

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 21.8.2009
KOM(2009) 434 galutinis

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

Metas diegti pagalbos iškvietos sistema

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

Metas diegti pagalbos iškvietos sistema

1. ĮŽANGA

Nuo 2001 m., kai Komisija paskelbė Baltąją knygą dėl Europos transporto politikos¹, žuvusiųjų keliuose skaičius ES-27 sumažėjo daugiau nei 27 %. Tokiai teigiamai tendencijai didelį poveikį turėjo Europos kelių saugumo veiksmų programa² ir **pažangaus automobilio iniciatyva**³; tikimasi, kad jos ir toliau bus naudingos siekiant mažinti žūstančiųjų keliuose skaičių.

Tačiau turint omenyje, kad 2008 m. Europos keliuose žuvo maždaug 39 000 žmonių ir daugiau nei 1,7 mln. buvo sužeisti, reikia imtis tolesnių veiksmų. Apskaičiuota, kad visiškai įdiegus **europinę automobilyje montuojamą pagalbos iškvietos sistemą (eCall) ES-27 per metus** būtų galima **išvengti iki 2 500 žūčių keliuose**, sumažinti sužalojimų pasekmes, sutaupyti daug visuomenės sveikatos priežiūrai skiriamų lėšų, mažinti kitas išlaidas ir palengvinti žmonių kančias⁴.

Siekdama padėti diegti europinę pagalbos iškvietos sistemą (kurią iš pradžių ketinta visiškai įdiegti 2009 m.) Komisija jau ėmėsi tam tikrų priemonių. Ji parėmė iš visų suinteresuotųjų šalių sudarytą darbo grupę, kuri susitarė dėl **visoje Europoje veikiančios sąveikios pagalbos iškvietos paslaugos apibrėžimo**, ir paragino visas suinteresuotąsias šalis, įskaitant valstybes nares ir pramonės atstovus, pasirašyti susitarimo memorandumą, kuriuo jos įsipareigoję dirbti kartu diegiant pagalbos iškvietos sistemą. Komisija taip pat priėmė **du komunikatus** ir juose apibrėžė įgyvendinimo planą ir rekomendavo suinteresuotosioms šalims, kokių veiksmų imtis⁵. Be to, 2008 m. gruodžio mėn. Komisija priėmė Pažangiųjų transporto sistemų (PTS) veiksmų planą⁶, kuriame kaip vienas iš veiksmų įvardyta parama pagalbos iškvietos sistemai diegti, ir kartu PTS direktyvos pasiūlymą⁷, kuriame numatyta teisinė priemonė (t. y. reguliavimo komitetas), padėsianti nustatyti valstybėms narėms skirtas priemones, būtinas „*pagalbos skambučio (eCall) sistemai darniai įdiegti visoje Europoje*“.

Pagalbos iškvietos sistemą labai palaiko visos suinteresuotosios šalys, įskaitant Europos Parlamentą, Tarybą, valstybes nares ir plačiąją visuomenę.

¹ [COM \(2001\) 370](#) – Baltoji knyga „Europos transporto politika 2010 m. – metas spręsti“.

² [COM \(2003\) 311](#) – „Europos kelių eismo saugumo veiksmų programa: iki 2010 m. perpus sumažinti kelių eismo nelaimių aukų skaičių – bendra atsakomybė“.

³ [COM \(2006\) 59](#) – Komunikatas dėl pažangaus automobilio iniciatyvos „Geriau informuoti apie pažangesnių, saugesnių ir ekologiškesnių transporto priemonių IRT“. [COM \(2007\) 541](#) – „Siekiant saugesnio, švaresnio ir efektyvesnio mobilumo visoje Europoje. Pirma Pažangiojo automobilio iniciatyvos ataskaita“.

⁴ Žr. informaciją apie tyrimus www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/.

⁵ [COM \(2005\) 431](#) – „eCall piliečiams“. [COM \(2006\) 723](#) – „E. skambučio diegimo atnaujinimas“.

⁶ COM (2008) 886 – „Pažangiųjų transporto sistemų diegimo Europoje veiksmų planas“.

⁷ COM (2008) 887 – Direktyvos, kuria nustatomi kelių transportui ir jo sąsajoms su kitų rūšių transportu skirtų pažangiųjų transporto sistemų diegimo pagrindai, pasiūlymas.

- **Europos Parlamentas** ne kartą pareiškė, kad **visiškai remia** pagalbos iškvietos sistemos įgyvendinimą, ir paragino Komisiją bei valstybes nares imtis visų būtinų priemonių jai darniai įdiegti visoje Europoje⁸.
- Europos Sąjungos **Tarybos** nuomone, apibrėžti būtinas priemones, kurias taikant visoje Europoje būtų skatinama darniai diegti sąveikią pagalbos iškvietos sistemą (eCall), pasitelkiant bendradarbiavimą ir atitinkamą standartizavimą⁹, yra vienas iš prioritetų.
- **Dauguma valstybių narių** pasirašė susitarimo memorandumą dėl pagalbos iškvietos sistemos ir remia jos įgyvendinimą.
- Susitarimo memorandumą taip pat pasirašė daugiau nei aštuoniasdešimt viešųjų ir privačiųjų organizacijų, įskaitant visas vertės grandinei priklausančias suinteresuotąsias šalis.

