM(2010)0389),
- tekintettel a Bizottság „A közlekedés fenntartható jövője: útba az integrált, csúcstechnológiát képviselő felhasználóbarát rendszer felé” című közleményére (COM(2009)0279),
- tekintettel „Az e-segélyhívó: nem várhat tovább a rendszer kiépítése” című bizottsági közleményre (COM(2009)0434),
- tekintettel a Bizottság „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első „Intelligens autó” jelentés” című közleményére (COM(2007)0541),
- tekintettel „Az Intelligens autó kezdeményezés – A gépjárművek intelligenciájának, biztonságának és tisztaságának fokozása érdekében alkalmazott információs és kommunikációs technológiákkal kapcsolatos ismeretterjesztés” című bizottsági közleményre (COM(2006)0059),
- tekintettel a „Az eCall helyes pályára állítása – Cselekvési terv (3. e-biztonsági közlemény)” című bizottsági közleményre (COM(2006)0723),
- tekintettel „Az e-segélyhívó megismertetése a polgárokkal (Második e-biztonsági közlemény)” című bizottsági közleményre (COM(2005)0431),
- tekintettel az „Információs és kommunikációs technológiák biztonságos és intelligens járművek érdekében” című bizottsági közleményre (COM(2003)0542),

⁽¹⁾ HL L 303., 2011.11.22., 46. o.⁽²⁾ HL L 207., 2010.8.6., 1. o.⁽³⁾ HL L 108., 2002.4.24., 51. o.

2012. július 3., kedd

- tekintettel „Az európai közúti biztonság akcióprogram — a közúti balesetek halálos áldozatai számának felére csökkentése az Európai Unióban 2010-re: megosztott felelősség” című bizottsági közleményre (COM(2003)0311),
- tekintettel az e-segélyhívó kezdeményezés adatvédelmi és a magánélet védelmével kapcsolatos vetületeivel foglalkozó munkadokumentumra (a 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport – 1609/06/EN, WP 125),
- tekintettel a fogyatékos személyek mobilitásáról és beilleszkedéséről, valamint a 2010–2020 közötti időszakra vonatkozó európai fogyatékosügyei stratégiáról szóló, 2011. október 25-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
- tekintettel a 2011 és 2020 közötti európai közúti közlekedésbiztonságról szóló, 2011. szeptember 27-i állásfoglalására ⁽²⁾,
- tekintettel a 2011. november 17-i írásbeli nyilatkozatára a hozzáférhető 112-es segélyhívó szolgálatok szükségességéről ⁽³⁾,
- tekintettel a közlekedés fenntartható jövőjéről szóló, 2010. július 6-i állásfoglalására ⁽⁴⁾,
- tekintettel az egyetemes szolgáltatásról és a 112-es segélyhívó számról szóló, 2011. július 5-i állásfoglalására ⁽⁵⁾,
- tekintettel az intelligens közlekedési rendszerekről szóló cselekvési tervről szóló, 2009. április 23-i állásfoglalására ⁽⁶⁾,
- tekintettel az intelligens autókról készült első jelentésről szóló, 2008. június 19-i állásfoglalására ⁽⁷⁾,
- tekintettel a „3. Európai Cselekvési Program a Közúti Közlekedés Biztonságáért – félidős értékelés” című, 2007. január 18-i állásfoglalására ⁽⁸⁾,
- tekintettel a „Közlekedésbiztonság: az e-segélyhívó megismertetése a polgárokkal” című, 2006. április 27-i állásfoglalására ⁽⁹⁾,
- tekintettel az „Európai közlekedésbiztonsági cselekvési program – a halálos kimenetelű közúti balesetek számának felére csökkentése az Európai Unióban 2010-ig: megosztott felelősség” című, 2005. szeptember 29-i állásfoglalására ⁽¹⁰⁾,
- tekintettel a Világbank és a WHO által közösen, 2004-ben publikált „World report on road traffic injury prevention” (Világjelentés a közúti közlekedés során elszenvedett sérülések megelőzéséről) című jelentésre,
- tekintettel eljárási szabályzata 48. cikkére,
- tekintettel a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság által az eljárási szabályzat 51. cikke alapján folytatott közös tanácskozásokra,
- tekintettel a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A7-0205/2012),

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P7_TA(2011)0453.

