

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 21.8.2009
KOM(2009) 434 wersja ostateczna

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

eCall: czas na wdrożenie

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

eCall: czas na wdrożenie

1. WPROWADZENIE

Od roku 2001, w którym Komisja opublikowała białą księgę w sprawie europejskiej polityki transportowej¹, liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w krajach UE-27 spadła o ponad 27 %. Znaczny wpływ na tę pozytywną tendencję wywarły europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego² oraz **inicjatywa „Inteligentny samochód”**³, które również w przyszłości powinny przyczynić się do ograniczenia liczby ofiar śmiertelnych.

Jednak wobec faktu, że w 2008 r. na drogach Europy zginęło około 39 000 osób, a ponad 1,7 mln odniosło obrażenia, konieczne jest podjęcie dalszych działań. Szacuje się, że w pełni wdrożony **paneuropejski pokładowy system powiadamiania o wypadkach „eCall”** może doprowadzić do **zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w UE-27 o 2 500 osób rocznie**, przyczynić się do ograniczenia skutków obrażeń, znacząco obniżyć koszty opieki zdrowotnej i inne koszty społeczne oraz zmniejszyć ludzkie cierpienia⁴.

Aby wspomóc wdrożenie systemu eCall w całej Europie, które pierwotnie planowano na pełną skalę w 2009 r., Komisja podjęła już pewne kroki. Wspierała prace grupy roboczej obejmującej wszystkie zainteresowane podmioty, która uzgodniła **definicję interoperacyjnej usługi eCall, mającej funkcjonować ponad granicami na terytorium Europy**, i wezwała wszystkich zainteresowanych, w tym państwa członkowskie i branżę, do podpisania protokołu ustaleń, zobowiązującego ich do współpracy na rzecz wdrożenia systemu eCall. Komisja przyjęła także **dwa komunikaty**, w których określono plan wdrożenia i przedstawiono zalecenia w sprawie podjęcia działań przez zainteresowane podmioty⁵. Ponadto w grudniu 2008 r. Komisja przyjęła plan działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych⁶, w którym jako jedno z działań przewidziano wsparcie wdrażania systemu eCall, a jednocześnie przedstawiła wniosek w sprawie dyrektywy dotyczącej inteligentnych

¹ [COM\(2001\) 370](#) – „Biała księga w sprawie europejskiej polityki transportowej do 2010 r.: czas decyzji”.

² [COM\(2003\) 311](#) – „Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – zmniejszyć o połowę liczbę ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do roku 2010 – wspólna odpowiedzialność”.

³ [COM\(2006\) 59](#) – Inicjatywa „Inteligentny samochód” – „Budowanie świadomości znaczenia technologii teleinformatycznych na potrzeby samochodów bardziej inteligentnych, bezpiecznych i ekologicznych”. [COM\(2007\) 541](#) – „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy «Inteligentny samochód»”.

⁴ Zob. opracowania na stronie www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/.

⁵ [COM\(2005\)431](#) – „Zapewnić obywatelom możliwość elektronicznego powiadamiania o wypadkach – eCall”. [COM\(2006\) 723](#) – „Nowe impulsy dla systemu eCall”.

⁶ COM (2008) 886 – „Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie”.

systemów transportowych⁷, która przewiduje instrument prawny (tj. komitet regulacyjny) celem nałożenia na państwa członkowskie zobowiązań, zwłaszcza w zakresie „zharmonizowanego wprowadzenia ogólnoeuropejskiego systemu wzywania pomocy eCall”.

System eCall cieszy się szerokim poparciem ze strony wszystkich zainteresowanych podmiotów, w tym Parlamentu Europejskiego, Rady, państw członkowskich i ogółu społeczeństwa.

- **Parlament Europejski** kilkakrotnie deklarował **pełne poparcie** dla wdrożenia systemu eCall oraz wezwał Komisję i państwa członkowskie do podjęcia wszystkich kroków na rzecz wprowadzenia go w sposób zharmonizowany w całej Europie⁸.
- **Rada Unii Europejskiej** uznała za sprawę priorytetową określenie środków niezbędnych do wspierania zharmonizowanego wdrożenia interoperacyjnego systemu eCall w całej Europie, na bazie współpracy i odpowiedniej normalizacji⁹.
- **Większość państw członkowskich** podpisała protokół ustaleń w sprawie systemu eCall i wspiera jego wdrożenie.
- Protokół ustaleń podpisało również ponad osiemdziesiąt organizacji publicznych i prywatnych, w tym przedstawiciele wszystkich zainteresowanych podmiotów należących do łańcucha wartości.

W badaniu Eurobarometru ponad 70 % respondentów zadeklarowało, że w swoim następnym samochodzie chciałoby mieć zainstalowany system eCall¹⁰.

