

Tisdagen den 3 juli 2012

**eCall: en ny 112-tjänst för medborgarna**

P7\_TA(2012)0274

**Europaparlamentets resolution av den 3 juli 2012 om eCall: en ny 112-tjänst för medborgarna (2012/2056(INI))**

(2013/C 349 E/03)

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens rekommendation av den 8 september 2011 om stöd för en EU-omfattande eCall-tjänst i elektroniska kommunikationsnät för överföring av 112-samtal från fordon (så kallade eCalls) <sup>(1)</sup>,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag <sup>(2)</sup>,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/22/EG av den 7 mars 2002 om samhällsomfattande tjänster och användares rättigheter avseende elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster (direktiv om samhällsomfattande tjänster) <sup>(3)</sup>,
- med beaktande av konsekvensbedömningen i kommissionens arbetsdokument som åtföljer kommissionens rekommendation om stöd för en EU-omfattande eCall-tjänst i elektroniska kommunikationsnät för överföring av 112-samtal från fordon (så kallade eCalls) (SEC(2011)1020),
- med beaktande av kommissionens meddelande "Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020" (COM(2010)0389),
- med beaktande av kommissionens meddelande "Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem" (COM(2009)0279),
- med beaktande av kommissionens meddelande "eCall: Tid för utbyggnad" (COM(2009)0434),
- med beaktande av kommissionens meddelande "För ett Europa med säkrare, renare och effektivare rörlighet: Första rapporten om initiativet Den intelligenta bilen" (COM(2007)0541),
- med beaktande av kommissionens meddelande "Om initiativet 'Den intelligenta bilen' – Att öka medvetenheten om IKT:s betydelse för smartare, säkrare och renare fordon" (COM(2006)0059),
- med beaktande av kommissionens tredje meddelande om eSafety: "eCall tillbaka på rätt spår – Handlingsplan" (COM(2006)0723),
- med beaktande av kommissionens andra meddelande om e-säkerhet, "eCall åt medborgarna" (COM(2005)0431),
- med beaktande av kommissionens meddelande "Informations- och kommunikationsteknik för säkra och intelligenta fordon" (COM(2003)0542),

<sup>(1)</sup> EUT L 303, 22.11.2011, s. 46.

<sup>(2)</sup> EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

<sup>(3)</sup> EGT L 108, 24.4.2002, s. 51.

**Tisdagen den 3 juli 2012**

- med beaktande av kommissionens meddelande "Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar" (COM(2003)0311),
- med beaktande av arbetsdokumentet om dataskydd och personlig integritet i samband med eCall-initiativet (artikel 29-arbetsgruppen – 1609/06/EN, WP 125),
- med beaktande av sin resolution av den 25 oktober 2011 om rörlighet och integrering när det gäller personer med funktionsnedsättning, samt om EU:s handikappstrategi för 2010–2020 <sup>(1)</sup>,
- med beaktande av sin resolution av den 27 september 2011 om trafiksäkerhet i Europa 2011–2020 <sup>(2)</sup>,
- med beaktande av den antagna skriftliga förklaringen av den 17 november 2011 om behovet av allmänt tillgängliga 112-larmtjänster <sup>(3)</sup>,
- med beaktande av sin resolution av den 6 juli 2010 om hållbara framtida transporter <sup>(4)</sup>,
- med beaktande av sin resolution av den 5 juli 2011 om samhällsomfattande tjänster och larmnumret 112 <sup>(5)</sup>,
- med beaktande av sin resolution av den 23 april 2009 om handlingsplanen för intelligenta transport-system <sup>(6)</sup>,
- med beaktande av sin resolution av den 19 juni 2008 om den första rapporten om den intelligenta bilen <sup>(7)</sup>,
- med beaktande av sin resolution av den 18 januari 2007 om det tredje europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet – halvtidsöversyn <sup>(8)</sup>,
- med beaktande av sin resolution av den 27 april 2006 om trafiksäkerhet: eCall åt medborgarna <sup>(9)</sup>,
- med beaktande av sin resolution "Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar" av den 29 september 2005 <sup>(10)</sup>,
- med beaktande av den av Världsbanken och WHO 2004 gemensamt publicerade rapporten "World report on road traffic injury prevention",
- med beaktande av artikel 48 i arbetsordningen,
- med beaktande av de gemensamma överläggningar som hållits av utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd och utskottet för transport och turism i enlighet med artikel 51 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd och utskottet för transport och turism (A7-0205/2012), och av följande skäl:

<sup>(1)</sup> Antagna texter, P7\_TA(2011)0453.