⁽²⁾ Elfogadott szövegek, P7_TA(2011)0408.

⁽³⁾ Elfogadott szövegek, P7_TA(2011)0519.

⁽⁴⁾ HL C 351. E, 2011.12.2., 13. o.

⁽⁵⁾ Elfogadott szövegek, P7_TA(2011)0306.

⁽⁶⁾ HL C 184. E, 2010.7.8., 50. o.

⁽⁷⁾ HL C 286. E, 2009.11.27., 45. o.

⁽⁸⁾ HL C 244. E, 2007.10.18., 220. o.

⁽⁹⁾ HL C 296. E, 2006.12.6., 268. o.

⁽¹⁰⁾ HL C 227. E, 2006.9.21., 609. o.

2012. július 3., kedd

- A. mivel a Világbank és a WHO előrejelzése szerint a világ minden térségében várhatóan nőni fog a közlekedési balesetek áldozatainak száma (2020-ra a kilencedikről a harmadik halálozási okká lép elő), és a halálozási okok sorrendjének az 5–14 éves korosztályt érintő ezirányú változása szintén jelentős csapást jelent mind a szülők, mind a társadalom számára;
- B. mivel az Európai Unióban 2004-es adatok alapján több mint 40 000 ember hal meg évente balesetekben és 150 000 ember szenved maradandó fogyatékossgot okozó sérüléseket;
- C. mivel a járműben lévő e-segélyhívó rendszer célja a segélyhívó szolgálat azzal a céllal történő automatikus értesítése súlyos baleset esetén, hogy a szakképzett és jól felszerelt segítség korábbi érkezésével csökkenjen a halálos közúti balesetek száma és mérsékelhető legyen a közúti balesetek súlyossága (az „arany óra” elve);
- D. mivel az e-segélyhívó szolgáltatás automatikusan indítható a járműbe épített érzékelők segítségével, amelyek aktiválásukat követően közvetlen hang- és adatkapcsolatot létesítenek a legközelebbi közbiztonsági válaszpontra (KBVP);
- E. mivel az e-segélyhívóval kapcsolatos hivatalos statisztikai adatokon alapuló becslések szerint az uniós tagállamokban a rendszer gépkocsikba történő teljes körű beépítésével akár 2 500 emberélet is megmenthető évente, és emellett 10–15 %-kal csökkenthető a sérülések súlyossága;
- F. mivel az e-segélyhívás baleset esetén előnyt jelent a belföldön vagy külföldön utazó közúthasználók számára, akik nem feltétlenül ismerik az utakat és pontos tartózkodási helyüket;
- G. mivel az e-segélyhívó szolgáltatás a minimális mennyiségű adatok (MSD) üzenetformátumában tárolt digitális adatok révén lehetővé teszi a segélyhívások nyelvi nehézségek nélküli lebonyolítását, ami valószínűleg csökkenti a félreértés és a stressz kialakulásának valószínűségét, és hozzájárul a jármű utasai és a KBVP diszpécser közötti nyelvi akadályok elhárításához, ami fontos az európai soknyelvű környezetben;
- H. mivel a valamennyi járműben és valamennyi országban elérhető, az egész EU-ra kiterjedő e-segélyhívó szolgáltatás kiemelt fontossággal bír az Unió számára a közlekedésbiztonság tekintetében 2002 óta, a 2011–2020-as közlekedésbiztonsági cselekvési programban pedig a közlekedésbiztonság javításának, valamint az Európában előforduló halálos és sérüléssel járó közúti balesetek számának csökkentésére irányuló célkitűzés elérésének eszközeként szerepel;
- I. mivel a 2010/40/EU irányelv kiemelt intézkedésként tartalmazza „az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó szolgáltatások harmonizált biztosítását”, és kötelezi a Bizottságot, hogy 2012 végéig fogadja el a KBVP-k korszerűsítéséhez szükséges közös előírásokat;
- J. mivel továbbra is a tagállamok felelősségi körébe tartozik annak meghatározása, hogy milyen típusú szervezetek – állami vagy állami feladatot ellátó magánszervezetek – legyenek az e-segélyhívásokat fogadó KBVP-k;
- K. mivel az interoperábilis fedélzeti e-segélyhívó európai megvalósításáról szóló egyetértési nyilatkozatot (MoU) eddig 22 tagállam, 5 társult állam, valamint több mint 100 szervezet írta alá; mivel további két tagállam nyilvánította ki, hogy támogatja az e-segélyhívás kötelező bevezetését;
- L. mivel a Parlament számos alkalommal foglalt állást az e-segélyhívó szolgáltatás bevezetése mellett, többek közt a szolgáltatás kötelező bevezetésének támogatásával, amely kezdeményezés növelni fogja a polgárok biztonságérzetét utazásaik alatt;
- M. mivel az uniós bevezetés önkéntességen alapuló megközelítése 2003 óta bizottsági szakpolitika, de a mai napig nem sikerült számottevő előrehaladást elérnie;