Postępy są jednak zbyt wolne, a wprowadzenie paneuropejskiego systemu eCall jest znacznie opóźnione. Przyjęte w poprzednich komunikatach podejście oparte na dobrowolności oraz dążenie Komisji do znormalizowania systemu eCall i do współpracy z wszystkimi zainteresowanymi podmiotami okazały się niewystarczające. **Konieczne jest pilne podjęcie dalszych środków.**

Celem niniejszego komunikatu jest poinformowanie instytucji UE o osiągniętych postępach i zaproponowanie nowych środków na rzecz rozpoczęcia faktycznego wdrażania usługi eCall w Europie. Środki te, skierowane do zainteresowanych podmiotów jak i do samej Komisji Europejskiej, obejmują możliwość ustanowienia ram regulacyjnych wdrożenia systemu eCall. **Za ich sprawą paneuropejski pokładowy system powiadamiania o wypadkach stanie się rzeczywistością, a urządzenia systemu eCall będą instalowane w pojazdach uzyskujących nową homologację typu w Europie.**

⁷ COM (2008) 887 – Wniosek w sprawie dyrektywy ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu.

⁸ Rezolucje PE A6-0072/2006 z 27.4.2006, A6-0169/2008 z 6.5.2008, 2008/2216(INI) z 20.1.2009.

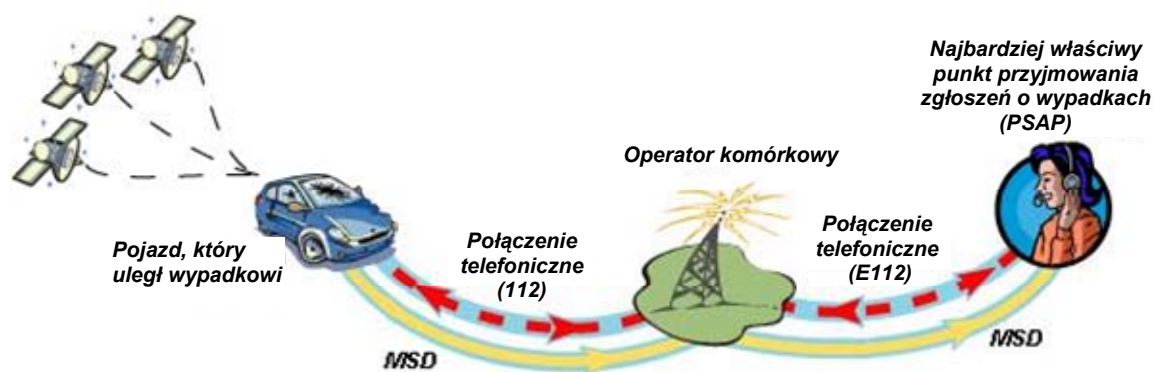
⁹ Konkluzje Rady dotyczące komunikatu KE „Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie” z 31.3.2009.

¹⁰ Badanie Eurobarometru nr 267 dotyczące stosowania inteligentnych systemów w pojazdach.

2. JAK DZIAŁA PANEUROPEJSKI POKŁADOWY SYSTEM POWIADAMIANIA O WYPADKACH

Każdego roku w Europie zdarza się ponad 1,2 mln wypadków, które wymagają pomocy medycznej, i o wiele więcej wypadków wymagających pomocy innego rodzaju. Po wypadku osoby znajdujące się w samochodzie mogą być w szoku, mogą nie wiedzieć, gdzie się znajdują, nie być zdolne do porozumiewania się lub do użycia telefonu komórkowego. We wszystkich takich przypadkach, niezależnie od tego, gdzie w Europie do nich dojdzie, system eCall przyniesie znaczące korzyści, pozwalając **radykałnie skrócić czas reakcji służb ratowniczych**, ratować ludzkie życie i ograniczyć zakres obrażeń. Wprowadzenie systemu eCall w Europie przyniesie olbrzymie korzyści społeczno-ekonomiczne⁴.

eCall jest paneuropejską usługą, która będzie funkcjonować **we wszystkich państwach członkowskich UE oraz w krajach, które przystąpią do tej inicjatywy**. Usługa ta będzie dostępna we **wszystkich pojazdach**, niezależnie od marki, kraju i bieżącej lokalizacji pojazdu. eCall jest jedyną usługą o **zasięgu paneuropejskim** i nie wymagającą żadnych specjalnych umów ani dodatkowych urządzeń. Usługa będzie działać zarówno w miejscu zamieszkania, jak i podczas podróży służbowej czy na wakacjach.