<sup>(2)</sup> Antagna texter, P7\_TA(2011)0408.

<sup>(3)</sup> Antagna texter, P7\_TA(2011)0519.

<sup>(4)</sup> EUT C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

<sup>(5)</sup> Antagna texter, P7\_TA(2011)0306.

<sup>(6)</sup> EUT C 184 E, 8.7.2010, s. 50.

<sup>(7)</sup> EUT C 286 E, 27.11.2009, s. 45.

<sup>(8)</sup> EUT C 244 E, 18.10.2007, s. 220.

<sup>(9)</sup> EUT C 296 E, 6.12.2006, s. 268.

<sup>(10)</sup> EUT C 227 E, 21.9.2006, s. 609.

Tisdagen den 3 juli 2012

- A. Enligt Världsbankens och WHO:s prognoser väntas antalet omkomna i trafiken öka i hela världen (till 2020 kommer trafikolyckor att gå från att vara den nionde till den tredje vanligaste dödsorsaken). Även i åldrarna 5–14 år blir trafikolyckor en allt vanligare dödsorsak, vilket innebär en betydande förlust för både föräldrarna och samhället.
- B. Enligt uppgifterna från 2004 dör fler än 40 000 människor i olyckor medan 150 000 drabbas av bestående funktionshinder.
- C. Syftet med eCall-system för fordon är att se till att räddningstjänsten meddelas automatiskt när det sker en allvarlig olycka, så att man kan minska dödsolyckorna i trafiken och lindra effekterna av trafikskador i och med att de skadade får tillgång till kvalificerad och utrustad sjukvård ("den gyllene timmens princip").
- D. eCall-nödsamtal genereras automatiskt genom aktivering av fordonsmonterade sensorer som upprättar röst- och dataanslutning direkt med aktuell larmcentral när de aktiveras.
- E. Officiella statistiska uppgifter uppskattar att upp till 2 500 människoliv kommer att räddas varje år och att skadornas allvarsgrad kommer att minska med 10 till 15 procent när eCall-systemet helt har införts i fordonen och i medlemsstaterna.
- F. eCall innebär fördelar för trafikanter, både i deras eget land och utomlands, som eventuellt inte känner till vägarna och sin exakta position vid olycksfall.
- G. eCall tillåter att samtal till larmnumret kan göras utan språkproblem tack vare de digitala data som finns i meddelandeformatet med en fastställd minimiuppsättning uppgifter, som troligtvis kommer att minska missförstånd och stress och hjälpa till att undanröja språkhinder mellan fordonets passagerare och larmcentraloperatören, vilket är viktigt i den europeiska flerspråkiga miljön.
- H. Införandet av en EU-omfattande eCall-tjänst som är tillgänglig för alla fordon och i alla länder har varit en prioritering för EU inom ramen för trafiksäkerheten sedan 2002 och finns med i åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet 2011–2020 som ett sätt att förbättra trafiksäkerheten och bidra till målet om att minska antalet döda och skadade i trafiken i EU.
- I. Bland de prioriterade åtgärderna i direktiv 2010/40/EU finns "bestämmelser om ett samordnat införande av ett driftskompatibelt EU-omfattande eCall-system", och de innehåller en skyldighet för kommissionen att mot slutet av 2012 anta de gemensamma specifikationerna för larmcentraler.
- J. Medlemsstaterna fortsätter att vara ansvariga för organisationstypen för den larmcentral som tar emot eCalls oavsett om det är en offentlig eller en privat organisation som agerar under offentlig delegering.
- K. Samförståndsavtalet för verkställandet av interoperabla fordonsmonterade eCalls i Europa har till dags dato undertecknats av 22 medlemsstater, fem associerade länder och mer än 100 organisationer. Ytterligare två medlemsstater har uttalat sitt stöd för ett obligatoriskt införande av eCall.
- L. Europaparlamentet har uttryckt sitt stöd för eCall vid flera tillfällen, inklusive stöd för dess obligatoriska införande, vilket kommer att skapa en känsla av högre säkerhet hos medborgarna i trafiken.
- M. Ett frivilligt införande i EU har i stället varit kommissionens inställning sedan 2003, men man har hittills inte gjort några betydande framsteg med detta.