2012. július 3., kedd

- N. mivel az „e-segélyhívó: nem várhat tovább a rendszer kiépítése” című 2009. évi közleményében a Bizottság azt jelezte, hogy amennyiben 2009 végéig sem az e-segélyhívó járműbe való beépítése, sem pedig a közbiztonsági válaszpont (KBVP) infrastruktúra szükséges fejlesztése terén nem történik számottevő előrelépés, szabályozási intézkedéseket fog javasolni;
- O. mivel a Bizottság által az e-segélyhívó szolgáltatás megvalósítását illetően 2010-ben lefolytatott nyilvános konzultáció eredményei szerint a válaszadók több mint 80 %-a találta hasznosnak az e-segélyhívó rendszert, és szeretné, ha járműve fel lenne vele szerelve;
- P. mivel az úthasználók közül a motorkerékpárosoknak jelentheti a legnagyobb nehézséget, hogy közúti balesetben való érintettség esetén értesítsék a segélyszolgálatot;
- Q. mivel a mezőgazdasági és ipari járművek, különösen a mezőgazdasági traktorok rendszerint félreeső és elszigetelt területeken működnek, és ezért baleset esetén gyakran nem tudják értesíteni a segélyszolgálatot;
- R. mivel ma működnek magánszolgáltatású fedélzeti segélyhívó rendszerek, és ezek egyre inkább elterjedtek Európában, de egyikük sem kínál az EU teljes területére kiterjedő szolgáltatást, a piaci elterjedésük pedig alig éri el a járműpark 0,4 %-át, ugyanakkor a bevezetett szolgáltatások némelyikét a piaci kudarc miatt üzemen kívül helyezték, minek következtében a felhasználó fedélzeti segélyhívó szolgáltatás nélkül marad a jármű teljes élettartamára;
- S. mivel a technológia már rendelkezésre áll, és az ipari szereplők és a hatóságok kísérleti projektek keretében közös, az EU egész területére kiterjedő, egyeztetett normákat alakítottak ki, finomítanak és tesztelnek;
- T. mivel a Bizottság 2011-ben nyilvánosan bejelentette, hogy 2012 első negyedévében új rendeletet terjeszt elő, amely az e-segélyhívást további követelményként foglalná bele a gépjárművek típusjóváahagyásának szabályozási keretrendszerébe;
1. üdvözli a Bizottság 2011. szeptember 8-i ajánlását, és arra ösztönzi a tagállamokat és a mobilhálózat-üzemeltetőket, hogy legkésőbb 2014 végéig hajtsák végre az abban előírt intézkedéseket és fejlesztéseket; sajnálja ugyanakkor, hogy csupán 18 tagállam adott idejében választ; felhívja a többi tagállamot a mielőbbi válaszadásra;
 2. sajnálatát fejezi ki az e-segélyhívás önkéntes bevezetése területén tapasztalható késedelem és az előrehaladás hiánya, valamint amiatt, hogy 3 tagállam még nem írta alá az e-segélyhívó szolgáltatás bevezetésére vonatkozó egyetértési nyilatkozatot, illetve nem fejezte ki az e-segélyhívás bevezetése iránti támogatását; ezért felhívja ezeket a tagállamokat, hogy írják alá az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó szolgáltatás európai kiépítéséről szóló egyetértési nyilatkozatot, és sürgeti az érintett feleket, hogy egyidejűleg lépjenek fel e szolgáltatás létrejötté érdekében;
 3. hangsúlyozza, hogy az e-segélyhívás alapját képező 112-es európai segélyhívó szám működésében jelentős hiányosságok vannak; felhívja a tagállamokat, hogy sürgősen orvosolják e hiányosságokat, valamint a Bizottságot, hogy fokozza az ezzel kapcsolatos ellenőrző tevékenységét;
 4. úgy véli, hogy az e-segélyhívó szolgáltatásnak a járműbe beépített és a 112-es segélyhívószámon és a közös páneurópai szabványokon alapuló, közszolgáltatású, egységes európai segélyhívó rendszernek kell lennie egy olyan, megbízható, minőségi, megfizethető és felhasználóbarát szolgáltatás biztosítása érdekében, amely zökkenőmentesen és interoperábilis módon képes Európa-szerte működni valamennyi autóban – függetlenül a jármű gyártmányától, országától vagy tényleges tartózkodási helyétől –, így maximalizálva az e-segélyhívó előnyeit valamennyi járművezető számára, beleértve a különleges igényekkel rendelkező fogyatékos személyeket is;
 5. hangsúlyozza az e-segélyhívó szolgáltatás kedvező hatásait, nemcsak az incidenskezelés hatékonyságának javítása, a balesetek által okozott torlódás mérséklése és a másodlagos balesetek elkerülése tekintetében, hanem legfőképp a mentőszolgálatok kiérkezésének meggyorsítása és ezáltal a közúti balesetekből eredő halálesetek száma és a sérülések súlyosságának csökkentése vonatkozásában is, ezáltal fokozva az európaiak biztonságérzetét más tagállamokban tett utazásaik során;