Daugiau nei 70 % Eurobarometro apklausoje dalyvavusių Europos piliečių pageidautų, kad kitame jų automobilyje būtų įmontuota pagalbos iškvietos sistema¹⁰.

Tačiau pažanga pernelyg lėta, ir europinę pagalbos iškvietos sistemą diegti gerokai vėluojama. Ankstesniuose komunikatuose siūlytų savanoriškai taikomų priemonių ir Komisijos pastangų standartizuoti pagalbos iškvietos sistemą ir dirbti su visomis suinteresuotosiomis šalimis nepakanka. **Būtina skubiai imtis papildomų priemonių.**

Šiuo komunikatu siekiama informuoti ES institucijas apie padarytą pažangą ir pasiūlyti naujų priemonių, kad iš tiesų būtų galima pradėti diegti pagalbos iškvietos paslaugą Europoje. Tarp suinteresuotosioms šalims ir pačiai Europos Komisijai skirtų priemonių numatyta galimybė nustatyti pagalbos iškvietos sistemos diegimo reguliavimo sistemą. **Įgyvendinus šias priemones europinės automobilyje montuojamos pagalbos iškvietos sistemos paslauga taps realybe, ir naujose patvirtinto tipo transporto priemonėse Europoje bus galima montuoti pagalbos iškvietos įrangą.**

2. KAIP VEIKIA EUROPINĖ AUTOMOBILYJE MONTUOJAMA PAGALBOS IŠKVIETOS SISTEMA

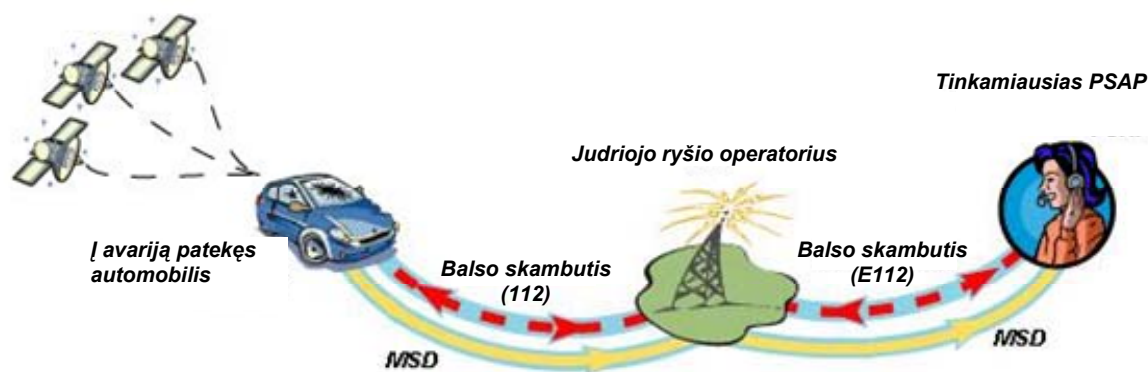
Įvykus avarijai, daugiau nei 1,2 mln. atvejų kiekvienais metais Europoje būtina gydytojo pagalba, o kitokia pagalba reikalinga dar dažniau. Po avarijos transporto priemone keliavusius asmenis gali ištikti šokas, jie gali nežinoti savo buvimo vietos, nesugebėti kreiptis pagalbos ar pasinaudoti mobiliuoju telefonu. Kad ir kur Europoje įvyktų avarija, visais minėtais atvejais pagalbos iškvietos sistema turi didelę įtaką: ji gali **radikalčiai sutrumpinti reagavimo į pagalbos iškvietą trukmę**, išgelbėti gyvybę ir sumažinti sužalojimų pasekmes. Kai pagalbos iškvietos sistema bus visiškai įdiegta Europoje, jos socialinė ir ekonominė nauda bus didžiulė⁴.

⁸ EP rezoliucijos: 2006 m. balandžio 27 d. A6-0072/2006, 2008 m. gegužės 6 d. A6-0169/2008 ir 2009 m. sausio 20 d. 2008/2216(INI).

⁹ 2009 m. kovo 31 d. Tarybos išvados dėl EK komunikato „Pažangiųjų transporto sistemų diegimo Europoje veiksmų planas“.

¹⁰ Eurobarometro apklausa Nr. 267 dėl pažangiųjų sistemų naudojimo transporto priemonėse.

Pagalbos iškvietas – europinė paslauga, veikianti visose Europos valstybėse narėse ir įgyvendinant šią iniciatyvą dalyvaujančiose šalyse. Ji bus teikiama visose transporto priemonėse, neatsižvelgiant į jų rūšį, šalį ir faktinę buvimo vietą. Pagalbos iškvietas – vienintelė visoje Europoje veikianti paslauga: jai nereikės jokių specialių susitarimų ar papildomos įrangos; jums atostogaujant ar keliaujant verslo reikalais pagalbos iškvietos sistema veiks taip pat, kaip namuose.