**Tisdagen den 3 juli 2012**

- N. I sitt meddelande från 2009 "eCall: Tid för utbyggnad" angav kommissionen att den skulle föreslå regleringsåtgärder om betydande framsteg inte har gjorts före utgången av 2009, både när det gäller att få eCall-utrustning i fordon och nödvändiga investeringar i larmcentralinfrastruktur.
- O. Enligt resultaten från det offentliga samråd om införandet av eCall som kommissionen utförde 2010 anser mer än 80 procent av de svarande att eCall-systemet är användbart och skulle vilja att deras fordon utrustades med det.
- P. Motorcyklisterna tillhör den grupp trafikanter som kan ha svårast att underrätta räddningstjänsten om de drabbas av en trafikolycka.
- Q. Jordbruks- och industrifordon, i synnerhet jordbrukstraktorer, brukar användas i avlägsna och isolerade områden, och har av denna anledning ofta svårt att underrätta räddningstjänsten när en olycka inträffar.
- R. Det finns privata larmnummertjänster för fordon idag och de blir allt vanligare, men inga av dem erbjuder fullständig, EU-övergripande täckning och marknadspenetreringen är under 0,4 procent av fordonsbeståndet. Vissa av de tjänster som införts har slopats på grund av marknadsmisslyckanden, vilket lämnar användaren utan någon larmnummertjänst under fordonets hela livslängd.
- S. Tekniken finns och gemensamma EU-omfattande standarder har godkänts och håller på att förfinas och testas av branschen och myndigheterna inom ramen för olika pilotprojekt.
- T. Kommissionen tillkännagav i ett uttalande 2011 att man under första kvartalet 2012 skulle lägga fram en ny förordning som inkluderade eCall som ett extra krav inom ramen för lagstiftningen om typgodkännande av fordon.
1. Europaparlamentet välkomnar kommissionens rekommendation av den 8 september 2011 och uppmanar medlemsstaterna och mobilnätoperatörerna att genomföra de nödvändiga åtgärderna och uppgraderingarna senast i slutet av 2014. Parlamentet beklagar dock att endast 18 medlemsstater svarade i tid och uppmanar resterande medlemsstater att svara så snart som möjligt.
  2. Europaparlamentet beklagar förseningarna och bristen på framsteg hittills i det frivilliga införandet av eCall och det faktum att tre medlemsstater inte har undertecknat samförståndsavtalet för eCall eller angett att de stöder eCall-utvecklingen. Parlamentet uppmanar därför de medlemsstater som ännu inte har gjort det att underteckna samförståndsavtalet om utvecklingen av en EU-övergripande, driftkompatibel eCall-tjänst i Europa, samt uppmanar alla inblandade parter att agera gemensamt för att införa denna tjänst.
  3. Europaparlamentet betonar att det finns stora brister i funktionen av det europeiska larmnumret 112 som eCall är baserat på. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att brådska vidta åtgärder för att åtgärda dessa brister, och uppmanar kommissionen att öka övervakningen när det gäller detta.
  4. Europaparlamentet anser att eCall bör vara ett offentligt system för nödsamtal som omfattar hela EU, inbyggt i fordonet och grundat på 112 och gemensamma europeiska normer som säkerställer teknisk neutralitet i syfte att kunna garantera en pålitlig, kvalitativ, billig och användarvänlig tjänst som kan integreras med befintliga operatörer med täckning i hela Europa, oavsett bilmärke, land eller var fordonet faktiskt befinner sig, för att på så sätt optimera fördelarna med eCall för alla förare, däribland funktionshindrade personer med särskilda behov.
  5. Europaparlamentet understryker de positiva effekterna av eCall, inte bara för att förbättra incidenthanteringen, för att minska trafikstockningar som uppkommer på grund av olyckor och för att undvika sekundärolyckor, utan särskilt också för att påskynda räddningstjänstens ankomst och på så vis minska dödligheten och allvarsgraden i de skador som uppkommer genom trafikolyckor och därmed förbättra europeernas trygghetskänsla när de reser i andra medlemsstater.