2012. július 3., kedd

6. úgy véli, hogy ha az e-segélyhívás bevezetését a piaci erőkre bízzák, akkor annak előnyeiből csak azok részesülnek majd, akik megengedhetik maguknak a felső kategóriába tartozó járműveket, míg a valamennyi járműbe beépített rendszer kötelező bevezetése alacsonyabb költségekkel és a rendszer egész Európában való általános bevezetésével járna;
7. emlékeztet arra, hogy a Bizottság hatásvizsgálata szerint jelenleg kizárólag az e-segélyhívás kötelező bevezetésére irányuló szabályozási intézkedések elfogadásával lehet minden tekintetben kedvező hatást elérni;
8. sürgeti a Bizottságot, hogy a 2007/46/EK irányelv keretében terjesszen elő javaslatot annak biztosítása érdekében, hogy 2015-ig valamennyi újonnan típusjóváhagyással ellátott autóban és valamennyi tagállamban kötelezően bevezessék a közszolgáltatásként működő, a 112-n alapuló e-segélyhívó rendszert;
9. úgy véli, hogy az e-segélyhívó közszolgáltatásnak ingyenesnek és kötelezőnek kell lennie, és azt minden, új, az e javaslat hatálya alá eső járműbe be kell építeni;
10. véleménye szerint az e-segélyhívó közszolgáltatásnak Unió-szerte egyszerűnek, működőképesnek, mindenki számára megfizethetőnek és hozzáférhetőnek kell lennie a járműtől és annak tartózkodási helyétől függetlenül;
11. elveti azt az elképzelést, hogy az e-segélyhívó szolgáltatás fedélzeti aspektusainak megvalósítását hosszabb időszakon keresztül kellene szakaszosan bevezetni;
12. felhívja a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot a további késlekedés elkerüléséhez szükséges bármely újabb szabályozási intézkedésre, mivel időközben halálos balesetek történhetnek, amelyek megelőzhetőek lennének;
13. úgy véli, hogy bár a költség-haszon elemzés módszere jelentős szerepet játszhat olyan adatok létrehozásában, amelyek a beruházásokkal és a technológiai fejlesztésekkel kapcsolatos összetett döntések alapjául szolgálhatnak, ugyanakkor megkérdőjelezhető, amennyiben az elemzés egyik fontos része az emberi élet értékének felbecsülése;
14. felhívja a Bizottságot, hogy az e-segélyhívás EU-n belüli bevezetése hatásainak értékelése során a beruházási és működési költségek mellett vegye figyelembe az e-segélyhívás bevezetéséből származó társadalmi hasznot is;
15. felhívja a Bizottságot, hogy alkosson egyértelmű szabályokat az e-segélyhívó rendszerben érdekelt felek felelősségére vonatkozóan;
