

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

eCall: nowa usługa dla obywateli pod numerem 112

P7_TA(2012)0274

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2012 r. w sprawie systemu wzywania pomocy eCall: nowej usługi 112 dla obywateli (2012/2056 (INI))

(2013/C 349 E/03)

Parlament Europejski,

- uwzględniając zalecenie Komisji z dnia 8 września 2011 r. w sprawie wspierania w sieciach łączności elektronicznej w całej UE usługi eCall do przekazywania zgłoszeń alarmowych przez zainstalowane w pojazdach systemy pokładowe, bazującej na numerze 112 („eCall”) ⁽¹⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu ⁽²⁾,
- uwzględniając dyrektywę 2002/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie usługi powszechnej i związanych z sieciami i usługami łączności elektronicznej praw użytkowników (dyrektywa o usłudze powszechnej) ⁽³⁾,
- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji „Ocena wpływu”, towarzyszący zaleceniu Komisji w sprawie wspierania w sieciach łączności elektronicznej w całej UE usługi eCall do przekazywania zgłoszeń alarmowych przez zainstalowane w pojazdach systemy pokładowe, bazującej na numerze 112 („eCall”) (SEC(2011)1020),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (COM(2010)0389),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” COM(2009)0279),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „eCall: czas na wdrożenie” (COM(2009)0434),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy „Inteligentny samochód”” (COM(2007)0541),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „W sprawie inicjatywy dotyczącej inteligentnych samochodów „Podnoszenie świadomości w zakresie ICT (technologii informatycznych i komunikacyjnych) na rzecz bardziej inteligentnych, bezpieczniejszych i czystszych pojazdów”” (COM(2006)0059),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Nowe impulsy dla systemu eCall – Plan działania (Trzeci komunikat na temat e-Bezpieczeństwa)” (COM(2006)0723),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Zapewnić obywatelom możliwość elektronicznego powiadamiania o wypadkach – eCall (Drugi komunikat Komisji na temat eBezpieczeństwa)” (COM(2005)0431),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Technologie informatyczne i komunikacyjne dla bezpiecznych i inteligentnych pojazdów” (COM(2003)0542),

⁽¹⁾ Dz.U. L 303 z 22.11.2011, s. 46.

⁽²⁾ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 108 z 24.4.2002, s. 51.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Europejski program działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – Zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej o połowę do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność” (COM(2003)0311),
- uwzględniając dokument roboczy w sprawie ochrony danych i wpływu na prywatność w inicjatywie eCall (grupa robocza ustanowiona na mocy art. 29 – 1609/06/EN, WP 125),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 25 października 2011 r. w sprawie mobilności i integracji osób niepełnosprawnych oraz europejskiej strategii na rzecz osób niepełnosprawnych 2010-2020 ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 września 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie 2011-2020 ⁽²⁾,
- uwzględniając swoje oświadczenie z dnia 17 listopada 2011 r. w sprawie potrzeby dostępu do służb ratunkowych pod numerem 112 ⁽³⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 lipca 2011 r. w sprawie usługi powszechnej i numeru alarmowego 112 ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych ⁽⁶⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 19 czerwca 2008 r. ⁽⁷⁾ w sprawie pierwszego sprawozdania na temat inicjatywy „Inteligentny samochód”,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – ocena śródkresowa ⁽⁸⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 kwietnia 2006 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego: zapewnienie obywatelom możliwości elektronicznego powiadamiania o wypadkach – eCall ⁽⁹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 29 września 2005 r. w sprawie Europejskiego Programu Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: zmniejszenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność ⁽¹⁰⁾,
- uwzględniając „Raport na temat zapobiegania obrażeniom w wypadkach drogowych”, opublikowany wspólnie przez Bank Światowy i WHO w 2004 r.,
- uwzględniając art. 48 Regulaminu,
- uwzględniając wspólne posiedzenia Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 51 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz opinię Komisji Transportu i Turystyki (A7-0205/2012),

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0453.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0408

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0519.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 351 E z 2.12.2011, s. 13.