Rysunek 1. Zasada działania systemu eCall

W razie poważnego wypadku zamontowane w pojeździe czujniki automatycznie aktywują pokładowy system eCall, który **nawiązuje połączenie telefoniczne z numerem 112**. Jednocześnie wysyłany jest komunikat alarmowy (tzw. **minimalny zbiór danych – MSD**), zawierający najważniejsze informacje dotyczące wypadku, takie jak godzina, lokalizacja i kierunek jazdy (na podstawie precyzyjnych danych uzyskanych z systemu satelitalnego, np. EGNOS¹¹, a po 2013 r. – Galileo¹²) oraz opis pojazdu. System eCall można także uruchomić ręcznie.

Na podstawie odpowiedniego znacznika przekazanego przez moduł telekomunikacyjny pojazdu operator komórkowy rozpoznaje, że chodzi o zgłoszenie eCall. Zgłoszenie takie obsługiwane jest jak każde inne połączenie z numerem 112 i **przekazywane jest do określonego przez organy publiczne najbardziej właściwego punktu przyjmowania**

¹¹ Europejski Geostacjonarny System Nawigacji (ang. *European Geostationary Navigation Overlay Service*). System ten zapewnia większą niezawodność i dokładność sygnałów systemu GNSS (ang. *Global Navigation Satellite System*).

¹² Europejski globalny system nawigacji satelitarnej, który ma zacząć działać w roku 2013.

zgłoszeń o wypadkach (tzw. PSAP)¹³. Do operatora PSAP trafia zarówno połączenie telefoniczne, jak i minimalny zbiór danych (MSD).

Informacje zawarte w MSD są dekodowane i wyświetlane na ekranie operatora PSAP. **Lokalizacja i kierunek jazdy** pojazdu mogą być prezentowane w systemie informacji geograficznej (GIS). Jednocześnie operator może usłyszeć, co dzieje się w pojeździe, i w miarę możliwości porozmawiać ze znajdującymi się w nim osobami. Pomoże mu to w ustaleniu, które ze służb ratowniczych (pogotowie, straż, policja) są potrzebne na miejscu wypadku, oraz w szybkim przekazaniu zgłoszenia i wszystkich istotnych informacji odpowiednim służbom.

Ponadto operator PSAP jest w stanie niezwłocznie powiadomić ośrodki zarządzania ruchem drogowym, że w określonej lokalizacji nastąpił wypadek, co ułatwia szybkie powiadomienie pozostałych użytkowników drogi i zapobieganie wypadkom wtórnym, pomaga w udrożnieniu jezdni i w rezultacie ogranicza zatory.

3. SPRAWOZDANIE NA TEMAT STANU REALIZACJI I OSIĄGNIĘĆ

3.1. Postępy w zakresie działań normalizacyjnych

Komisja zwróciła się do europejskich organów normalizacyjnych (ETSI¹⁴, CEN¹⁵) z wnioskiem o opracowanie otwartych standardów funkcjonowania systemu eCall, na podstawie zaleceń uzgodnionych przez zainteresowane podmioty¹⁶. Zadanie to zostało przyjęte przez komitety techniczne ETSI-MSG¹⁷ we współpracy z 3GPP¹⁸ w zakresie norm dotyczących przekazywania zgłoszeń eCall oraz z CEN TC 278 WG 15¹⁹ w zakresie norm dotyczących struktury minimalnego zbioru danych oraz wymogów eksploatacyjnych dotyczących systemów. Najważniejsze osiągnięcia do tej pory to:

- Zatwierdzenie przez CEN struktury **minimalnego zbioru danych zgłoszenia eCall** (MSD). MSD zawiera ważne informacje pomagające wysłać odpowiednie służby na miejsce zdarzenia i przyspieszyć reakcję. MSD umożliwia operatorowi PSAP reakcję na zgłoszenie eCall nawet bez nawiązywania rozmowy telefonicznej.
- Zatwierdzenie przez 3GPP **wskaźnika zgłoszenia eCall**, zawartego w wersji 8 specyfikacji technicznych, którym muszą odpowiadać systemy łączności ruchomej. Wskaźnik ten służyć będzie do odróżnienia zgłoszeń eCall od połączeń z numerem 112 nawiązywanych z przenośnych urządzeń abonenckich oraz zgłoszeń eCall aktywowanych

¹³ Punkt przyjmowania zgłoszeń o wypadkach jest to znajdujące się pod kontrolą organu publicznego lub akredytowanego przez władze podmiotu prywatnego fizyczne miejsce, gdzie w pierwszej kolejności przyjmowane są zgłoszenia alarmowe. Najbardziej właściwym punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach jest punkt wskazany wcześniej przez władze jako odpowiedzialny za przyjmowanie zgłoszeń z określonego obszaru lub zgłoszeń określonego typu (np. eCall).

¹⁴ Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych.