16. felhívja a Bizottságot, hogy értékelje az e-segélyhívó rendszerek által generált téves riasztások lehetőségét, ezeknek a téves riasztásoknak a segélyhívó szolgálatok napi munkájára gyakorolt hatását, a súlyos és a kevésbé súlyos balesetek közötti különbségtétel szükségességét, valamint a vészjelzések és olyan, egyéb információk megkülönböztetését, amelyeket el kell juttatni a segélyhívó szolgálatokhoz azok hatékony működésének biztosítása érdekében; felhívja a Bizottságot, hogy amennyiben szükséges, tegyen konkrét javaslatokat e problémák megoldására;
17. üdvözliz az E-segélyhívó Európai Megvalósítási Platform létrehozását, és kéri az érdekelt feleket és a tagállamok képviselőit, hogy az e-segélyhívás összehangolt bevezetésének biztosítása érdekében vegyenek részt ebben;
18. felhívja a Bizottságot annak megfontolására, hogy az e-segélyhívó rendszert nem kellene-e a közeljövőben más járművekre – pl. nehéz tehergépjárművekre, helyi és távolsági autóbuszokra, kétkerekű gépjárművekre, illetve mezőgazdasági traktorokra és ipari járművekre – is kiterjeszteni;
19. úgy véli, hogy a meglévő járművekben engedélyezni kell az utángyártott e-segélyhívó készülékek használatát;

2012. július 3., kedd

Közbiztonsági válaszponatok (KBVP-k): a vészhelyzeti reagálásra vonatkozó szempontok

20. megjegyzi, hogy amennyiben Unió-szerte egységes szinten kívánják biztosítani a polgárok védelmét, alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy valamennyi tagállam valamennyi KBVP-je magas színvonalú felszereléssel rendelkezzen, és ezért felhívja a Bizottságot, hogy javasoljon olyan jogszabályokat, amelyek a tagállamok számára előírják készenléti segélyszolgálatok infrastruktúrájának modernizálását és a diszpécserek megfelelő kiképzését, hogy 2015-re alkalmasak legyenek az e-segélyhívásoknak a nemzeti struktúrájuknak leginkább megfelelő, illetve oly módon történő kezelésére, amely e segélyhívások használatát mindenki számára hozzáférhetővé teszi;

21. sürgeti a Bizottságot, hogy az intelligens közlekedési rendszerekről szóló irányelv (az ITS-irányelv) keretében 2012 végéig fogadja el a KBVP-kre vonatkozó egységes előírásokat, és tegyen javaslatot egy az e-segélyhívó szolgáltatás megvalósításáról szóló irányelvre;

22. értékeli, hogy a mobilhálózat-üzemeltetők készek az e-segélyhívásokat bármely más 112-es hívással megegyező módon kezelni, és javasolja, hogy mind ők, mind a tagállamok évente jelentésben számoljanak be a Bizottságnak az elért előrelépésekről és a felmerülő nehézségekről, különösen az e-segélyhívó-azonosítójellel kapcsolatban;

23. üdvözlözi, hogy a jármű utasai és a segélyhívást kezelő KBVP-diszpécser között létrejövő, kölcsönös kommunikációt lehetővé tevő hangátviteli kapcsolat csökkenti mind a nem megfelelő reakció, mind a segélyszolgálatok szükségtelen kiszállásának kockázatát, pl. nem súlyos baleset esetén;