1 pav. Pagalbos iškvietos sistemos veikimo principai

Įvykus rimtai avarijai, automobilyje įmontuoti jutikliai automatiškai suaktyvins pagalbos iškvietos sistemą. Suaktyvinta automobilyje įmontuota sistema numeriu 112 užmezga balso ryšį ir kartu su balso skambučiu siunčia pagalbos pranešimą, būtiniausių duomenų rinkinį (BDR, angl. MSD), įskaitant pagrindinę informaciją apie avariją: avarijos laiką, vietą, važiavimo kryptį (nustatytą remiantis tiksliais duomenimis, gautais per palydovines sistemas, tokias kaip EGNOS¹¹, o nuo 2013 m. – „Galileo“¹²), ir automobilio aprašymą. Pagalbos iškvietos sistemą galima aktyvinti ir rankiniu būdu.

Judriojo ryšio tinklo operatorius pagal transporto priemonės ryšių modulio įterptą pagalbos iškvietos diskriminatorių (angl. *eCall flag*) nustato, kad skambutis numeriu 112 yra pagalbos iškvietas. Judriojo ryšio tinklo operatorius pagalbos iškvietą tvarko kaip bet kurį kitą skambutį numeriu 112 ir nukreipia jį į tinkamiausią bendrąjį pagalbos centrą – pagalbos skambučių atsiliepimo punktą (angl. *Public Safety Answering Point*, PSAP)¹³, kurį nurodė valdžios institucijos. PSAP operatorius gauna ir balso skambutį, ir BDR.

BDR pateikta informacija iššifruojama ir rodoma PSAP operatoriaus ekrane. Automobilio vietą ir važiavimo kryptį galima matyti geografinės informacijos sistemoje. Tuo pat metu operatorius girdės, kas vyksta automobilyje, ir, jei įmanoma, galės kalbėtis su automobilio keleiviais. Tai padės operatoriui įsitikinti, kokių pagalbos tarnybų reikia avarijos vietoje (greitosios pagalbos, gaisrininkų, policijos), ir greitai perduoti pranešimą apie avariją ir išsiųsti visą svarbią informaciją reikiamai pagalbos tarnybai.

¹¹ Europos geostacionarinė navigacinė tinklo sistema. Jai veikiant gaunami patikimesni ir tikslesni GNSS (pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos) signalai.

¹² Europos GNSS pradės veikti 2013 m.

¹³ PSAP – fizinė vieta, kur pirmiausia gaunami pagalbos skambučiai, už kuriuos atsakingos valdžios institucijos ar vyriausybės pripažintos privačios organizacijos. Tinkamiausias PSAP yra PSAP, valdžios institucijų iš anksto paskirtas atsiliiepti į pagalbos skambučius, gaunamus iš tam tikros vietovės, arba į tam tikro tipo pagalbos skambučius (t. y. pagalbos iškvietas).

Be to, PSAP operatorius galės nedelsdamas informuoti kelių ir (arba) eismo valdymo centrus, kad tam tikroje vietoje įvyko incidentas, todėl bus lengviau skubiai perduoti informaciją kitiems eismo dalyviams ir taip išvengti kitų avarijų, padėti atlaisvinti važiuojamąją kelio dalį ir sumažinti spūstis.

3. PAŽANGOS IR LAIMĖJIMŲ ATASKAITA

3.1. Standartizavimo pažanga

Komisija paprašė, kad Europos standartizacijos organizacijos (ETSI¹⁴, CEN¹⁵), remdamosi suinteresuotųjų šalių sutartomis rekomendacijomis, parengtų atviruosius pagalbos iškvietos sistemos veikimo standartus¹⁶. Su pagalbos iškvietos perdavimu susijusio darbo ėmėsi ETSI-MSG¹⁷ techniniai komitetai, bendradarbiaudami su 3GPP¹⁸, o su BDR struktūra ir sistemų eksploataciniais reikalavimais susijusių užduočių – CEN TC 278 WG 15¹⁹. Svarbiausi nuveikti darbai:

- CEN patvirtino **pagalbos iškvietos būtiniausių duomenų rinkinio** (BDR) struktūrą. BDR pateikiama svarbi informacija, galinti padėti išsiųsti pagalbos tarnybas į įvykio vietą ir greičiau reaguoti. BDR suteikia galimybę PSAP operatoriui reaguoti į pagalbos iškvietą net neužmezgus balso ryšio.
- 3GPP patvirtino **pagalbos iškvietos diskriminatorių** (angl. *eCall flag*), kuris įtrauktas į techninių specifikacijų, kurias turi atitikti judriojo ryšio telekomunikacijų sistemos, 8 leidimą. Šis diskriminatorius padės atskirti skambučius numeriu 112 iš judriojo ryšio terminalų ir pagalbos iškvietas, taip pat rankiniu būdu ir automatiškai suaktyvintas pagalbos iškvietas.