¹⁵ Europejski Komitet Normalizacyjny.

¹⁶ Grupa sterująca ds. systemu eCall: ostateczne zalecenia w sprawie wprowadzenia paneuropejskiego systemu eCall.

¹⁷ ETSI Mobile Service Group.

¹⁸ 3rd Generation Partnership Project.

¹⁹ Komitet techniczny nr 278 ds. transportu drogowego i telematyki ruchu drogowego. Grupa robocza nr 15 ds. e-bezpieczeństwa.

ręcznie od zgłoszeń automatycznych.

Pozwoli to państwom członkowskim zaprojektować infrastrukturę przyjmowania zgłoszeń eCall w sposób najlepiej dostosowany do istniejącej infrastruktury przyjmowania zgłoszeń alarmowych (np. scentralizowana lub zdecentralizowana, wspólny PSAP z połączeniami z numerem 112 lub oddzielny PSAP z funkcją filtrowania, organizacja publiczna lub organizacja prywatna akredytowana przez organ publiczny). Państwa członkowskie muszą poinformować działających na ich terytorium operatorów sieci komórkowych o najbardziej właściwym PSAP, do którego należy kierować zgłoszenia eCall.

- Zatwierdzenie przez ETSI-MSG i 3GPP podstawowych specyfikacji technicznych, w których określono **protokoły przesyłania minimalnego zbioru danych** z pojazdu do operatora PSAP. Uzgodnione rozwiązanie polega na transmisji danych wraz z połączeniem telefonicznym, za pomocą modemu wewnątrzpasemowego. Standard ten ma charakter otwarty, a za korzystanie z modemu wewnątrzpasemowego na potrzeby usługi eCall nie będą pobierane żadne opłaty licencyjne.
- Zatwierdzenie przez CEN **podstawowych wymogów eksploatacyjnych** dotyczących paneuropejskiej usługi eCall, w których określono ogólne zasady funkcjonowania i eksploatacji. Oczekuje się, że do jesieni 2009 r. opracowane zostaną protokoły dla aplikacji wysokiego poziomu, uzupełniające wymogi eksploatacyjne.

Powyższy zbiór norm umożliwi wdrożenie w Europie zharmonizowanej, niezawodnej, interoperacyjnej i działającej nieprzerwanie usługi eCall, pod warunkiem ich zastosowania przez zainteresowane podmioty: producentów pojazdów i urzędów, operatorów sieci komórkowych i państwa członkowskie. Z aktualnym zestawieniem norm zapoznać się można na stronie:

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

3.2. Postępy w zakresie zaangażowania najważniejszych zainteresowanych podmiotów

3.2.1. Negocjacje z branżą motoryzacyjną

W 2008 r. Komisja Europejska prowadziła negocjacje z przedstawicielami zrzeszeń przemysłu motoryzacyjnego (ACEA, JAMA i KAMA²⁰) dotyczące dobrowolnego wprowadzenia systemu eCall we wszystkich pojazdach uzyskujących nową homologację typu.

Producenci samochodów (zrzeszenie ACEA było jednym z pierwszych sygnatariuszy protokołu ustaleń w sprawie systemu eCall) potwierdzili swoje zaangażowanie na rzecz systemu eCall i zobowiązali się oferować urządzenia tego systemu jako wyposażenie dodatkowe wszystkich nowohomologowanych pojazdów należących do określonych kategorii²¹ w terminie trzech lat od zatwierdzenia wszystkich stosownych norm (dotyczących łączności, minimalnego zbioru danych, wymogów eksploatacyjnych), pod warunkiem że

²⁰ ACEA, JAMA, KAMA: odpowiednio – europejskie, japońskie i koreańskie zrzeszenie producentów samochodów.

²¹ System eCall zostanie w pierwszej kolejności wprowadzony w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych (kategorie M1 oraz N1), dla których istnieje już odpowiedni mechanizm aktywacji, a w dalszej kolejności w pozostałych kategoriach pojazdów.

państwa członkowskie odpowiednio zmodernizują swoją infrastrukturę PSAP, aby dostosować ją do obsługi zgłoszeń eCall. **Producenci samochodów zajęli także stanowisko, że wprowadzenie systemu eCall jako wyposażenia standardowego we wszystkich pojazdach byłoby możliwe tylko w drodze ustanowienia odpowiednich przepisów prawnych.**

Przemysł motoryzacyjny opowiada się także za współlistnieniem paneuropejskiego systemu eCall i **własnych rozwiązań w zakresie powiadamiania o wypadkach**, opracowanych przez niektórych producentów. Przemysł motoryzacyjny jest też zainteresowany wykorzystaniem platformy eCall na potrzeby świadczenia **usług dodatkowych**, celem rozszerzenia swojej oferty.