24. hangsúlyozza, hogy egyre nagyobb az igény egy közös adatátviteli protokoll iránt ezeknek az információknak a közbiztonsági válaszponatok és készenléti segélyszolgálatok felé történő továbbítása tekintetében, hogy ily módon elkerülhető legyen a zavar vagy a továbbított adatok félreértésének veszélye; hangsúlyozza, hogy az információknak a mobilhálózat-üzemeltetők által a közbiztonsági válaszponatok számára történő továbbítását átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell kialakítani;

25. emlékeztet arra, hogy a KBVP-kben meglévő elektronikus adatok további előnyöket jelenthetnek, például részletes iránymutatást nyújthatnak a mentési szolgálatok tagjainak, hogy megfelelően tájékozottak legyenek az olyan új veszélyforrásokról, amelyekkel az elektromos autók vagy más új hajtóműrendszerek fejlesztése miatt szembesülhetnek;

26. úgy véli, hogy az E-segélyhívó Európai Megvalósítási Platform (EeIP) ajánlásaival összhangban elő kell mozdítani a KBVP-k és a közútkezelők közötti, az incidenskezelés hatékonyságának javítására irányuló kapcsolatokat;

27. támogatja az e-segélyhívás harmonizált európai kísérleti projektjén (HeERO) belül végzett intenzív munkát az e-segélyhívás határokon átívelő kísérleti hitelesítésével kapcsolatban; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a teljes készenléti segélyszolgálati lánc hatékonyságának javítása érdekében fokozzák az együttműködést a nemzeti KBVP-k és a készenléti segélyszolgálatok között, különösen az Európán belüli határátlépési pontokon, valamint hogy ösztönözzék a közös képzések kialakítását és a legjobb gyakorlatok cseréjét;

28. felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy az e-segélyhívó rendszer és a KBVP-vel létesített kapcsolatok az infrastruktúrával interakcióban lévő rendszerekkel és az intelligens fedélzeti rendszerekkel is kompatibilisek legyenek (például intelligens biztonsági korlátok, amelyek figyelmeztetnek a balesetek lehetőségére, intelligens fedélzeti sebességszabályozó rendszerek stb.);

Magánszolgáltatású segélyhívó rendszerek

29. úgy véli, hogy az egységes európai e-segélyhívó közszolgáltatás párhuzamosan létezhet a magán mentőszolgálatokkal, azzal a feltétellel, hogy úgy a közszolgáltatás, mint a magánszolgáltatás eleget tesz minden teljesítményszabványnak, valamint, – függetlenül attól, hogy a járművásárló a magánmegoldást választja-e – minden járművet ellátnak az e-segélyhívó közszolgáltatás igénybevételéhez szükséges eszközökkel annak érdekében, hogy a jármű teljes élettartama alatt minden tagállamban biztosítva legyen a szolgáltatás folyamatossága;

2012. július 3., kedd

30. hangsúlyozza, hogy az e-segélyhívó szolgáltatásnak felhasználóbarátnak kell lennie, továbbá hangsúlyozza, hogy a fogyasztóknak reális áttekintést kell nyújtani a rendszerről, valamint átfogó és megbízható tájékoztatást kell adni a kínálatban szereplő, magánszolgáltatású fedélzeti segélyhívó vagy vészhelyzeti alkalmazásokhoz kapcsolódó bármely további funkcióról vagy szolgáltatásról, illetve a szolgáltatás az ilyen alkalmazások beszerzése esetén várható szintjéről és a vonatkozó költségekről;

31. kéri, hogy amennyiben egy a magánszolgáltatású segélyhívó szolgáltatásra előfizető fogyasztó úgy dönt, hogy a szóban forgó szolgáltatást nem használja, vagy olyan országba utazik, ahol nem biztosított ez a szolgáltatás, a 112-es e-segélyhívó közszolgáltatás automatikusan rendelkezésre álljon;

32. úgy véli, hogy a magánszolgáltatású e-segélyhívó rendszerek üzemeltetőinek is bármikor lehetőségük van áttérni az Európa-szerte működő e-segélyhívó szolgáltatásra, miközben továbbra is nyújthatnak más típusú távközlési szolgáltatásokat;