⁽⁵⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0306.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 184 E z 8.7.2010, s. 50.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 286 E z 27.11.2009, s. 45.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 244 E z 18.10.2007, s. 220.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 296 E z 6.12.2006, s. 268.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 227 E z 21.9.2007, s. 609.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- A. mając na uwadze, że zgodnie z przewidywaniami Banku Światowego i WHO należy się spodziewać wzrostu liczby ofiar wypadków drogowych we wszystkich częściach świata (do 2020 r. – z dziewiątej obecnie na trzecią pozycję w rankingu przyczyn zgonów), a wyższy wskaźnik śmiertelności w przypadku grupy wiekowej 5-14 lat to ogromny cios zarówno dla rodziców, jak i dla społeczeństwa;
- B. mając na uwadze, że zgodnie z danymi Unii Europejskiej za rok 2004, co roku w wypadkach ginie ponad 40 000 osób, a 150 000 doznaje trwałego kalectwa;
- C. mając na uwadze, że celem zainstalowanych w pojazdach systemów pokładowych eCall jest zapewnienie automatycznego powiadamiania służb ratunkowych w razie poważnego wypadku, służącego zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym oraz zmniejszenie powagi obrażeń dzięki szybszemu przybyciu wykwalifikowanej i dobrze wyposażonej pomocy (zasada „złotej godziny”);
- D. mając na uwadze, że zgłoszenie alarmowe eCall jest generowane automatycznie przez uruchomienie czujników pokładowych, które w momencie aktywacji nawiązują połączenie głosowe i przekazują dane bezpośrednio do właściwych punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP);
- E. mając na uwadze, że zgodnie z oficjalnymi danymi statystycznymi na temat eCall szacuje się, iż pełna integracja tego systemu w pojazdach w państwach członkowskich UE ocali do 2 500 istnień ludzkich rocznie, zmniejszając też o 10-15 % liczbę przypadków poważnych urazów;
- F. mając na uwadze, że usługa eCall zapewnia korzyści użytkownikom dróg podróżującym w swoich krajach i za granicą, którzy mogą nie znać dróg i nie być w stanie podać ich dokładnego położenia, jeżeli dojdzie do wypadku;
- G. mając na uwadze, że system eCall pozwala na realizację zgłoszeń alarmowych bez trudności językowych, dzięki cyfrowym danym zawartym w formacie wiadomości „minimalny zbiór danych”, co powinno ograniczyć nieporozumienia i stres oraz pomagać w eliminowaniu barier językowych między użytkownikami pojazdu z operatorem PSAP, co ma duże znaczenie w europejskim środowisku wielojęzycznym;
- H. mając na uwadze, że stworzenie w całej UE usługi eCall, dostępnej we wszystkich pojazdach i wszystkich krajach było istotnym priorytetem Unii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego od 2002 r. oraz zostało włączone do programu działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020 jako środek poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, przyczyniający się do realizacji celu polegającego na zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych i rannych w ruchu drogowym w Europie;
- I. mając na uwadze, że w dyrektywie 2010/40/UE wymienia się wśród działań priorytetowych „zharmonizowane zapewnienie interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE” i ustanawia w stosunku do Komisji obowiązek przyjęcia do końca 2012 r. wspólnych specyfikacji w sprawie poprawy funkcjonowania PSAP;
- J. mając na uwadze, że to państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność za formę organizacji PSAP przyjmujących zgłoszenia eCall, bez względu na to, czy są to podmioty publiczne czy też podmioty prywatne działające z upoważnienia publicznego;
- K. mając na uwadze, że protokół ustaleń (MoU) na rzecz stworzenia interoperacyjnej pokładowej usługi eCall w Europie został do chwili obecnej podpisany przez 22 państwa członkowskie, 5 państw stowarzyszonych i ponad 100 organizacji; mając na uwadze, że dwa kolejne państwa członkowskie wyraziły poparcie dla obowiązkowego wdrożenia systemu eCall;
- L. mając na uwadze, że Parlament wielokrotnie wyrażał swoje poparcie dla wprowadzenia systemu eCall, w tym poparcie dla jego obowiązkowego stosowania, a inicjatywa ta zapewni podróżującym obywatelom większe poczucie bezpieczeństwa;
- M. mając na uwadze, że Komisja od 2003 r. realizuje politykę dobrowolnego podejścia do stosowania w UE, ale dotychczas nie udało się jej osiągnąć znaczącego postępu;