3.2.2. Państwa członkowskie

Protokół ustaleń w sprawie systemu eCall podpisało do tej pory piętnaście państw członkowskich: Austria, Cypr, Republika Czeska, Estonia, Finlandia, Niemcy, Grecja, Włochy, Litwa, Portugalia, Słowacja, Słowenia, Hiszpania, Niderlandy i Szwecja. Protokół podpisały także trzy inne kraje europejskie: Islandia, Norwegia i Szwajcaria.

Inne państwa członkowskie wyraziły poparcie dla tej inicjatywy i wolę podpisania protokołu ustaleń w niedalekiej przyszłości: Belgia, Bułgaria, Węgry, Luksemburg, Rumunia i Polska.

Pozostałe państwa członkowskie podają różne powody nieprzystąpienia do wdrożenia systemu eCall, ale zasadniczo są one związane z kosztami tej operacji. Niektóre z państw członkowskich nie chcą inwestować w modernizację swoich PSAP, aby dostosować je do obsługi zgłoszeń eCall, twierdząc, że może to prowadzić do zwiększenia obciążeń podatkowych wszystkich obywateli, również nieposiadających samochodu. System eCall przyniosłby jednak korzyści wszystkim obywatelom, w tym użytkownikom transportu publicznego i szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego. Prawdą jest, że modernizacja PSAP i infrastruktury służb ratowniczych wiąże się z kosztami, jednak wprowadzenie systemu eCall w państwie członkowskim, a ostatecznie w całej Unii Europejskiej, przyniosłoby znaczne korzyści skali.

Niektóre państwa członkowskie nadal się wahają, jednak większość jest gotowa przystąpić do wdrożenia systemu eCall. W sytuacji, gdy istnieją już odpowiednie podstawowe normy²², państwa członkowskie powinny rozpocząć wdrażanie funkcji eCall w swojej infrastrukturze służb ratowniczych. Oprócz ratowania życia ludzkiego stanowiłoby to dla przemysłu zachętę do instalowania urządzeń systemu eCall w pojazdach i do uzyskania efektu skali w następstwie szerszego rozpowszechnienia.

3.2.3. Operatorzy sieci komórkowych

Operatorzy łączności ruchomej muszą obsługiwać zgłoszenia eCall w taki sam sposób, jak połączenia z numerem 112. Muszą aktywować w swoich sieciach wskaźnik eCall, pozwalający odróżnić zgłoszenie eCall i skierować je do najbardziej właściwego PSAP wskazanego przez władze krajowe.

Zrzeszenie GSM Europe, reprezentujące europejskich operatorów sieci komórkowych, powołało grupę zadaniową celem opracowania strategii wdrożenia systemu eCall w Europie,

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

przyczynienia się do normalizacji oraz udziału w pracach europejskiej platformy wdrożenia eCall²³.

3.2.4. *Służby ratownicze*

Państwa członkowskie muszą zmodernizować swoje służby ratownicze i infrastrukturę PSAP, aby dostosować je do obsługi zgłoszeń eCall oraz danych zawartych w minimalnym zbiorze danych.

Przedstawiciele PSAP uczestniczyli w opracowaniu specyfikacji systemu eCall. Ostateczna definicja tej usługi odpowiada potrzebom służb ratowniczych.

W krajach dysponujących nowoczesną infrastrukturą PSAP, przystosowaną do obsługi informacji o miejscu przebywania osoby wywołującej w przypadku połączeń z numerem 112 wykonywanych z telefonu komórkowego (E112), związane z tym nakłady będą minimalne. W krajach posiadających mniej zaawansowany system możliwe są różne rozwiązania wykorzystujące przewidziany w koncepcji znacznik zgłoszenia eCall, np. utworzenie platformy pośredniczącej. Niezależnie od wszystkiego modernizacja infrastruktury PSAP stanowi istotną inwestycję na rzecz ratowania życia ludzkiego.

3.3. **Możliwość realizacji usług dodatkowych**

System eCall oparty jest na składnikach technicznych (satelitarne ustalanie położenia, funkcje przetwarzania danych i łączności), które stanowią również podstawę innych rozwiązań przeznaczonych dla pojazdów, w tym rozwiązań wymaganych istniejącymi lub planowanymi przepisami dotyczącymi pojazdów użytkowych i osobowych, takich jak cyfrowy tachograf, elektroniczny pobór opłat drogowych czy przepisy w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych i żywych zwierząt.