33. felkéri az európai vállalatokat, hogy az innováció EU-szerte történő ösztönzése érdekében kapcsolódjanak be a szükséges e-segélyhívó rendszer alkalmazások, szolgáltatások és infrastruktúrák fejlesztésébe;

Adatvédelem

34. hangsúlyozza, hogy az állami e-segélyhívó rendszernek semmilyen körülmények közt nem szabad lehetővé tennie a jármű nyomon követését, ami azt jelenti, hogy a segélyhívás kiváltásáig inaktív rendszernek kell lennie, összhangban a 29. cikk alapján létrehozott adatvédelmi munkacsoport ajánlásaival; emlékeztet arra, hogy az e-segélyhívó szolgáltatás elsődleges célja az incidenskezelés hatékonyságának javítása, valamint az, hogy az e-segélyhívó szolgáltatás által szolgáltatott adatok semmilyen módon nem használhatók fel egy személy mozgásának nyomon követésére és vizsgálatára, vagy tartózkodási helyének meghatározására abban az esetben, ha nem történt vele baleset;

35. hangsúlyozza, hogy az e-segélyhívásokkal kapcsolatos személyes adatok nem csak a mobilhálózatok üzemeltetői, hanem valamennyi érintett szereplő, így a járműgyártók, a közbiztonsági válaszpontok és a készenléti szolgálatok általi feldolgozására vonatkozóan az átláthatóságot tiszteletben tartó, megfelelő szabályokat kell elfogadni a magánélet és a személyes adatok védelmére vonatkozó elveknek a 95/46/EK és a 2002/58/EK európai irányelvekkel és a nemzeti jogi szabályozással összhangban történő tiszteletben tartása biztosítása érdekében; hangsúlyozza, hogy bármilyen jogszabály szülessen is a későbbiekben, annak egyértelműen meg kell határoznia a 95/46/EK irányelv értelmében az e-segélyhívó szolgáltatásban részt vevő gazdasági szereplők feladatait, valamint az érintettek tájékoztatásának és jogérvényesítésük elősegítésének módjait;

36. hangsúlyozza, hogy a magánszolgáltatású e-segélyhívó rendszereknek tiszteletben kell tartaniuk a magánélet és az adatok védelmének elveit, különösen az előzetes tájékoztatás után történő hozzájárulás és a kivülmáradás lehetőségének megteremtésével, összhangban a 29. cikk alapján létrehozott adatvédelmi munkacsoport ajánlásaival; hangsúlyozza, hogy a fogyasztók tájékoztatás után történő hozzájárulásának a gyűjtött adatok mennyiségére és az adatgyűjtés céljára vonatkozó teljes körű információra kell alapulnia, valamint biztosítani kell, hogy a fogyasztók bármikor visszavonhassák hozzájárulásukat;

37. hangsúlyozza, hogy a jármű tulajdonosának vagy lízingbevevőjének kell eldöntenie, tájékozott fogyasztóként, hogy ki férhessen hozzá a járműre regisztrált magán e-segélyhívó szolgáltatásokkal kapcsolatos adatokhoz;

Egyéb kapcsolódó területek

38. hangsúlyozza, hogy az e-segélyhívó rendszer olyan műszaki megoldásokat alkalmaz (műholdas helymeghatározást, feldolgozást és adatátviteli képességeket) amelyek számos egyéb járműfedélzeti alkalmazás és szolgáltatás alapjául is szolgálnak;

39. úgy véli, hogy a fogyasztók szabad választásának biztosítása érdekében a fedélzeti e-segélyhívó rendszernek ingyenesen elérhetőnek kell lennie, az érdekelt felek – így az utángyártott autótermék ellátók és szolgáltatók, alkatrész forgalmazók, szerelőműhelyek és független szolgáltatók, országúti segélyszolgálatok és kapcsolódó szolgáltatások – hátrányos megkülönböztetése nélkül; felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy az e-segélyhívó rendszer alapjául az innováció ösztönzése és az európai információs technológiai ágazat globális versenyképességének növelése érdekében egy interoperábilis és nyílt hozzáférést, lehetséges jövőbeli fedélzeti alkalmazások és szolgáltatások nyújtására alkalmas platform szolgáljon; hangsúlyozza, hogy a szóban forgó alkalmazások és szolgáltatások továbbra sem tehetők kötelezővé;