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- N. mając na uwadze, że w opublikowanym przez siebie w 2009 r. komunikacie zatytułowanym „eCall: czas na wdrożenie” Komisja stwierdziła, że zaproponuje środki regulacyjne, jeżeli nie uda się osiągnąć istotnego postępu do końca 2009 r. pod względem zarówno dostępności urządzeń eCall w pojazdach, jak i koniecznych inwestycji w infrastrukturę punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP);
- O. mając na uwadze, że zgodnie z wynikami przeprowadzonych przez Komisję w 2010 r. konsultacji społecznych dotyczących wdrożenia systemu eCall ponad 80 % respondentów uznało system eCall za przydatny i chciłoby, by ich pojazd został w niego wyposażony;
- P. mając na uwadze, że motocykliści to grupa użytkowników mających największe trudności z powiadamianiem służb ratunkowych, jeżeli dojdzie do wypadku drogowego z ich udziałem;
- Q. mając na uwadze, że pojazdy rolnicze i przemysłowe, a szczególnie traktory rolnicze, operują raczej na oddalonych i wyizolowanych obszarach i w związku z tym często nie jest możliwe powiadomienie służb ratunkowych, jeżeli dojdzie do wypadku;
- R. mając na uwadze, że obecnie istnieją prywatne usługi pokładowych zgłoszeń alarmowych i ich użycie w Europie staje się coraz bardziej popularne, ale żadna z nich nie oferuje zasięgu w całej UE, a stopień penetracji rynku dla wdrożenia systemu eCall przekracza 0,4 % floty pojazdów; jednocześnie część wprowadzonych usług została zlikwidowana w wyniku niepowodzenia na rynku, pozostawiając użytkowników bez usługi pokładowych zgłoszeń alarmowych przez cały okres życia pojazdu;
- S. mając na uwadze, że istnieje gotowa technologia, a przemysł i organy publiczne uzgodniły, a teraz udoskonalają i testują obowiązujące w całej UE normy w ramach projektów pilotażowych;
- T. mając na uwadze, że Komisja w 2011 r. podała do publicznej wiadomości, że w pierwszym kwartale 2012 r. przedstawi nowe rozporządzenie obejmujące system eCall jako jeden z dodatkowych wymogów w regulacyjnych ramach homologacji typu pojazdów silnikowych;
1. z zadowoleniem przyjmuje zalecenie Komisji z dnia 8 września 2011 r. oraz wzywa państwa członkowskie i operatorów sieci komórkowych do wdrożenia zawartych w nim wymaganych środków i aktualizacji najpóźniej do końca 2014 r.; ubolewa jednak, że tylko 18 państw członkowskich udzieliło odpowiedzi w terminie; wzywa pozostałe państwa członkowskie do jak najszybszego podjęcia takich działań;
 2. ubolewa nad opóźnieniami i brakiem postępu w dotychczasowym dobrowolnym wdrażaniu systemu eCall oraz nad tym, że 3 państwa członkowskie nie podpisały protokołu ustaleń eCall bądź nie wyraziły swego poparcia dla wdrożenia systemu eCall; wzywa zatem te państwa członkowskie, które tego jeszcze nie uczyniły, do podpisania protokołu ustaleń na rzecz stworzenia ogólnoeuropejskiej, interoperacyjnej usługi eCall w Europie i nalega, by wszystkie zaangażowane strony podejmowały jednoczesne działania, tak aby wprowadzić ten system;
 3. podkreśla, że występują istotne braki w kontekście funkcjonowania europejskiego numeru alarmowego 112, na którym bazować ma system eCall; wzywa państwa członkowskie do pilnego zajęcia się tymi brakami, wzywa też Komisję do intensyfikacji działań monitorujących w tym zakresie;
 4. uważa, że system eCall powinien być obowiązującym w całej UE systemem zgłoszeń alarmowych, zainstalowanym w pojeździe oraz opartym na numerze alarmowym 112 i na ogólnoeuropejskich normach, gwarantujących neutralność pod względem technologicznym, aby zapewnić godne zaufania, dostępne cenowo i przyjazne dla użytkownika usługi wysokiej jakości, które mogą w jednolity i interoperacyjny sposób funkcjonować we wszystkich pojazdach w całej Europie, bez względu na markę, kraj lub faktyczne położenie pojazdu, w ten sposób maksymalizując korzyści systemu eCall dla wszystkich użytkowników dróg, w tym niepełnosprawnych i osób o szczególnych potrzebach;
 5. zwraca uwagę na korzystne skutki systemu eCall, nie tylko pod względem usprawnienia zarządzania wypadkami, zmniejszenia zatorów spowodowanych wypadkami i uniknięcia wypadków wtórnych, ale również i przede wszystkim pod względem szybszego przybycia służb ratunkowych i tym samym zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych oraz przypadków poważnych obrażeń w wyniku wypadków drogowych, co przyczyni się do poprawy poczucia pewności Europejczyków podróżujących w innych państwach członkowskich;