Optymalizacja i integracja wszystkich tych rozwiązań w ramach spójnej, otwartej architektury systemowej może przynieść poprawę wydajności i użyteczności, zmniejszenie kosztów i zwiększenie możliwości rozbudowy, umożliwiając w przyszłości łatwą integrację nowych lub udoskonalonych rozwiązań. Tego rodzaju modułowa koncepcja umożliwi łatwą i tanią integrację funkcji i rozwiązań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, mobilnością obywateli, wsparciem logistycznym lub dostępem do informacji multimodalnych. Definicja koncepcji „otwartej platformy dla aplikacji instalowanych w pojazdach” stanowi część planu działań na rzecz inteligentnych systemów transportowych, a wprowadzenie opartego na tej koncepcji systemu eCall przyczyniłoby się pozytywnie do realizacji planu.

Wprowadzenie we wszystkich pojazdach platformy telematycznej eCall otworzy możliwość oferowania nowych usług, co przyniesie korzyści przemysłowi motoryzacyjnemu, branży telekomunikacyjnej i usługodawcom. Ma to szczególną wartość w czasach kryzysu.

Zarządcy dróg odniosą korzyści z usprawnienia obsługi zdarzeń dzięki ich natychmiastowemu zgłaszaniu za pośrednictwem usługi eCall.

²³ Platforma stanowi organ koordynacyjny, skupiający przedstawicieli odpowiednich zrzeszeń zainteresowanych podmiotów i platform krajowych. Jej celem jest kierowanie wdrożeniem systemu eCall w Europie, jego koordynacja oraz monitorowanie celem zapewnienia sprawnego, skutecznego i zharmonizowanego wprowadzenia usługi eCall w Europie. Zob. http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/

Dla służb ratowniczych przydatny będzie zawarty w minimalnym zbiorze danych opis pojazdu, dzięki któremu uzyskają informację o dokładnej budowie pojazdu, co pozwoli znacząco skrócić czas interwencji polegającej na uwolnieniu uwięzionych w środku osób oraz uniknąć ewentualnych wypadków (np. dzięki znajomości dokładnego położenia akumulatorów lub systemów pirotechnicznych pojazdu)²⁴.

Należy ponadto oczekiwać pojawienia się na rynku urządzeń eCall przeznaczonych do montażu w modelach pojazdów znajdujących się już na rynku. Urządzenia takie powinny spełniać standardowe wymogi eksploatacyjne dotyczące paneuropejskiego systemu eCall.

3.4. Współistnienie paneuropejskiego systemu eCall i firmowych rozwiązań w zakresie powiadamiania o wypadkach

Szereg producentów samochodów i usługodawców w Europie i na całym świecie oferuje własne pokładowe systemy powiadamiania o wypadkach (np. Volvo OnCall, GM OnStar, PSA, Fiat, BMW). Są one zwykle oferowane w pakiecie z innymi usługami, takimi jak pomoc w razie awarii, pokładowa telefonia komórkowa, dynamiczna nawigacja itp. Zgłoszenia alarmowe przyjmowane są przez prywatne centra obsługi telefonicznej i wraz z danymi dotyczącymi wypadku przekazywane są do PSAP. Każdy producent musi zawrzeć osobną umowę z organami odpowiedzialnymi za PSAP w każdym kraju, w którym pragnie realizować tę usługę.

Usługi te, wprowadzone po raz pierwszy ponad 10 lat temu, dowiodły wprawdzie swej użyteczności i świadczą o tym, jakie korzyści może przynieść system eCall, jednak ich rozpowszechnienie w Europie pozostaje na niskim poziomie (poniżej 0,4 % wszystkich pojazdów). Usługa jest przeważnie oferowana tylko w samochodach luksusowych i nie obejmuje wszystkich krajów europejskich.

W państwach członkowskich, w których istnieje porozumienie o współpracy z usługami eCall oferowanymi przez poszczególnych producentów, zapewniającymi podobną jakość usług jak paneuropejski system eCall, producent samochodów miałby swobodę wyboru stosowanego systemu (paneuropejski czy własny). W tym celu CEN opracowuje znormalizowane wymogi eksploatacyjne dotyczące usług eCall realizowanych przez inne podmioty (TPS-eCall). W pozostałych państwach członkowskich producenci będą musieli wdrożyć paneuropejski system eCall. W przypadku gdy nabywca pojazdu nie zdecyduje się na firmowe rozwiązanie eCall, producent będzie musiał wyposażyć pojazd w urządzenie paneuropejskiego systemu eCall.

Niezależnie od rozwiązania wybranego przez producenta pojazdu, **usługa powiadamiania o wypadkach przez urządzenia pokładowe**, obejmująca połączenie telefoniczne i przekazywanie co najmniej zdefiniowanego minimalnego zbioru danych, **musi być realizowana w sposób jednolity we wszystkich państwach członkowskich UE.**

Po pełnym wprowadzeniu systemu eCall w Europie podmioty świadczące własne usługi eCall również mogą przejść na paneuropejski system eCall. W takim przypadku wysyłane przez urządzenia pokładowe zgłoszenia alarmowe kierowane będą na numer 112, natomiast wszystkie pozostałe usługi pozostaną bez zmian.