2012. július 3., kedd

40. úgy véli, hogy fogyasztók szabad választásának lehetőségét és a szolgáltatóknak biztosított szabad hozzáférést a fedélzeti platformmal kapcsolatos, az eredeti alkatrészgyártókra (OEM) vonatkozó kritériumok részévé kell tenni, és hogy a fedélzeti kapcsolódó interfészeket a tisztességes verseny lehetővé tétele, valamint az európai telematikai piaci innováció ösztönzése érdekében szabványosítani kell;

41. hangsúlyozza, hogy a járművekben – különösen menet közben – igénybe venni kívánt minden további szolgáltatásnak egyértelmű biztonsági, védelmi és adatvédelmi szabványoknak kell megfelelnie, és hogy az e szabványoknak való megfelelést mérni és ellenőrizni kell;

42. emlékeztet arra, hogy az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás (EGNOS) és a Galileo jelentősen hozzájárulhat a közúti forgalomirányításhoz és a sürgősségi beavatkozásokhoz, és egy tájékoztatási kampányra lenne szükség az e-segélyhívó alkalmazás tekintetében az e rendszer által kínált lehetőségek elterjedtebb használatának előmozdítása érdekében;

43. úgy véli, hogy a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a sürgős hívások gyors azonosítására alkalmas e-segélyhívás-szűrő rendszereket hozzanak létre a közbiztonsági válaszponthoz, ezáltal megelőzve a telefonos ügyfélszolgálatok túlterhelését és növelve a segélyhívó szolgálatok hatékonyságát; úgy véli, hogy a Bizottságnak támogatnia kell az ilyen irányú erőfeszítéseket;

44. felhívja a tagállamokat, hogy a Bizottsággal együttműködésben hozzanak létre és működtessenek kísérleti nemzeti programokat az automatikus fedélzeti segélyhívó rendszer (e-segélyhívó) megvalósítása céljából a lehetséges problémák azonosítása érdekében, valamint a szóban forgó rendszer 2015-ig valamennyi tagállamban történő kötelező bevezetésének előkészítése céljából;

45. kéri, hogy a félreértések és a rendszer esetleges helytelen használatának elkerülése érdekében minden járműbe a fogyatékkal élők számára is könnyen felismerhető, szabványosított e-segélyhívási interfészt, úgynevezett „e-segélyhívó gombot” szereljenek be; felhívja a Bizottságot és az európai szabványügyi szervezeteket, hogy tegyenek javaslatot egy ilyen kézi vezérlésű mechanizmus harmonizált szabványára;

46. felhívja a Bizottságot, hogy értékelje az e-segélyhívásnak a közegészségügyi rendszerek kiadásaira gyakorolt lehetséges hatását; e tekintetben felhívja a tagállamokat, hogy egyezzenek meg a súlyos sérülések fogalmának harmonizált meghatározásában;

47. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fokozzák a széleskörű gyakorlati információk célzott és messzire ható kommunikációs stratégia kifejlesztése révén való biztosítására, valamint összehangolt, az e-segélyhívó rendszert és annak előnyeit, használatát és funkcióit – az uniós polgárok biztonságának vonatkozásában is – középpontba helyező figyelemfelkeltő kampányok végrehajtására irányuló tevékenységeiket, azzal a céllal, hogy a lakosság jobban megértse és nagyobb mértékben igénybe vegye a szóban forgó segélyhívó szolgáltatásokat, valamint hogy minimálisra csökkenjen ezen szolgáltatások félreértésének vagy az azokkal való visszaélések kockázata;

48. ajánlja, hogy a Bizottság gondoskodjon az e-segélyhívás és a szomszédos régiókban támogatott hasonló fedélzeti készenléti szolgálatok – pl. az ERA-GLONASS szolgáltatás – közötti kölcsönös átjárhatóságról;

*

* *

49. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.