Visa tai sudarys sąlygas valstybėms narėms reagavimo į pagalbos iškvietas infrastruktūrą kurti taip, kad ji kuo geriau derėtų su jų bendra pagalbos infrastruktūra (t. y. centralizuota ar decentralizuota infrastruktūra, tas pats PSAP, kuris priima skambučius numeriu 112, ar kitas PSAP naudojant filtravimo funkciją, viešoji organizacija ar valdžios institucijos pripažinta privati organizacija). Valstybės narės privalo informuoti šalyje veikiančius judriojo ryšio tinklo operatorius apie tinkamiausią PSAP, kuriam turi būti nukreiptos pagalbos iškvietos.

- ETSI-MSG ir 3GPP patvirtino pagrindines technines specifikacijas, kuriose apibrėžiami **BDR siuntimo** iš transporto priemonės PSAP operatoriui **protokolai**. Priimtas sprendimas, kad duomenys bus perduodami per bendro srauto (angl. *in-band*) modemą kartu su balso skambučiu. Tai atvirasis standartas, ir mokesčių už licencijas naudojantis bendro srauto modemais pagalbos iškvietos paslaugai teikti nustatyta nebus.

¹⁴ Europos telekomunikacijų standartų institutas.

¹⁵ Europos standartizacijos komitetas.

¹⁶ Pagalbos iškvietos sistemos įgyvendinimo grupė. Galutinės europinės pagalbos iškvietos sistemos diegimo rekomendacijos.

¹⁷ ETSI Judriojo ryšio paslaugų grupė.

¹⁸ Trečiosios kartos bendradarbiavimo projektas.

¹⁹ Informacijos apie kelių transportą ir eismą apdorojimo bei perdavimo priemonių 278 techninis komitetas. E. saugos 15 darbo grupė.

- CEN patvirtino europinės pagalbos iškvietos paslaugos **pagrindinius eksploatacinius reikalavimus**, kuriuose apibrėžiami bendrieji funkciniai ir veikimo principai. Šiuos eksploatacinius reikalavimus iki 2009 m. rudens ketinama papildyti aukšto lygio taikomaisiais protokolais.

Šiuo standartų rinkiniu bus sudarytos sąlygos Europoje diegti suderintą, patikimą, sąveikią ir nenutrūkstamą pagalbos iškvietos paslaugą, jei tuos standartus taikys suinteresuotosios šalys: transporto priemonių ir įrangos gamintojai, judriojo ryšio tinklo operatoriai ir valstybės narės. Atnaujintą standartų sąrašą galima rasti http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/.

3.2. Pagrindinių suinteresuotųjų šalių pažanga vykdamas įsipareigojimus

3.2.1. Derybos su automobilių pramonės atstovais

2008 m. Europos Komisija vedė derybas su automobilių gamintojų asociacijų (ACEA, JAMA ir KAMA²⁰) atstovais dėl savanoriško pagalbos iškvietos sistemos diegimo visose naujose patvirtinto tipo transporto priemonėse.

Automobilių gamintojai (ACEA viena iš pirmųjų pasirašė susitarimo memorandumą dėl pagalbos iškvietos) patvirtino savo paramą pagalbos iškvietos sistemai ir įsipareigojo pasirinktinai siūlyti galimybę ją diegti tam tikrų kategorijų²¹ naujose patvirtinto tipo transporto priemonėse trejus metus nuo visų atitinkamų standartų (ryšių standartų, BDR, eksploatacinių reikalavimų) patvirtinimo, jei valstybės narės atnaujins savo PSAP infrastruktūras, kad būtų galima priimti pagalbos iškvietas. **Automobilių gamintojai taip pat tvirtino, kad pagalbos iškvietos sistemą montuoti visose transporto priemonėse kaip standartinę gamyklinę įrangą būtų galima tik taikant reguliavimą.**

Be to, automobilių pramonės atstovai pasisako už galimybę kartu su europine pagalbos iškvietos sistema naudoti tam tikrų gamintojų parengtus **privačius pagalbos iškvietos technologijų sprendimus**. Automobilių pramonės atstovai taip pat suinteresuoti galimybe naudotis pagalbos iškvietos platforma **pridėtinės vertės paslaugoms** teikti, kad paskatintų savo verslo plėtrą.

3.2.2. Valstybės narės

Iki šiol susitarimo memorandumą dėl pagalbos iškvietos pasirašė penkiolika valstybių narių: Austrija, Čekija, Estija, Graikija, Italija, Ispanija, Kipras, Lietuva, Nyderlandai, Portugalija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Švedija ir Vokietija. Jį taip pat pasirašė trys kitos Europos šalys: Islandija, Norvegija ir Šveicarija.

Kai kurios kitos valstybės narės – Belgija, Bulgarija, Lenkija, Liuksemburgas, Rumunija ir Vengrija – išreiškė paramą šiai iniciatyvai ir teigė, kad yra pasirengusios artimiausiu metu pasirašyti susitarimo memorandumą.