²⁴ Zob. opracowanie ADAC na temat karty ratowniczej: www.adac.de/rettungskarte

4. ZALECENIA

4.1. Potrzeba podjęcia dalszych działań

Wprowadzenie systemu eCall planowane było pierwotnie na 2009 r. **Postępy są jednak zbyt wolne, a wdrożenie jest znacznie opóźnione**, pomimo istnienia odpowiednich norm oraz woli większości zainteresowanych podmiotów.

Poważne utrudnienie we wprowadzeniu systemu eCall wynika z konieczności jednoczesnego podjęcia działań przez wszystkie zainteresowane podmioty, tj. przemysł motoryzacyjny, operatorów telefonii komórkowej, służby ratownicze i państwa członkowskie, z których każdy musi wdrożyć swoją część usługi. **Aby znaleźć wyjście z impasu, Komisja rozważa trzy możliwe warianty rozwiązań politycznych:** (1) niepodejmowanie interwencji i pozostawienie wprowadzenia usługi działaniu sił rynkowych; (2) wsparcie dobrowolnego wprowadzenia usługi przez przemysł lub (3) narzucenie wprowadzenia usługi za pomocą środków regulacyjnych.

1) Jeśli chodzi o wariant niepodejmowania interwencji, to oferowane przez producentów samochodów własne pokładowe systemy powiadamiania o wypadkach dowiodły swojej użyteczności, jednak ich upowszechnianie się na rynku postępuje bardzo wolno i ograniczone jest głównie do segmentu aut luksusowych oraz do niektórych krajów Europy. Wariant ten wymagałby ponadto współpracy służb ratowniczych z różnymi systemami poszczególnych producentów, co wiązałoby się z dodatkowymi komplikacjami. Ponieważ stawką jest ratowanie życia ludzkiego, wariant ten jest nie do przyjęcia.

2) Koncepcja dobrowolności prowadziłaby do wdrożenia usługi eCall w Europie, ale zbyt wolno. Podjęcie przez przemysł zobowiązania do oferowania systemu eCall jako wyposażenia dodatkowego we wszystkich pojazdach określonych kategorii stanowi krok naprzód i z czasem doprowadziłoby do upowszechnienia się tej usługi, pod warunkiem modernizacji służb ratowniczych. W przypadku wyposażenia dodatkowego korzyści skali nie byłyby jednak równie duże, co mogłoby spowodować wzrost ceny urządzeń systemu eCall, zmniejszenie popytu i ograniczenie jego upowszechnienia, a w następstwie też wynikających z niego korzyści.

3) Koncepcja regulacji oznaczałaby, że urządzenia systemu eCall instalowane byłyby jako wyposażenie standardowe we wszystkich nowych pojazdach w Europie, zaczynając od określonych kategorii²¹ podczas okresu przejściowego, i doprowadziłoby do stworzenia ram obsługi zgłoszeń eCall w sieciach telekomunikacyjnych i w punktach przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, w oparciu o istniejące regulacje. Doprowadziłoby to udostępnienia usługi eCall wszystkim obywatelom Europy, przyspieszenia jej upowszechnienia i wykorzystania w pełni jej potencjału w zakresie ratowania ludzkiego życia i ograniczenia zakresu obrażeń. Przewiduje się ponadto, że powstała w wyniku przyjęcia koncepcji regulacji pewność prawna przyspieszy wprowadzenie systemów eCall przez producentów samochodów, przyczyniając się do wdrożenia usługi jeszcze zanim stanie się to obowiązkowe, a jednocześnie pobudzając rozwój rynku usług telematycznych w Europie.

4.2. Proponowane działania

Celem przedstawionych poniżej środków jest uruchomienie paneuropejskiej usługi eCall. Zainteresowane podmioty powinny podjąć następujące kroki:

- (1) Komisja, państwa członkowskie i wszystkie inne zainteresowane podmioty będą aktywnie wspierać prace europejskiej platformy wdrożenia eCall²³ i jej grup zadaniowych, aby wszystkie definicje, wytyczne i dobre praktyki niezbędne do skutecznego i jednolitego wprowadzenia usługi eCall w Europie zostały wydane w odpowiednim czasie.
- (2) Komisja wraz z państwami członkowskimi i innymi zainteresowanymi podmiotami przeprowadzi skoordynowane kampanie informacyjne mające na celu spopularyzowanie wiedzy o tej usłudze oraz pobudzenie popytu na nią.
- (3) Państwa członkowskie, podmioty odpowiedzialne za prowadzenie PSAP, przemysł motoryzacyjny, branża telekomunikacyjna i inne zainteresowane podmioty przeprowadzą pilotażowe wdrożenia z uwzględnieniem norm będących w procesie zatwierdzania. Komisja może przyznać na ten cel wsparcie finansowe z funduszy programu na rzecz konkurencyjności i innowacji.