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

6. uważa, że jeżeli kwestię wprowadzenia systemu eCall pozostawi się mechanizmom rynkowym, z usługi tej będą korzystać tylko osoby mogące sobie pozwolić na kupno wysokiej klasy pojazdów, natomiast obowiązkowe wprowadzenie systemu zainstalowanego we wszystkich pojazdach doprowadziłoby do obniżenia kosztów i powszechnego wdrożenia w całej UE;
7. przypomina, że w ocenie skutków Komisji wykazano, iż przyjęcie środków regulacyjnych w celu obowiązkowego wprowadzenia systemu eCall to obecnie jedyna opcja umożliwiająca uzyskanie wszystkich pozytywnych rezultatów;
8. wzywa Komisję do przedłożenia wniosku w ramach dyrektywy 2007/46/WE, w celu zapewnienia obowiązkowego wdrożenia do 2015 r. publicznego systemu eCall opierającego się na numerze 112 we wszystkich nowych homologowanych typach pojazdów we wszystkich państwach członkowskich;
9. uważa, że usługa eCall powinna być bezpłatna, a urządzenia eCall powinny być obowiązkowe i instalowane we wszystkich nowych pojazdach;
10. uważa, że publiczna usługa eCall powinna być prosta, tania, funkcjonalna i dostępna dla wszystkich w unii Europejskiej bez względu na rodzaj pojazdu i jego położenie;
11. odrzuca koncepcję, zgodnie z którą możliwe byłoby rozłożenie wdrażania zainstalowanych w pojeździe aspektów systemu eCall na dłuższy czas;
12. wzywa Komisję do zaproponowania jakiegokolwiek innego niezbędnego środka regulacyjnego, aby uniknąć dodatkowych opóźnień, których wynikiem mogłyby być możliwe do uniknięcia przypadki śmiertelne;
13. uważa, że choć analiza kosztów i korzyści ma do spełnienia ważną rolę w gromadzeniu danych, które służą jako podstawa przy podejmowaniu kompleksowych decyzji związanych z inwestycjami i rozpowszechnianiem technologii, ma ona wątpliwą wartość, jeżeli istotna część analizy obejmuje szacowanie wartości życia ludzkiego;
14. wzywa Komisję, by w ramach oceny skutków wdrożenia systemu eCall w UE wzięła pod uwagę nie tylko koszty inwestycyjne i operacyjne, lecz także korzyści społeczne wynikające z wprowadzenia tego systemu;
15. wzywa Komisję do ustanowienia jasnych przepisów w sprawie odpowiedzialności zainteresowanych stron zaangażowanych w obsługę systemu eCall;
16. wzywa Komisję do dokonania oceny możliwości wystąpienia fałszywych alarmów generowanych przez system e-Call, ich wpływu na codzienne funkcjonowanie służb ratunkowych, potrzeby rozróżnienia między poważnymi i mniej poważnymi wypadkami i sygnałami o sytuacji alarmowej oraz innymi informacjami przekazywanymi służbom ratunkowym, tak aby zapewnić ich sprawne działanie; wzywa Komisję do zaproponowania konkretnych rozwiązań tych problemów, jeżeli okaże się to konieczne;
17. z zadowoleniem przyjmuje utworzenie europejskiej platformy wdrożenia eCall i wzywa właściwe zainteresowane strony oraz przedstawiciele państw członkowskich do udziału, tak aby zapewnić zharmonizowane wprowadzenie systemu eCall;
18. wzywa Komisję do rozważenia rozszerzenia w najbliższej przyszłości zakresu systemu eCall o inne pojazdy, takie jak pojazdy ciężarowe, autobusy i autokary oraz dwukołowe pojazdy silnikowe i do oceny, czy zakres ten należy rozszerzyć również na traktory rolnicze i pojazdy przemysłowe;
19. uważa, że w przypadku wyprodukowanych już pojazdów należy zezwolić na korzystanie z urządzeń eCall z rynku wtórnego;