²⁰ ACEA, JAMA, KAMA – atitinkamai Europos, Japonijos ir Korėjos automobilių gamintojų asociacijos.

²¹ Pagalbos iškvietos sistema pirmiausia bus diegiama lengvuosiuose automobiliuose ir nedidelės keliamosios galios krovininėse transporto priemonėse (M1 ir N1 kategorijos), kuriuose jau egzistuoja tinkamas aktyvinimo mechanizmas, o vėliau ir kitų kategorijų transporto priemonėse.

Kitos valstybės narės sprendimą neprisijungti prie pagalbos iškvietos sistemos diegimo iniciatyvos aiškino įvairiai, tačiau priežastys daugiausia susijusios su veiklos išlaidomis. Kai kurios valstybės narės nenori investuoti į savo PSAP modernizavimą, kad jie galėtų priimti pagalbos iškvietas, nes dėl to gali padidėti mokesčių našta visiems piliečiams (net ir tiems, kurie neturi automobilio). Tačiau pagalbos iškvietos sistema būtų naudinga visiems piliečiams, taip pat viešojo transporto keleiviams ir pažeidžiamiesiems kelių eismo dalyviams. Tiesa, kad PSAP ir pagalbos infrastruktūrai modernizuoti reikės skirti lėšų, tačiau diegiant pagalbos iškvietos sistemą visos valstybės narės mastu ir galiausiai visoje Europos Sąjungoje būtų galima pasinaudoti didele masto ekonomija.

Nors kelios valstybės narės vis dar dvejoja, dauguma yra pasiruošusios eiti pirmyn ir įgyvendinti pagalbos iškvietos sistemą. Dabar, kai jau parengti atitinkami pagrindiniai standartai²², valstybės narės turėtų pradėti diegti pagalbos iškvietos funkciją savo skubios pagalbos infrastruktūroje. Tai ne tik padėtų gelbėti gyvybes, bet ir būtų paskata pramonei įrengti pagalbos iškvietos sistemas automobiliuose ir dėl platesnio diegimo masto pasinaudoti masto ekonomija.

3.2.3. *Judriojo ryšio tinklo operatoriai*

Judriojo ryšio tinklo operatoriai turi tvarkyti pagalbos iškvietas taip pat, kaip tvarko skambučius numeriu 112. Jie turi suaktyvinti pagalbos iškvietos indikatorių savo tinkluose, kad galėtų atpažinti pagalbos iškvietas ir nukreipti jas šalies vyriausybės nurodytam tinkamiausiam PSAP.

Europos judriojo ryšio tinklo operatoriams atstovaujanti asociacija *GSM Europe* sukūrė darbo grupę, kuri rengia pagalbos iškvietos sistemos diegimo Europoje strategijas, prisideda prie standartizavimo ir dalyvauja Europos pagalbos iškvietos sistemos diegimo platformos²³ veikloje.

3.2.4. *Pagalbos tarnybos*

Kad galėtų tvarkyti pagalbos iškvietas ir BDR esančius duomenis, valstybės narės turi modernizuoti savo skubios pagalbos tarnybas ir PSAP infrastruktūrą.

PSAP atstovai aktyviai dalyvavo rengiant pagalbos iškvietos sistemos specifikacijas. Galutinė paslaugos apibrėžtis atitinka pagalbos tarnybų poreikius.

Šalims, turinčioms pažangiausią PSAP infrastruktūrą, kurioje priimant judriojo ryšio skambučius numeriu 112 (E112) gali būti tvarkoma vietos nustatymo informacija, investuoti reikės labai nedaug. Šalims, kurių sistema ne tokia pažangi, pagalbos iškvietos paslaugos, įskaitant pagalbos iškvietos diskriminatorių, koncepcija suteikia galimybę rinktis iš kelių variantų, pavyzdžiui, kurti tarpinę platformą. Nepaisant to, PSAP infrastruktūros modernizavimas – labai svarbi investicija, padėsianti gelbėti žmonių gyvybę.

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

²³ Ši platforma – koordinavimo sistema, kurioje dalyvauja atitinkamų suinteresuotųjų šalių asociacijų ir nacionalinių platformų atstovai. Jos tikslas – kaupti tinkama linkme, koordinuoti ir stebėti pagalbos iškvietos paslaugos diegimo pažangą Europoje siekiant užtikrinti, kad ji būtų diegiama laiku, veiksmingai ir darniai. Žr. http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/

3.3. Pagalbos iškvietos sistema – galimybė teikti pridėtinės vertės paslaugas

Pagalbos iškvietos sistema pagrįsta techniniais komponentais (palydovinio vietos nustatymo, duomenų apdorojimo ir ryšių pajėgumai), kurie yra ir kai kurių kitų automobilyje montuojamų prietaikų (įskaitant tas, kurių reikalaujama esamais ar planuojamais komercinėms ar privačioms transporto priemonėms taikomais teisės aktais, kaip antai skaitmeninis tachografas, elektroninės kelių rinkliavų sistemos ar pavojingų krovinių ir gyvų gyvūnų vežimo nuostatos) pagrindas.