Ostatecznym celem jest pełne wdrożenie paneuropejskiej usługi eCall i doprowadzenie do tego, aby urządzenia tego systemu były instalowane jako wyposażenie standardowe we wszystkich pojazdach uzyskujących nową homologację typu w Europie. Komisja będzie monitorować skuteczność przedstawionej powyżej koncepcji dobrowolności. W przypadku gdyby do końca 2009 r. nie osiągnięto znaczących postępów w zakresie dostępności urządzeń systemu eCall w pojazdach oraz w zakresie niezbędnych inwestycji w infrastrukturę PSAP, Komisja zamierza podjąć w 2010 r. następujące środki regulacyjne:

- (1) Skierować do państw członkowskich zalecenie dotyczące operatorów sieci komórkowych w sprawie przekazywania do PSAP zgłoszeń eCall, w tym minimalnego zbioru danych, pochodzących z systemów pokładowych pojazdu. Zalecenie oparte byłoby na wspólnym europejskim numerze alarmowym z obsługą informacji na temat lokalizacji (E112)²⁵ oraz na zbiorze norm dotyczących przekazywania zgłoszeń eCall.
- (2) W ramach przepisów prawa dotyczących homologacji pojazdów²⁶ przedstawić wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie obowiązkowego wprowadzenia pokładowych elementów usługi eCall w pojazdach uzyskujących nową homologację typu w Europie, zaczynając od określonych kategorii²¹, na podstawie wymogów eksploatacyjnych zatwierdzonych przez europejskie organy normalizacyjne.
- (3) Przeprowadzić ocenę ewentualnego środka regulacyjnego dotyczącego niezbędnej modernizacji infrastruktury PSAP umożliwiającej prawidłowe odbieranie i obsługę zgłoszeń eCall, w ramach projektu dyrektywy dotyczącej wdrożenia inteligentnych systemów transportowych w Europie⁴. Będące następstwem tej oceny rozporządzenie, zobowiązujące państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych działań na rzecz

²⁵ Dyrektywa 2002/22/WE z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie usługi powszechnej oraz zalecenie Komisji 2003/558/WE z dnia 25 lipca 2003 r. w sprawie przetwarzania informacji o miejscu przebywania osoby wywołującej w sieciach łączności elektronicznej na potrzeby usług powiadamiania o wypadkach z informacją o lokalizacji.

²⁶ Dyrektywa 2007/46/WE ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

wdrożenia systemu eCall, oparte byłoby na zaleceniach europejskiej platformy wdrożenia eCall.

5. WNIOSKI

System eCall został uznany za jeden z najbardziej skutecznych inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego, który może zostać wprowadzony niewielkim kosztem i w krótkim okresie. Rozwiązania techniczne są dojrzałe, a europejskie organy normalizacyjne opublikowały normy niezbędne do zapewnienia niezawodnego i interoperacyjnego funkcjonowania usługi eCall w całej Europie. Obywatele zdają sobie sprawę z jej przydatności i pragną, aby ich następny samochód był wyposażony w urządzenia systemu eCall, za niewygórowaną cenę. Parlament Europejski i większość państw członkowskich zadeklarowały pełne poparcie dla usługi eCall. Zainteresowane podmioty współpracują w ramach europejskiej platformy wdrożenia eCall celem zapewnienia jednolitego i sprawnego wprowadzenia tej usługi w Europie.

Nadszedł czas, aby przystąpić do wdrażania odpowiednich systemów w pojazdach, sieciach łączności ruchomej i infrastrukturach służb ratowniczych. W niniejszym komunikacie Komisja proponuje środki mające przyspieszyć wprowadzenie systemu eCall jako elementu wyposażenia wszystkich nowych pojazdów w Europie. Nie można dłużej zwlekać: stawką jest ocalenie 2500 istnień ludzkich rocznie i złagodzenie cierpień tysięcy rodzin. W przypadku gdyby koncepcja oparta na dobrowolności nie doprowadziła do wdrożenia usługi eCall w Europie, Komisja rozważy wprowadzenie w 2010 r. nowych środków regulacyjnych, aby doprowadzić do instalowania urządzeń systemu eCall jako wyposażenia standardowego we wszystkich pojazdach uzyskujących nową homologację typu w Europie, do obniżenia kosztów tych systemów oraz do uruchomienia usługi eCall we wszystkich krajach Europy.