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

Punkty przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP): aspekty reagowania w sytuacjach alarmowych

20. zauważa, że dla zagwarantowania jednolitego poziomu ochrony obywateli w całej Unii istotne znaczenie ma zapewnienie, by wszystkie PSAP we wszystkich państwach członkowskich były wyposażone zgodnie z wysokimi standardami, dlatego wzywa Komisję do przedstawienia aktu prawnego, który zobowiąże państwa członkowskie do usprawnienia ich infrastruktury przyjmowania zgłoszeń ratunkowych, i do zapewnienia odpowiednich szkoleń dla operatorów, by do 2015 r. móc obsługiwać system eCall w sposób najlepiej dopasowany do struktury krajowej i umożliwiający powszechny dostęp do usługi;

21. wzywa Komisję do przyjęcia do końca 2012 r. wspólnych specyfikacji PSAP w ramach dyrektywy ITS oraz do przedstawienia wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie wdrożenia systemu eCall;

22. docenia gotowość operatorów sieci komórkowych do obsługi zgłoszeń eCall tak jak wszystkich innych zgłoszeń pod numer 112 i sugeruje, że powinni oni, podobnie jak państwa członkowskie, składać Komisji roczne sprawozdanie w sprawie poczynionych postępów i napotykanych trudności, szczególnie w odniesieniu do wskaźnika zgłoszenia eCall;

23. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że nawiązanie połączenia głosowego między użytkownikami pojazdu i operatorem PSAP w przypadku zgłoszenia alarmowego, umożliwiającego wzajemną komunikację, ogranicza ryzyko niewłaściwych reakcji i niepotrzebnych wyjazdów służb ratunkowych, takich jak wyjazdy do drobnych wypadków;

24. podkreśla, że występuje coraz większe zapotrzebowanie na wspólny protokół transmisji danych w odniesieniu do przekazywania takich informacji do punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach i centrów interwencji kryzysowej, tak aby unikać ryzyka pomyłki czy niewłaściwej interpretacji przekazywanych danych; podkreśla, że przekazywanie informacji do publicznych punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach przez operatorów sieci komórkowych powinno odbywać się w przejrzysty i niedyskryminujący sposób;

25. przypomina, że przechowywanie danych elektronicznych w PSAP może również przynosić dodatkowe korzyści, czyli na przykład stanowić podstawę zaawansowanych wytycznych dla członków służb ratunkowych, tak aby byli oni odpowiednio poinformowani o nowych źródłach zagrożeń, wobec jakich mogą zostać postawieni w wyniku rozwoju samochodów elektrycznych i innych nowych systemów napędowych;

26. uważa, że należy wspierać powiązania między PSAP a operatorami dróg dla usprawnienia zarządzania wypadkami, zgodnie z zaleceniami europejskiej platformy wdrożenia eCall (EeIP);

27. opiera intensywne prace przeprowadzone w ramach projektu HeERO (Harmonised eCall European Pilot) w zakresie pilotażowego transgranicznego uwierzytelniania zgłoszeń eCall; wzywa Komisję i państwa członkowskie do ściślejszej współpracy między krajowymi PSAP i służbami ratunkowymi, w szczególności w punktach granicznych w Europie, i do rozwijania wspólnych szkoleń i wymiany najlepszych praktyk, tak aby zwiększyć skuteczność całego łańcucha dostaw usług ratunkowych;

28. wzywa Komisję do dopilnowania, by system eCall i powiązania z PSAP były też kompatybilne z systemami, które wchodzą w interakcje z infrastrukturą oraz z inteligentnymi systemami pokładowymi (takimi jak inteligentne bariery bezpieczeństwa, które ostrzegają o możliwości wypadku, inteligentne pokładowe systemy pomiaru prędkości itd.);