Tisdagen den 3 juli 2012

6. Europaparlamentet anser att om införandet av eCall överläts åt marknadskrafterna, kommer eCall endast att vara till nytta för människor som har råd med exklusiva fordon, medan ett obligatoriskt införande av systemet inbyggt i alla fordon skulle leda till lägre kostnader och allmänt införande i hela EU.
7. Europaparlamentet erinrar om att kommissionens konsekvensbedömning visar att antagande av regleringsåtgärder inför ett obligatoriskt införande av eCall för närvarande är den enda möjligheten att uppnå alla positiva effekter.
8. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram ett förslag inom ramen för direktiv 2007/46/EG för att säkra ett obligatoriskt införande av ett offentligt 112-baserat eCall-system till 2015 i alla nya typgodkända fordon i samtliga medlemsstater.
9. Europaparlamentet anser att den offentliga eCall-tjänsten bör vara gratis, obligatorisk och installerad i alla nya fordon som omfattas av detta direktiv.
10. Europaparlamentet anser att ett offentligt eCall bör vara enkelt, överkomligt, funktionsdugligt och tillgängligt för alla i hela EU, oberoende av fordonet och var detta finns.
11. Europaparlamentet avvisar tanken på att fasa in de olika fordonsinbyggda aspekterna av eCall under en längre tidsperiod.
12. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att föreslå alla andra regleringsåtgärder som behövs för att undvika att ytterligare förseningar leder till dödsolyckor som kunde ha förhindrats.
13. Europaparlamentet anser att även om kostnads-nyttanalyser kan spela en viktig roll för att ta fram uppgifter som kan ligga till grund för komplexa beslut gällande investeringar och teknikutnyttjande är de inte särskilt användbara när en viktig del av analysen består i att uppskatta värdet på en människas liv.
14. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att när den värderar påverkan av utvecklingen av eCall i EU ta hänsyn till inte bara investeringen och driftskostnaderna utan även de sociala fördelar som uppstår genom utbredningen av eCall.
15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ställa upp tydliga regler gällande ansvarsskyldigheten för aktörer som är involverade i eCall-systemet.
16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utvärdera möjliga falsklarm genom eCall-system, deras påverkan på de dagliga räddningstjänsterna och nödvändigheten att särskilja mellan allvarliga och mindre allvarliga olyckor samt mellan larmsignaler och annan information som ska skickas till räddningstjänsterna för att säkra en effektiv drift. Parlamentet uppmanar kommissionen att, om det behövs, föreslå konkreta lösningar på dessa problem.
17. Europaparlamentet välkomnar fastställandet av European eCall Implementation Platform och uppmanar relevanta aktörer och medlemsstaternas representanter att delta för att säkra ett harmoniserat införande av eCall.
18. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga om eCall-systemet ska utvidgas till att inkludera andra fordon inom en snar framtid, såsom tunga nyttofordon, bussar och motordrivna tvåhjulringar, samt att utvärdera om det bör utökas till att även omfatta jordbrukstraktorer och industrifordon.
19. Europaparlamentet anser att användningen av eftermarknadsinstallerade eCall-apparater ska tillåtas för befintliga fordon.

Tisdagen den 3 juli 2012

### **Aspekter rörande larmcentraler**

20. Europaparlamentet konstaterar att det är viktigt att se till att alla beredskapscenter och larmcentraler i samtliga medlemsstater är väl utrustade om det ska kunna bli ett enhetligt skydd för medborgarna i hela unionen. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att föreslå lagstiftning som ska tvinga medlemsstaterna att uppgradera sina larmcentraltjänster och att utbilda telefonisterna ordentligt så att de senast 2015 kan hantera eCall-systemet på det sätt som bäst passar deras nationella strukturer.

21. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att anta gemensamma specifikationer för larmcentralerna inom ramen för ITS-direktivet före slutet av 2012 och att lägga fram ett förslag till direktiv om genomförande av eCall.

22. Europaparlamentet uppskattar mobilnätoperatörernas villighet att hantera eCall som alla andra 112-samtal och föreslår att de och även medlemsstaterna på årsbasis ska rapportera till kommissionen om de framsteg som gjorts och om de svårigheter man stött på, särskilt när det gäller eCall-flaggan.

23. Europaparlamentet välkomnar att en röstanknytning upprättas mellan fordonspassagerarna och de larmcentraloperatörer som tar emot nödsamtal så att man genom tvåvägskommunikation kan minska risken för felaktiga insatser eller att rättnings tjänsten rycker ut i onödan, till exempel vid en mindre olycka.

24. Europaparlamentet understryker att det blir alltmer tydligt att det behövs ett gemensamt dataöverföringsprotokoll för att sådan information ska kunna komma larmcentralerna och räddningstjänsterna tillhanda utan risk för förvirring eller feltolkning. Parlamentet påpekar att man bör fastställa öppna och icke-diskriminerande rutiner för hur mobilnätoperatörerna ska vidarebefordra informationen till larmcentralerna.

25. Europaparlamentet erinrar om att det även kan leda till extra fördelar om man har elektroniska uppgifter i larmcentralerna, såsom avancerad vägledning för personalen i räddningstjänsten, som kan informeras ordentligt om nya risker som de kan stöta på beroende på utvecklingen av elbilar och andra nya framdrivningssystem.