Racionalizavus visas šias prietaikas ir integravus jas į nuoseklią atviros sistemos architektūrą būtų galima užtikrinti didesnę jų efektyvumą, palengvinti naudojimą, sumažinti sąnaudas ir padidinti jų platesnio taikymo galimybes, taip sudarant sąlygas integruoti būsimas naujas arba atnaujintas prietaikas pagal savaiminio diegimo (angl. *plug and play*) principą. Taikant tokią modulinę koncepciją bus galima lengvai ir nebrangiai integruoti kitas funkcijas ir prietaikas, susijusias su saugumu keliuose, asmenų judumu, logistine parama ar prieiga prie informacijos apie daugiarūšį transportą. Transporto priemonėje diegiamos atvirosios platformos koncepcijos apibrėžimas – PTS veiksmų plano dalis; pagal šią koncepciją įdiegus pagalbos iškvietos sistemą būtų prisidedama prie jo įgyvendinimo pažangos.

Automobilių pramonei, telekomunikacijų sektoriui ir paslaugų teikėjams bus naudingos naujos paslaugos, grindžiamos visose transporto priemonėse įdiegta pagalbos iškvietos telematikos platforma. Tai ypač vertinga krizės laikotarpiu.

Kelių vežėjams bus naudinga veiksmingesnė incidentų valdymo paslauga, nes įdiegus pagalbos iškvietos paslaugą apie incidentus bus pranešama nedelsiant.

Pagalbos tarnyboms bus naudingas į BDR įtrauktas transporto priemonės aprašymas. Taip jos gaus informaciją apie tikslią transporto priemonės struktūrą ir galės gerokai greičiau išlaisvinti transporto priemonėje įstrigusius keleivius ir išvengti galimų nelaimingų atsitikimų (t. y. žinodamos tikslią transporto priemonės akumulatoriaus ar pirotechninių sistemų vietą)²⁴.

Be to, numatoma, kad vėliau bus sukurta antrinės rinkos įranga, kad pagalbos iškvietos sistemą būtų galima diegti jau rinkoje esančių modelių transporto priemonėse. Šios antrinės rinkos sistemos turėtų atitikti standartinius europinės pagalbos iškvietos sistemos eksploatacinius reikalavimus.

3.4. Europinės pagalbos iškvietos sistemos ir privačių pagalbos iškvietos paslaugų sambūvis

Įvairūs Europos ir pasaulio automobilių gamintojai ir paslaugų teikėjai siūlo privačias automobilyje montuojamas pagalbos iškvietos sistemas (pvz., *Volvo OnCall*, *GM OnStar*, *PSA*, *Fiat*, *BMW*). Jos paprastai siūlomos kartu su kitomis paslaugomis, kaip antai techninė pagalba kelyje, judriojo ryšio telefonija automobilyje, dinaminė navigacija ir kt. Pagalbos iškvietas priima privatūs skambučių centrai, kurie įvykus nelaimingam atsitikimui perduoda skambučius ir avarijos duomenis PSAP. Kiekvienas gamintojas turi susitarti su kiekvienos šalies, kurioje jis nori teikti paslaugą, PSAP valdžios institucijomis kiekvienu konkrečiu atveju.

²⁴ Žr. ADAC *accident research study on rescue sheets*, www.adac.de/rettungskarte.

Nors šių paslaugų, kurias pradėta teikti daugiau nei prieš 10 metų, naudingumas jau įrodytas ir patvirtinta, kokia naudinga gali būti pagalbos iškvietos sistema, jų skvarba Europoje tebėra nedidelė (mažiau nei 0,4 % viso transporto priemonių parko). Paslauga paprastai siūloma tik aukščiausios klasės automobiliuose ir teikiama ne visose Europos šalyse.

Valstybėse narėse, kuriose susitarta palaikyti privačias pagalbos iškvietos paslaugas, kurių kokybė prilygsta europinės pagalbos iškvietos sistemos paslaugų kokybei, transporto priemonės gamintojas turėtų galimybę laisvai rinktis palaikomos sistemos tipą (europinę pagalbos iškvietos sistemą ar privačią pagalbos iškvietos paslaugą). Šiuo tikslu CEN rengia standartizuotus trečiųjų šalių teikiamų pagalbos iškvietos paslaugų (angl. TPS-eCall) eksploatacinius reikalavimus. Kitose valstybėse narėse transporto priemonių gamintojai privalo įdiegti europinę pagalbos iškvietos sistemą. Jei transporto priemonės pirkėjas nesirenka privačios pagalbos iškvietos technologijos, automobilio gamintojas privalo transporto priemonėje įrengti europinę pagalbos iškvietos sistemą.