Prywatne usługi zgłoszeń alarmowych

29. uważa, że publiczny system eCall w całej UE może współistnieć z prywatnymi usługami ratunkowymi, o ile spełnione są wszystkie standardy działania, zarówno w przypadku usług publicznych, jak i prywatnych, oraz bez względu na to, czy nabywca wybiera rozwiązanie prywatne, czy też nie, pojazdy będą wyposażone w publiczną usługę eCall dla zapewnienia ciągłości usługi we wszystkich państwach członkowskich w trakcie całego okresu życia pojazdu;

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

30. podkreśla, że system eCall musi być przyjazny dla użytkownika, a konsumentom należy zaproponować realistyczny przegląd systemu oraz kompleksową i wiarygodną informację dotyczącą dodatkowych funkcji lub usług związanych ze stosowaniem oferowanych pokładowych aplikacji prywatnych zgłoszeń alarmowych oraz na temat poziomu usług, jakiego mogą oczekiwać przy zakupie takiej aplikacji i związanego z tym kosztu;

31. domaga się, by w przypadku gdy konsument, który zakupił prywatną usługę zgłoszeń alarmowych, decyduje się z niej nie skorzystać lub podróżuje do kraju, w którym taka usługa nie jest oferowana, automatycznie udostępniana była publiczna usługa eCall za pośrednictwem numeru alarmowego 112;

32. uważa, że prywatni dostawcy usług eCall również mają możliwość przejścia w każdej chwili na ogólnounijny system eCall, przy czym nadal mogą oni świadczyć inne usługi;

33. wzywa przedsiębiorstwa UE, by włączyły się w proces tworzenia niezbędnych aplikacji, usług i obiektów infrastrukturalnych w ramach systemu eCall, tak aby stymulować ogólnounijną innowacyjność;

Ochrona danych

34. podkreśla, że system eCall w żadnym wypadku nie może zezwalać na śledzenie pojazdu, co oznacza, że musi być systemem uspijonym do czasu zainicjowania zgłoszenia alarmowego, zgodnie z zaleceniami grupy roboczej ds. ochrony danych ustanowionej na mocy art. 29; przypomina, że zasadniczym celem usługi eCall jest usprawnienie zarządzania wypadkami oraz że dane przekazywane w ramach usługi eCall nie mogą być w żadnym razie wykorzystywane do kontrolowania czy analizowania przejazdów danej osoby czy też do ustalania jej miejsca pobytu, jeżeli nie doszło do wypadku;

35. podkreśla konieczność uwzględnienia odpowiednich zasad, które przestrzegają przejrzystości, w procesie przetwarzania danych osobowych związanych z eCall, nie tylko przez operatorów sieci komórkowych, ale również przez wszystkie pozostałe zaangażowane podmioty, w tym producentów pojazdów, PSAP oraz służby ratunkowe, a także zapewnienia poszanowania zasad prywatności i ochrony danych osobowych zgodnie z europejskimi dyrektywami 95/46/WE i 2002/58/WE oraz z prawem krajowym; podkreśla, że we wszelkich przyszłych aktach prawnych należy jasno określać obowiązki różnych podmiotów objętych systemem eCall i wynikające z dyrektywy 95/46/WE, jak również metody przekazywania informacji osobom, których dane dotyczą, i ułatwiania wykonywania ich praw;

36. podkreśla, że świadczenie prywatnych usług eCall musi się odbywać z poszanowaniem zasad prywatności i ochrony danych, w szczególności gwarantując świadomą zgodę i możliwość rezygnacji, zgodnie z zaleceniami grupy roboczej ustanowionej na mocy art. 29; podkreśla, że świadoma zgoda konsumentów powinna bazować na pełnej informacji na temat ilości gromadzonych danych i celu ich gromadzenia, a konsumenci powinni mieć możliwość wycofania swojej zgody w każdym momencie;

37. podkreśla, że właściciel bądź dzierżawca pojazdu powinien, jako poinformowany konsument, zdecydować, kto uzyskuje dostęp do danych dotyczących prywatnych usług eCall przypisanych do pojazdu;

Inne powiązane dziedziny

38. podkreśla, że system eCall wykorzystuje składniki techniczne (pozycjonowanie satelitarne, zdolności przetwarzania i komunikowania), które mogą stanowić podstawę dla kilku innych zastosowań i usług pokładowych;