26. Europaparlamentet anser att kopplingarna mellan larmcentralerna och vägooperatörerna för att förbättra incidenthanteringen bör främjas i linje med rekommendationerna i European eCall Implementation Platform.

27. Europaparlamentet stöder det intensiva arbete som utförts inom HeERO (Harmonised eCall European Pilot) i pilotprojektet gränsöverskridande autentisering av eCall. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att öka samarbetet mellan nationella larmcentraler och räddningstjänster, i synnerhet vid gränsövergångar i Europa, samt att främja utvecklingen av gemensamma utbildningar och utbyte av bästa praxis för att förbättra effektiviteten inom hela räddningstjänstkedjan.

28. Europaparlamentet ber kommissionen att likaså garantera att eCall-systemet och kopplingarna till larmcentralerna också är kompatibla med system för samverkan med infrastrukturen och intelligenta ombordsystem (t.ex. smarta vägräcken som underrättar om möjliga olyckor, intelligenta växlingssystem i fordon etc.).

### **Privata tjänster för larmnummer**

29. Europaparlamentet anser att en eCall-tjänst som omfattar hela EU kan samexistera med privata larmtjänster, oavsett om en fordonsköpare väljer en privat lösning eller inte, förutsatt att alla funktionsstandarder följs av både offentliga och privata tjänster och alla fordon är utrustade med den offentliga eCall-tjänsten för att garantera en heltäckande tjänst i alla medlemsstater under fordonets livstid.

Tisdagen den 3 juli 2012

30. Europaparlamentet betonar att eCall-systemet måste vara användarvänligt och att konsumenterna bör erbjudas en realistisk överblick över systemet, samt heltäckande och tillförlitlig information rörande ytterligare funktioner eller tjänster som är kopplade till de privata, fordonsinbyggda systemen för larmtjänster och nödsamtal samt till den förväntade servicenivån för inköp av sådana tillämpningar och de tillhörande kostnaderna.

31. Europaparlamentet kräver att den offentliga eCall-tjänsten 112 blir automatiskt tillgänglig när en konsument väljer att lämna en privat larmtjänst eller reser i ett land där den tjänsten inte erbjuds.

32. Europaparlamentet anser att privata eCall-tjänsteleverantörer också när som helst bör ha möjlighet att migrera till den eCall-tjänst som finns i hela EU, samtidigt som de fortsätter att tillhandahålla andra telefontjänster.

33. Europaparlamentet uppmanar europeiska företag att delta i utvecklingen av de nödvändiga tillämpningarna, tjänsterna och infrastrukturen för eCall-systemet för att stimulera EU-omfattande innovation.

### **Uppgiftsskydd**

34. Europaparlamentet betonar att eCall-systemet inte på några villkor får göra det möjligt att spåra fordonet, vilket innebär att systemet måste vara vilande tills larmtjänsten aktiveras, i linje med rekommendationerna från artikel 29-arbetsgruppen om uppgiftsskydd. Parlamentet påminner om att de prioriterade målen med eCall är att förbättra hanteringen av incidenter, och att de uppgifter som ges genom eCall inte på något sätt får användas för att övervaka och studera en persons förflyttningar eller för att ta reda på var personen befinner sig förutom i händelse av en olycka.

35. Europaparlamentet understryker att med iakttagande av öppenhetsprincipen bör lämpliga regler införas för behandling av personuppgifter avseende eCall-samtal, inte bara av mobilnätoperatören utan av alla övriga inblandade aktörer, inklusive fordonstillverkare, larmcentraler och larmtjänster, för att garantera att principerna om personlig integritet och personuppgiftsskydd följer direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG och den nationella lagstiftningen. Parlamentet understryker att all kommande lagstiftning ska klargöra ansvaret enligt direktiv 95/46/EG för de olika aktörer som berörs av eCall, samt formerna för att tillhandahålla uppgifter till berörda personer och för att underlätta deras utövande av sina rättigheter.

36. Europaparlamentet understryker att privata eCall-tjänster måste respektera principerna om personlig integritet och uppgiftsskydd och framför allt ge möjlighet till ett informerat samtycke och möjlighet att välja bort tjänsten i linje med rekommendationerna från artikel 29-arbetsgruppen. Konsumenternas informerade samtycke ska baseras på fullständig information om den mängd data som samlas och för vilket ändamål den samlas. Dessutom ska konsumenterna ha rätt att när som helst dra tillbaka sitt samtycke.