Kad ir kokią sprendimą pasirinktų automobilio gamintojas, **automobilyje montuojamos pagalbos iškvietos sistemos paslauga**, įskaitant balso ryšį ir galimybę teikti bent BDR, **turi būti sklandžiai teikiama visose ES valstybėse narėse**.

Kai pagalbos iškvietos sistema bus įdiegta visoje Europoje, privačių pagalbos iškvietos paslaugų teikėjai taip pat galės pereiti prie europinės pagalbos iškvietos sistemos, t. y. automobilyje sumontuota pagalbos iškvietos sistema skambins numeriu 112, o visoms kitoms teikiamoms paslaugoms nebus daroma jokie poveikio.

4. REKOMENDACIJOS

4.1. Reikia imtis tolesnių veiksmų

Iš pradžių pagalbos iškvietos sistemą siekta įdiegti 2009 m. **Tačiau pažanga buvo pernelyg lėta, ir sistemą diegti gerokai vėluojama**, nepaisant to, kad standartai jau parengti ir dauguma suinteresuotųjų šalių pasirengusios ją naudoti.

Pagrindinė problema diegiant pagalbos iškvietos sistemą – būtinybė užtikrinti, kad visos suinteresuotosios šalys imtųsi veiksmų tuo pat metu, t. y. automobilių pramonė, judriojo ryšio telekomunikacijų operatoriai, pagalbos tarnybos ir valstybės narės turi įdiegti tam tikrą paslaugos dalį. **Norėdama rasti išeitį iš šios aklavietės, Komisija svarsto tris politikos galimybes:** 1) nesikišti ir palikti diegimą rinkos jėgoms; 2) skatinti pramonės atstovus sistemą diegti savanoriškai arba 3) reguliavimo priemonėmis padaryti diegimą privalomą.

1) Svarstant galimybę nesikišti į diegimo procesą reikia paminėti, kad privačių automobilyje montuojamų pagalbos iškvietos sistemų nauda jau įrodyta, bet į rinką jos skverbiasi labai lėtai, iš esmės yra diegiamos tik aukštos klasės automobiliuose ir tik tam tikrose Europos šalyse. Be to, pagalbos tarnybos turės palaikyti ryšius su skirtingomis privačiomis tarnybomis, todėl paslaugą teikti bus sudėtingiau. Turint omenyje sistemos svarbą (gyvybių gelbėjimas), akivaizdu, kad ši galimybė nepriimtina.

2) Pasirinkus savanoriško diegimo principą, pagalbos iškvietos paslauga Europoje būtų įdiegta, bet tai truktų pernelyg ilgai. Pramonės išipareigojimas siūlyti galimybę pasirinktinai diegti pagalbos iškvietos sistemą visose tam tikrų kategorijų transporto priemonėse – teigiamas žingsnis į priekį, ir ilgainiui dėl to padidėtų šios paslaugos skverbties lygis, jei pagalbos paslaugos būtų modernizuotos. Tačiau jei pagalbos iškvietos sistema būtų diegiama

tik pasirinktinai, masto ekonomijos efektas nebūtų toks pat, ir dėl to galėtų padidėti kaina, sumažėti paklausa ir skverbties lygis, o kartu ir nauda.

3) Pasirinkus reguliavimo metodą, visose naujose transporto priemonėse, pradedant nuo tam tikrų kategorijų²¹ pereinamuoju laikotarpiu, Europoje būtų montuojama standartinė pagalbos iškvietos įranga, ir remiantis esamais teisės aktais būtų sukurta pagalbos iškvietų tvarkymo telekomunikacijų tinkluose ir PSAP sistema. Taikant šį metodą pagalbos iškvietos sistema būtų prieinama visiems Europos piliečiams, ji būtų diegiama sparčiau ir būtų sudarytos sąlygos išnaudoti visas pagalbos iškvietos sistemos galimybes gelbstint gyvybes ir švelninant sužeidimų pasekmes. Be to, numatoma, kad reguliavimo metodu užtikrinus tikrumą automobilių gamintojai sparčiau diegs pagalbos iškvietos sistemas, taigi atsiras paskatų paslaugą pradėti teikti anksčiau, nei ji taps privaloma, ir kartu bus skatinama Europos telematikos paslaugų rinka.

4.2. Siūlomi veiksmai

Toliau siūlomomis priemonėmis siekiama, kad europinė pagalbos iškvietos paslauga Europoje taptų realybe. Suinteresuotosios šalys turėtų imtis šių veiksmų:

- (1) Komisija, valstybės narės ir visos kitos suinteresuotosios šalys aktyviai remis Europos pagalbos iškvietos sistemos diegimo platformos (EeIP)²³ ir jos darbo grupių veiklą, siekdamas užtikrinti, kad visos apibrėžtys, gairės ir gerosios patirties pavyzdžiai būtų parengti laiku ir kad pagalbos iškvietos paslauga Europoje būtų diegiama veiksmingai ir darniai.
- (2) Komisija kartu su valstybėmis narėmis ir kitomis suinteresuotosiomis šalimis pradės koordinuotas informavimo kampanijas, kurių tikslas – geriau informuoti apie paslaugą ir didinti jos paklausą.
- (3) Valstybės narės, PSAP organizacijos, automobilių pramonė ir telekomunikacijų sektorius kartu su kitomis suinteresuotosiomis šalimis prieš diegimą atliks bandomuosius projektus, atsižvelgdami į tvirtinamus standartus. Komisija gali finansuoti šiuos bandomuosius projektus pagal Konkurencingumo ir inovacijų programą (KIP).