39. uważa, że aby zapewnić konsumentom wolny wybór, pokładowy system eCall musi być dostępny bezpłatnie i bez dyskryminacji dla wszystkich zainteresowanych podmiotów, takich jak dostawcy wyposażenia i usług samochodowych na rynku wtórnym, dostawcy wyposażenia, warsztaty samochodowe oraz niezależni dostawcy usług, pomoc drogowa i powiązane z nią usługi; wzywa Komisję do zapewnienia, by system eCall opierał się na interoperacyjnej platformie o otwartym dostępie z myślą o możliwych przyszłych aplikacjach i usługach podkładowych, aby wspierać innowacje i zwiększyć konkurencyjność europejskiego sektora technologii informacyjnych na rynkach światowych; podkreśla, że wszelkie tego typu zastosowania i usługi pozostają fakultatywne;

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

40. uważa, że wolny wybór dla klientów i otwarty dostęp dla dostawców usług powinny znaleźć się wśród kryteriów projektowych oryginalnie instalowanej przez producenta platformy pokładowej oraz że odnośne interfejsy pokładowe powinny podlegać standaryzacji, tak aby umożliwić uczciwą konkurencję i zachęcać do innowacji na europejskim rynku telematycznym;

41. podkreśla, że wszelkie dodatkowe usługi, które mają być wykorzystywane w pojeździe – zwłaszcza w trakcie jazdy – będą musiały być zgodne z jasnymi normami bezpieczeństwa i ochrony oraz ochrony danych i prywatności, a przestrzeganie tych norm powinno być mierzone i kontrolowane;

42. przypomina, że europejski system wspomagania satelitarnego (EGNOS) i Galileo mogą wnieść znaczący wkład w kontekście zarządzania ruchem drogowym i działań ratunkowych oraz że w związku z tym niezbędna jest kampania informacyjna promująca szersze wykorzystanie możliwości, jakie stwarzają te systemy w odniesieniu do stosowania systemu eCall;

43. uważa, że państwa członkowskie powinny mieć możliwość ustanowienia systemów filtrowania eCall na potrzeby PSAP, które pozwolą na szybką identyfikację zgłoszeń alarmowych, unikając tym samym przeciążenia centrali telefonicznych i zwiększając efektywność usług ratunkowych; uważa, że działania te powinny być wspierane przez Komisję;

44. wzywa państwa członkowskie, by we współpracy z Komisją opracowywały i realizowały krajowe programy pilotażowe z zakresu wdrażania automatycznego pokładowego systemu powiadamiania o wypadkach (eCall), tak aby zidentyfikować ewentualne problemy i przygotować grunt pod obowiązkowe wdrożenie tego systemu we wszystkich państwach członkowskich w 2015 r.;

45. domaga się, by standardowy interfejs eCall, tak zwany „przycisk eCall”, który jest łatwy do identyfikacji także dla osób niepełnosprawnych, instalowany był we wszystkich pojazdach, tak aby unikać nieporozumień i ewentualnego nieprawidłowego korzystania z systemu; wzywa Komisję i europejskie organizacje normalizacyjne do zaproponowania zharmonizowanego standardu dla takiego ręcznego mechanizmu uruchamiania;

46. wzywa Komisję do dokonania oceny możliwych skutków eCall w kontekście systemu wydatków na zdrowie publiczne; w związku z tym wzywa państwa członkowskie do uzgodnienia zharmonizowanej definicji poważnych urazów;

47. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zintensyfikowania ich działań w zakresie zapewnienia wyczerpujących informacji praktycznych za pomocą rozwoju ukierunkowanych i dalekosiężnych strategii komunikacji oraz w zakresie realizacji kampanii zwiększających świadomość w odniesieniu do systemu eCall, jego użycia i funkcji i wynikających z niego korzyści, również pod względem bezpieczeństwa obywateli Europy, tak aby zwiększyć powszechne zrozumienie takich usług ratunkowych i popyt na nie, ograniczając ryzyko, że te serwisy zostaną wykorzystane lub zrozumiane w sposób nieprawidłowy;

48. zaleca, aby Komisja zadbała, by usługa eCall stała się interoperacyjna z innymi podobnymi pokładowymi usługami ratunkowymi, które są promowane w regionach sąsiednich, takimi jak usługa ERA-GLONASS;

*

* *

49. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.