37. Europaparlamentet understryker att ägaren eller den som leasar fordonet ska bestämma, som en informerad konsument, vem som ska ha tillgång till fordonets data när det gäller privata eCall-tjänster som har registrerats på fordonen.

### **Övriga områden**

38. Europaparlamentet understryker att eCall-systemet utnyttjar tekniska komponenter (satellitbaserad positionsbestämning, bearbetnings- och kommunikationstillämpningar) som också skulle kunna utgöra grund för andra fordonsmonterade tillämpningar och tjänster.

39. Europaparlamentet anser att det fordonsinbyggda eCall-systemet, för att säkra kundernas fria val, måste vara tillgängligt utan kostnader och utan diskriminering för alla, såsom eftermarknaden för produkter och tjänster, komponentleverantörer, verkstäder och oberoende tjänsteleverantörer, vägassistans och relaterade tjänster. Parlamentet uppmanar kommissionen att se till att eCall-systemet bygger på en driftskompatibel och öppen plattform som kan användas för framtida fordonstillämpningar och fordonstjänster, för att uppmuntra till förnyelse och främja konkurrenskraften för den europeiska it-industrin på den globala marknaden. Parlamentet understryker att alla sådana tillämpningar och tjänster fortfarande ska vara frivilliga.

Tisdagen den 3 juli 2012

40. Europaparlamentet anser att fria val för konsumenter och fritt tillträde för tjänsteleverantörer ska vara en del av OEM-företagens designkriterier när det gäller fordonsmonterade plattformar och att gränssnitt för fordonsmontage ska standardiseras för att möjliggöra rättvis konkurrens och för att uppmuntra innovationer på den europeiska telematikmarknaden.

41. Europaparlamentet understryker att alla ytterligare tjänster som ska användas i ett fordon – framför allt under färd – måste uppfylla tydliga säkerhets-, skydds- och dataskyddsnormer och att efterlevnaden av sådana normer måste mätas och kontrolleras.

42. Europaparlamentet erinrar om att systemen för satellitnavigering Egnos och Galileo kan bidra avsevärt till utförandet av vägtrafikledning och nöddåtgärder, och detta kräver en informationskampanj för att främja en ökad användning av de möjligheter som detta system erbjuder vad beträffar eCall-tillämpningen.

43. Europaparlamentet anser att medlemsstaterna bör ha rätt att införa eCall-filtreringssystem för larmcentraler som gör det möjligt att snabbt identifiera nödsamtal och därmed undvika att larmcentraler överbelastas, samtidigt som man ökar räddningstjänsternas effektivitet. Parlamentet anser att detta arbete bör stödjas av kommissionen.

44. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att i samarbete med kommissionen upprätta och genomföra nationella pilotprojekt för att tillämpa eCall-systemet för nödanrop från fordon. Syftet är att hantera de problem som eventuellt kommer att uppstå vid förberedandet av den obligatoriska tillämpningen av detta system i alla medlemsstater till 2015.

45. Europaparlamentet begär att ett standardiserat eCall-gränssnitt, en så kallad eCall-knapp som är lätt att identifiera även för personer med funktionshinder, ska sättas in i alla fordon för att undvika missförstånd och eventuellt missbruk av systemet. Parlamentet uppmanar kommissionen och europeiska standardiseringsorganisationer att föreslå en harmoniserad standard för en sådan manuell utlösningmekanism.

46. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utvärdera eCall-systemets möjliga påverkan på utgifterna för folkhälsan. Parlamentet uppmanar i detta hänseende medlemsstaterna att enas kring en harmoniserad definition av allvarliga skador.

47. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att skynda på sitt arbete med att tillhandahålla utförlig och praktisk information genom utveckling av en målinriktad och långtgående kommunikationsstrategi och genomföra kampanjer för att öka medvetenheten om eCall-systemet och dess fördelar, dess användning och dess funktioner, även när det gäller säkerheten för EU:s invånare, i syfte att öka både allmänhetens förståelse av och efterfrågan på sådana nödtjänster, samt för att minimera risken att dessa tjänster missbrukas eller missförstås.

48. Europaparlamentet rekommenderar att kommissionen ser till att eCall-tjänster blir driftskompatibla med andra liknande fordonsinbyggda larmtjänster som marknadsförs i grannregioner, såsom ERA-GLO-NASS-tjänsten.

\*

\* \*

49. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet, kommissionen och medlemsstaternas regeringar och parlament.