Galutinis tikslas – visiškai įdiegti europinę pagalbos iškvietos sistemą ir užtikrinti, kad ji taptų standartine visų naujų patvirtinto tipo transporto priemonių įranga Europoje. Komisija stebės, ar pirmiau aprašytas savanoriško diegimo metodas yra veiksmingas. Jei iki 2009 m. pabaigos didelės pažangos nei diegiant pagalbos iškvietos įrangą transporto priemonėse, nei investuojant būtinas lėšas į PSAP infrastruktūrą padaryti nepavyks, Komisija 2010 m. planuoja imtis šių reguliavimo priemonių:

- (1) Rekomendacija valstybėms narėms (konkrečiai – judriojo ryšio tinklų operatoriams) dėl pagalbos iškvietų, įskaitant BDR, perdavimo iš transporto priemonėse įrengtų sistemų PSAP. Rekomendacijos būtų grindžiamos bendruoju Europos pagalbos telefono numeriu su vietos nustatymo funkcija (E112)²⁵ ir standartais, susijusiais su pagalbos iškvietos perdavimu.

²⁵ 2002 m. kovo 7 d. Direktyva 2002/22/EB (Universaliųjų paslaugų direktyva) ir 2003 m. liepos 25 d. Komisijos rekomendacija 2003/558/EB dėl skambinančio asmens vietos nustatymo informacijos

- (2) Pasiūlymas dėl reguliavimo pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo teisės aktus²⁶, siekiant Europoje privaloma tvarka diegti automobilyje montuojamą pagalbos iškvietos paslaugos įrangą naujose patvirtinto tipo transporto priemonėse, pradedant nuo tam tikrų kategorijų²¹, remiantis Europos standartizacijos organizacijų patvirtintais eksploataciniais reikalavimais.
- (3) Galimos reguliavimo priemonės vertinimas siekiant modernizuoti PSAP infrastruktūrą, kad būtų galima tinkamai priimti ir tvarkyti pagalbos iškvietas, atsižvelgiant į siūlomą Direktyvą dėl PTS diegimo Europoje⁷. Po vertinimo parengtas reglamentas, kuriuo iš valstybių narių būtų reikalaujama imtis būtinų veiksmų pagalbos iškvietos sistemai įgyvendinti, būtų grindžiamas Europos pagalbos iškvietos sistemos diegimo platformos (EeIP) rekomendacijomis.

5. IŠVADOS

Pagalbos iškvietos sistema pripažinta viena iš efektyviausių pažangiųjų transporto sistemų, skirtų saugumui keliuose didinti; ji nėra brangi ir ją galima įdiegti per trumpą laiką. Ši technologija yra visiškai parengta naudoti, ir Europos standartizacijos organizacijos jau paskelbė standartus, būtinus užtikrinti, kad pagalbos iškvietos paslauga visoje Europoje būtų patikima ir sąveiki. Piliečiai pripažįsta jos vertę ir pageidauja kitame automobilyje turėti įperkama pagalbos iškvietos sistema. Pagalbos iškvietos paslaugą visiškai remia Europos Parlamentas ir dauguma valstybių narių. Suinteresuotosios šalys suvienijo jėgas Europos pagalbos iškvietos sistemos diegimo platformoje siekdamos užtikrinti, kad ši paslauga Europoje būtų diegiama darniai ir laiku.

Atėjo laikas pradėti diegti minėtas sistemas automobiliuose, judriojo ryšio tinkluose ir pagalbos tarnybų infrastruktūrose. Šiame komunikate Komisija siūlo priemones, kuriomis siekiama Europoje sparčiau diegti pagalbos iškvietos įrangą visose naujose transporto priemonėse. Veiksmų, kurie suteiks galimybę išgelbėti 2 500 gyvybių per metus ir palengvinti tūkstančių šeimų kančias, nebereikėtų toliau atidėlioti. Jei savanoriško diegimo metodu tikslo Europoje įdiegti pagalbos iškvietos paslaugą pasiekti nepavyktų, Komisija apsvarstys galimybę 2010 m. įvesti naujas reguliavimo priemones, kad pagalbos iškvietos sistema Europoje taptų standartinė naujų patvirtinto tipo transporto priemonių įranga, taip sumažinant sistemos išlaidas ir užtikrinant, kad ji būtų įdiegta visose Europos šalyse.

apdoravimo elektroninio ryšio tinkluose teikiant pagalbos skambučio paslaugas su vietos nustatymo funkcija.

²⁶ Direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus.