



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0205/2012

22.6.2012

VERSLAG

over eCall: een nieuwe 112-dienst voor burgers
(2012/2056(INI))

Commissie interne markt en consumentenbescherming
Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Olga Sehnalová, Dieter-Lebrecht Koch

(Gezamenlijke commissievergaderingen - Artikel 51 van het Reglement)

INHOUD

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING.....	13
UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE	18

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over eCall: een nieuwe 112-dienst voor burgers (2012/2056(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien de aanbeveling van de Commissie van 8 september 2011 ter ondersteuning van een EU-wijde eCall-dienst in elektronischecommunicatienetwerken voor de transmissie van op 112 gebaseerde noodoproepen uit voertuigen (eCalls),
- gezien Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen¹,
- gezien Richtlijn 2002/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 maart 2002 inzake de universele dienst en gebruikersrechten met betrekking tot elektronische-communicatienetwerken en -diensten (Universeledienstrichtlijn)²,
- gezien het werkdokument van de diensten van de Commissie "Samenvatting van de effectbeoordeling" – begeleidend document bij de aanbeveling van de Commissie ter ondersteuning van een EU-wijde eCall-dienst in elektronischecommunicatienetwerken voor de transmissie van op 112 gebaseerde noodoproepen uit voertuigen ('eCall') (SEC(2011)1020),
- gezien de mededeling van de Commissie "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020" (COM(2010)0389),
- gezien de mededeling van de Commissie "Een duurzame toekomst voor het vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruikersvriendelijk systeem" (COM(2009)0279),
- gezien de mededeling van de Commissie "eCall: tijd voor implementatie" (COM(2009)0434),
- gezien de mededeling van de Commissie "Naar een veiligere, schonere en meer doelmatige mobiliteit in Europa: Eerste verslag over "De intelligente auto" (COM(2007)0541),
- gezien de mededeling van de Commissie over het initiatief "De intelligente auto – ICT-promotie ten behoeve van slimmere, veiligere en schonere voertuigen" (COM(2006)0059),
- gezien de mededeling van de Commissie "eCall terug op schema brengen - Actieplan (Derde Mededeling over eSafety)" (COM(2006)0723),
- gezien de mededeling van de Commissie "eCall naar de burger brengen" (Tweede mededeling over eSafety) (COM(2005)0431),

¹ PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

² PB L 108 van 24.4.2002, blz. 51.

- gezien de mededeling van de Commissie "Informatie- en communicatietechnologie voor veilige en intelligente voertuigen" (COM(2003)0542),
- gezien de mededeling van de Commissie "Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid – Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid" (COM(2003)0311),
- gezien het werkdocument betreffende de gevolgen van het eCall-initiatief vanuit het oogpunt van bescherming van gegevens en van de persoonlijke levenssfeer (groep gegevensbescherming artikel 29 – 1609/06/EN, WP 125),
- gezien zijn resolutie van 25 oktober 2011 over mobiliteit en inclusie van mensen met een handicap en de Europese strategie voor mensen met een handicap 2010-2020¹,
- gezien zijn resolutie van 27 september 2011 over de verkeersveiligheid in Europa 2011-2020²,
- gezien de aangenomen schriftelijke verklaring inzake de noodzaak van via nummer 112 toegankelijke noodhulpdiensten³,
- gezien zijn resolutie van 6 juli 2010 over een duurzame toekomst voor het vervoer⁴,
- gezien zijn resolutie van 5 juli 2011 over de universele dienst en het alarmnummer 112⁵,
- gezien zijn resolutie van 23 april 2009 over het actieplan intelligente vervoerssystemen⁶,
- gezien zijn resolutie van 19 juni 2008 inzake het eerste verslag over de intelligente auto⁷,
- gezien zijn resolutie van 18 januari 2007 over het derde Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid – tussentijdse evaluatie⁸,
- gezien zijn resolutie van 27 april 2006 over verkeersveiligheid: eCall naar de burger brengen⁹,
- gezien zijn resolutie van 29 september 2005 over het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid – terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid¹⁰,
- gezien artikel 48 van zijn Reglement,
- gezien het gezamenlijke overleg van de Commissie interne markt en

¹ Aangenomen teksten, P7_TA(2011)0453.

² Aangenomen teksten, P7_TA(2011)0408.

³ Aangenomen teksten, P7_TA(2011)0519.

⁴ PB C 351E van 2.12.2011, blz. 13.

⁵ Aangenomen teksten, P7_TA(2011)0306.

⁶ PB C 184E van 8.7.2012, blz.50.

⁷ PB C 286E van 27.11.2009, blz. 45.

⁸ PB C 244E van 18.1.2007, blz. 220.

⁹ PB C 296E van 6.12.2006, blz. 268.

¹⁰ PB C 227E van 21.9.2006, blz. 609.

consumentenbescherming en de Commissie vervoer en toerisme overeenkomstig artikel 51 van het Reglement,

- gezien het gezamenlijk door de Wereldbank en de WHO in 2004 uitgebrachte verslag "World report on road traffic injury prevention",
 - gezien het verslag van de Commissie interne markt en consumentenbescherming en de Commissie vervoer en toerisme (A7-0205/2012),
- A. overwegende dat volgens prognoses van de Wereldbank en de WHO naar verwachting in alle delen van de wereld het aantal slachtoffers van verkeersongevallen zal stijgen (tegen 2020 zal het als doodsoorzaak van de negende naar de derde plaats opschuiven) en dat de verslechtering van de overlijdensratio voor 5- tot 14-jarigen voor zowel de ouders als de maatschappij een zware klap betekent,
- B. overwegende dat er volgens de gegevens over de Europese Unie voor 2004 jaarlijks meer dan 40 000 mensen om het leven komen door een ongeval en dat er 150 000 mensen permanent gehandicapt raken;
- C. overwegende dat het systeem voor noodoproepen (eCall) vanuit voertuigen tot doel heeft hulpdiensten in geval van een ernstig ongeval automatisch te alarmeren; er vallen immers minder dodelijke verkeersslachtoffers en de verwondingen zijn minder ernstig als gekwalificeerde en goed uitgeruste hulpdiensten sneller ter plekke zijn (het "gouden uur"-beginsel);
- D. overwegende dat een eCall-noodoproep automatisch wordt gegenereerd door in het voertuig ingebouwde sensoren die, wanneer zij worden geactiveerd, een gespreksverbinding en gegevensuitwisseling met een bepaald Public Safety Answering Point (publieke noodoproepcentrale of PSAP) tot stand brengen;
- E. overwegende dat er op basis van officiële statistische gegevens met betrekking tot eCall van wordt uitgegaan dat er na volledige implementatie van het systeem in auto's in de EU-landen jaarlijks tot wel 2500 mensenlevens zullen worden gered, waarbij bovendien de ernst van de verwondingen met 10 tot 15% zal afnemen;
- F. overwegende dat eCall ook voordelen oplevert voor weggebruikers die in eigen land of in het buitenland op reis zijn en bij een ongeval de weg en hun precieze locatie niet goed kennen;
- G. overwegende dat eCall het mogelijk maakt noodoproepen te versturen zonder taalbarrières dankzij de digitale gegevens in de vorm van een MSD-bericht (bericht met een minimumset basisgegevens), waardoor de kans op misverstanden en stress wordt verminderd, en helpt eventuele taalbarrières tussen de inzittenden en de PSAP-operator te overbruggen, wat belangrijk is in de veeltalige Europese omgeving;
- H. overwegende dat de implementatie van een EU-wijde eCall-dienst die in alle voertuigen en alle landen beschikbaar is, sinds 2002 voor de EU in de verkeersveiligheidscontext een belangrijke prioriteit is en dat deze dienst is opgenomen in het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020 als middel om de verkeersveiligheid te verhogen en bij te dragen aan de doelstelling om het aantal doden en gewonden op de Europese wegen te verminderen;

- I. overwegende dat de "geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall" is opgenomen onder de prioritaire acties van Richtlijn 2010/40/EU en dat de Commissie volgens deze richtlijn verplicht is om voor het einde van 2012 gemeenschappelijke specificaties vast te stellen voor de aanpassing van de PSAP's;
- J. overwegende dat de lidstaten verantwoordelijk blijven voor de keuze of PSAP's die eCalls ontvangen, worden georganiseerd in de vorm van een openbare organisatie of een commerciële organisatie waaraan door de overheid bevoegdheden worden gedelegeerd;
- K. overwegende dat het Memorandum van Overeenstemming (MvO) voor de totstandbrenging van een Europawijd in voertuigen ingebouwd interoperabel eCall-systeem tot dusver door 22 lidstaten, 5 geassocieerde staten en meer dan 100 organisaties is ondertekend; overwegende dat nog eens twee lidstaten hebben toegezegd een verplichte implementatie van eCall te steunen;
- L. overwegende dat het Parlement herhaaldelijk zijn steun heeft uitgesproken voor de invoering en de verplichte implementatie van eCall, wat de burgers tijdens het autorijden een groter veiligheidsgevoel zal geven;
- M. overwegende dat de Commissie sinds 2003 met haar beleid een vrijwillige benadering voor de implementatie van het systeem in de EU nastreeft, maar dat hierin tot op heden geen aanzienlijke vooruitgang is geboekt;
- N. overwegende dat de Commissie in haar mededeling van 2009 "eCall: tijd voor implementatie" aangaf dat, als tegen eind 2009 geen aanzienlijke vooruitgang zou zijn geboekt, zowel betreffende de beschikbaarheid van het eCall-systeem in voertuigen als betreffende de investeringen in de PSAP-infrastructuur, zij reguleringsmaatregelen zou voorstellen;
- O. overwegende dat volgens de resultaten van een in 2010 door de Commissie uitgevoerde openbare raadpleging over de implementatie van eCall meer dan 80% van de respondenten het eCall-systeem nuttig vindt en er een zou willen in zijn of haar voertuig;
- P. overwegende dat motorrijders tot de groep gebruikers behoren die de hulpdiensten het moeilijkst kunnen alarmeren als ze betrokken raken bij een verkeersongeval;
- Q. overwegende dat industriële voertuigen en landbouwvoertuigen, met name tractors, doorgaans in afgelegen en geïsoleerde gebieden opereren, waardoor zij vaak niet in staat zijn de hulpdiensten te alarmeren als zich een ongeval voordoet;
- R. overwegende dat er tegenwoordig commerciële noodoproepdiensten in voertuigen bestaan, maar dat geen van deze systemen dekking biedt over heel Europa en de marktpenetratie ervan onder de 0,4% van het wagenpark ligt, en dat sommige van deze diensten vanwege een gebrek aan commercieel succes opgedoekt zijn, waardoor de bestuurder voor de resterende levensduur van het voertuig de bewuste noodoproepdienst niet kan gebruiken;
- S. overwegende dat tal van tot dusver op basis van wetenschappelijke methoden uitgevoerde studies en projecten de positieve effecten van eCall voor de veiligheid hebben aangetoond;
- T. overwegende dat de technologie voorhanden is en dat er gemeenschappelijke EU-brede

normen zijn overeengekomen en middels proefprojecten nog verder worden verbeterd en getest door de industrie en de overheid;

- U. overwegende dat de Commissie in 2011 heeft bekendgemaakt dat ze in het eerste kwartaal van 2012 een nieuwe verordening zal presenteren waarin eCall als aanvullende verplichting zal worden opgelegd binnen het regelgevingskader inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen;
1. is ingenomen met de aanbeveling van de Commissie van 8 september 2011 en dringt er bij de lidstaten en de mobiel-netwerkexploitanten op aan om uiterlijk eind 2014 de nodige maatregelen en aanpassingen te hebben uitgevoerd; betreurt evenwel dat slechts 18 lidstaten op tijd hebben gereageerd; roept de resterende lidstaten op dit zo spoedig mogelijk te doen;
 2. betreurt de vertragingen en het gebrek aan vooruitgang die zich tot dusver bij de vrijwillige invoering van eCall blijken voor te doen, alsook het feit dat drie lidstaten het MvO voor eCall nog niet hebben ondertekend of nog niet hun steun hebben toegezegd voor de implementatie van eCall; dringt er derhalve bij de lidstaten die dat nog niet hebben gedaan, op aan de Mvo voor de ontwikkeling van een EU-brede interoperabele eCall-dienst in Europa te ondertekenen, en roept alle betrokken partijen ertoe op tegelijk werk te maken van het opzetten van deze dienst;
 3. onderstreept het feit dat er sprake is van aanzienlijke tekortkomingen in de werking van het Europees alarmnummer 112, waarop eCall zal worden gebaseerd; roept de lidstaten ertoe op haast te maken met het verhelpen van deze tekortkomingen en verzoekt de Commissie op dit gebied meer controles uit te voeren;
 4. is van oordeel dat eCall een openbaar noodoproepsysteem voor de gehele EU moet zijn, dat in het voertuig is ingebouwd en is gebaseerd op het nummer 112 en op gemeenschappelijke pan-Europese normen ter waarborging van de technologische neutraliteit, met als doel een betrouwbare, kwalitatief verantwoorde, betaalbare en gebruikersvriendelijke dienst te leveren die in heel Europa op een naadloze en interoperabele manier functioneert in alle auto's, ongeacht merk, land of huidige locatie van het voertuig, zodat de voordelen van eCall voor alle bestuurders worden geoptimaliseerd, ook voor gehandicapte mensen met speciale behoeften;
 5. benadrukt de positieve gevolgen van eCall zoals een beter incidentbeheer, het verminderen van congestie ten gevolge van ongevallen en het voorkomen van secundaire ongevallen, maar ook en vooral het feit dat de noodhulpdiensten eerder ter plaatse zullen zijn waardoor zij het aantal sterfgevallen en de ernst van de verwondingen als gevolg van verkeersongevallen kunnen beperken, hetgeen het vertrouwen van de Europese burgers tijdens hun reizen in andere lidstaten ten goede komt;
 6. is van mening dat eCall alleen ten goede zal komen aan personen die zich hoogwaardige voertuigen kunnen veroorloven als de invoering van het systeem wordt overgelaten aan de werking van de markt, terwijl verplichte invoering van een in alle voertuigen ingebouwd systeem tot lagere kosten en een universele implementatie in de hele EU zou resulteren;
 7. herinnert eraan dat de effectbeoordeling door de Commissie heeft aangetoond dat de aanneming van regelgeving voor een verplichte invoering van eCall momenteel de enige optie vormt waarbij verwezenlijking van alle positieve effecten mogelijk is;

8. dringt er bij de Commissie op aan in het kader van Richtlijn 2007/46/EG een voorstel in te dienen voor de verplichte implementatie tegen 2015 van een openbaar, op 112 gebaseerd eCall-systeem in alle nieuwe typegoedgekeurde auto's in alle lidstaten;
9. is van mening dat de publieke eCall-dienst gratis en verplicht zou moeten zijn, en moet worden geïnstalleerd in alle nieuwe voertuigen die onder het toepassingsgebied van dit voorstel vallen;
10. is van mening dat de publieke eCall-dienst eenvoudig, betaalbaar, gebruiksklaar en voor iedereen in de gehele EU toegankelijk moet zijn, ongeacht het voertuig en de locatie daarvan;
11. kan zich niet vinden in het idee dat de voertuiggerelateerde aspecten van eCall geleidelijk over een langere periode kunnen worden geïmplementeerd;
12. roept de Commissie ertoe op alle reguleringsmaatregelen voor te stellen die zij nodig acht ter voorkoming van nog grotere vertraging, die zal leiden tot dodelijke ongevallen welke vermeden hadden kunnen worden;
13. is van mening dat het opmaken van kosten-batenanalyses weliswaar een belangrijk instrument kan zijn voor het genereren van gegevens waarop complexe besluitvorming met betrekking tot investeringen en de introductie van nieuwe technologie kan worden gebaseerd, maar dat de waarde van deze methode in twijfel kan worden getrokken wanneer de analyses voor een belangrijk deel berusten op schattingen van de waarde van een mensenleven;
14. verzoekt de Commissie bij de beoordeling van het effect van de implementatie van eCall in de EU niet alleen rekening te houden met investerings- en operationele kosten, maar ook met de positieve maatschappelijke effecten;
15. roept de Commissie op om duidelijke aansprakelijkheidsregels op te stellen voor de bij het eCall-systeem betrokken partijen;
16. verzoekt de Commissie de mogelijkheid te evalueren van vals alarm door eCall-systemen, de gevolgen daarvan voor het dagelijks werk van nooddiensten, de noodzaak om een onderscheid te maken tussen ernstige en minder ernstige ongevallen en tussen noodsignalen en andere informatie die aan de nooddiensten moeten worden doorgegeven om een efficiënte hulpverlening te waarborgen; verzoekt de Commissie zo nodig concrete oplossingen voor te stellen voor deze problemen;
17. is verheugd over de instelling van het Europees platform voor de implementatie van eCall en roept de betrokken partijen en vertegenwoordigers van de lidstaten ertoe op aan het platform deel te nemen om een geharmoniseerde introductie van eCall te waarborgen;
18. verzoekt de Commissie te onderzoeken of het eCall-systeem in de nabije toekomst dient te worden uitgebreid tot andere voertuigen, zoals zware vrachtwagens, bussen en touringcars en gemotoriseerde tweewielers, en na te gaan of het ook moet worden uitgebreid tot o.a. landbouwtractoren en industriële voertuigen;
19. spreekt zich ervoor uit het gebruik van nomadische eCall-apparatuur toe te staan voor bestaande voertuigen;

PSAPs (Public Safety Answering Points): aan noodoproepen gelieerde aspecten

20. merkt op dat het essentieel is om alle PSAP's in alle lidstaten uit te rusten met hoogwaardige apparatuur, zodat hetzelfde niveau van bescherming kan worden geboden aan alle burgers van de Unie, en verzoekt de Commissie derhalve wetgeving voor te stellen die de lidstaten verplicht de infrastructuur van hun nooddiensten dusdanig aan te passen dat vanaf 2015 eCalls kunnen worden verwerkt op een manier die het beste past bij hun nationale structuren en dat zij voor iedereen toegankelijk zijn;
21. dringt er bij de Commissie op aan om voor eind 2012 in het kader van de ITS-richtlijn gemeenschappelijke specificaties voor PSAP's vast te stellen en een richtlijn inzake de implementatie van eCall voor te stellen;
22. stelt het op prijs dat de mobiel-netwerkeexploitanten bereid zijn om eCalls als elke andere 112-oproep te behandelen, en stelt voor dat zij en de lidstaten op jaarbasis verslag uitbrengen aan de Commissie over de geboekte vooruitgang en de ondervonden problemen, met name met betrekking tot het eCall-signaal;
23. is ingenomen met het feit dat de totstandbrenging van een spraakverbinding tussen de inzittenden van voertuigen en PSAP-operators die noodoproepen afhandelen, waardoor onderlinge communicatie mogelijk wordt gemaakt, zowel het risico van inadequate reacties als de onnodige inzet van noodhulpdiensten helpt voorkomen, bijvoorbeeld bij lichte ongevallen;
24. benadrukt dat er steeds meer behoefte is aan een gemeenschappelijk datatransferprotocol voor het doorsturen van informatie naar publieke noodoproepcentrales en nooddiensten, ten einde het risico voor verwarring en verkeerde interpretatie van gegevens tegen te gaan; benadrukt dat mobiel-netwerkeexploitanten de informatie op een transparante en niet-discriminerende manier naar de publieke noodoproepcentrales dienen door te sturen;
25. herinnert eraan dat het opslaan van elektronische gegevens in de PSAP's ook bijkomende voordelen kan opleveren, zoals het verschaffen van geavanceerde instructies om leden van de nooddiensten adequaat te informeren omtrent nieuwe risicobronnen waarmee zij mogelijk worden geconfronteerd als gevolg van de ontwikkeling van elektrische auto's en andere nieuwe aandrijfsystemen;
26. is van mening dat de communicatie tussen PSAP's en wegexploitanten moet worden bevorderd met het oog op een beter incidentbeheer, overeenkomstig de aanbevelingen van het Europees platform voor de implementatie van eCall (EeIP);
27. uit zijn waardering voor het vele werk dat in het kader van het HeERO-proefproject (Harmonised eCall European Pilot) wordt verricht met betrekking tot de grensoverschrijdende authenticatie van eCall; verzoekt de Commissie en de lidstaten de samenwerking tussen nationale PSAP's en noodoproepcentra te intensiveren, met name aan grensovergangen in Europa, en de ontwikkeling van gezamenlijke opleidingen en de uitwisseling van optimale praktijken te stimuleren, zodat over de hele keten van nooddienstverlening de effectiviteit verder kan worden verbeterd;
28. verzoekt de Commissie er tevens op toe te zien dat het eCall-systeem en de verbindingen met de PSAP's ook compatibel zijn met systemen die in interactie staan met de infrastructuur en

met intelligente boordsystemen (zoals intelligente veiligheidsmechanismen die waarschuwen voor potentiële ongevallen, ingebouwde intelligente snelheidssystemen, enz.);

Commerciële noodoproepdiensten

29. is van mening dat een publieke eCall-dienst voor de gehele EU kan bestaan naast commerciële noodoproepdiensten, op voorwaarde dat zowel door de openbare als door de commerciële dienst aan alle prestatienormen is voldaan, en op voorwaarde dat de openbare eCall-dienst – ook wanneer de koper van een voertuig voor een commerciële dienst kiest – in alle voertuigen wordt geïnstalleerd, zodat de continuïteit van de dienst in alle lidstaten kan worden gewaarborgd tijdens de volledige levensduur van het voertuig;
30. benadrukt dat het eCall-systeem gebruiksvriendelijk moet zijn, en wijst er met nadruk op dat de consumenten een realistisch totaalbeeld van het systeem en uitgebreide en betrouwbare informatie dienen te krijgen omtrent eventuele aanvullende functionaliteiten of diensten die bij de aangeboden commerciële boord- of noodoproepapparatuur in voertuigen worden geleverd, alsook omtrent de mate van dienstverlening die ze kunnen verwachten bij de aanschaf van dergelijke voorzieningen en over de daaraan verbonden kosten;
31. verlangt dat wanneer een consument ervoor kiest de commerciële noodoproepdienst uit te schakelen of naar een land reist waar een dergelijke dienst niet wordt aangeboden, de openbare 112 eCall-dienst automatisch beschikbaar wordt;
32. is van mening dat commerciële aanbieders van eCall-diensten ook te allen tijde de mogelijkheid dienen te hebben om over te schakelen op de Europawijde eCall-dienst, waarbij de mogelijkheid blijft bestaan hen te bellen voor andere diensten;
33. verzoekt de Europese ondernemingen om een actieve rol te spelen in de ontwikkeling van de nodige eCall-systeemtoepassingen, -diensten en -infrastructuur, om innovatie in de gehele EU te stimuleren;

Gegevensbescherming

34. onderstreept dat het publieke eCall-systeem in geen geval in staat mag zijn voertuigen op hun traject te volgen, hetgeen betekent dat het een dormant systeem moet blijven totdat een noodoproep wordt gegenereerd, overeenkomstig de aanbevelingen van de Groep gegevensbescherming artikel 29; herinnert eraan dat de eCall-dienst als belangrijkste doel heeft het incidentbeheer te verbeteren, en dat de door de eCall-dienst aangeleverde gegevens op geen enkele wijze mogen worden gebruikt om iemands gangen te controleren en in de gaten te houden of zijn locatie te bepalen, tenzij de bewuste persoon bij een ongeval betrokken is geraakt;
35. wijst er met nadruk op dat voor de verwerking van persoonsgegevens met betrekking tot eCall-oproepen adequate voorschriften dienen te worden vastgesteld met inachtneming van de nodige transparantie, niet alleen voor mobiel-netwerkeexploitanten, maar ook voor alle andere betrokken partijen, zoals voertuigfabrikanten, PSAP's en nooddiensten, teneinde de naleving van de beginselen inzake de persoonlijke levenssfeer en de bescherming van persoonsgegevens te waarborgen conform de Europese Richtlijnen 95/46/EG en 2002/58/EG en de nationale wetgeving; benadrukt dat eventuele nieuwe wetgeving meer duidelijkheid moet brengen in de uit Richtlijn 95/46/EG voortvloeiende verantwoordelijkheden van de

verschillende bij eCall betrokken actoren en in de manier waarop aan de betrokkenen informatie wordt verstrekt in verband met hun persoonsgegevens en waarop de uitoefening van hun rechten kan worden gefaciliteerd;

36. benadrukt dat commerciële eCall-diensten de beginselen van gegevensbescherming en de persoonlijke levenssfeer in acht dienen te nemen, door met name geïnformeerde toestemming te vragen en de mogelijkheid te bieden om de dienst uit te schakelen, overeenkomstig de aanbevelingen van de Groep artikel 29; is van mening dat de geïnformeerde toestemming door de consument nadrukkelijk dient te zijn gebaseerd op volledige informatie omtrent de omvang van de vergaarde gegevens en de doeleinden waarvoor deze zijn vergaard, en dat de consument bovendien zijn toestemming te allen tijde moet kunnen intrekken;
37. benadrukt dat de eigenaar of huurder van een voertuig als geïnformeerde consument moet kunnen bepalen wie toegang krijgt tot de gegevens betreffende het voertuig in verband met commerciële eCall-diensten;

Overige verwante aspecten

38. benadrukt dat het eCall-systeem gebruik maakt van technische componenten (plaatsbepaling met satellieten, verwerkings- en communicatiefuncties) die ook de basis kunnen vormen voor verscheidene toepassingen en diensten in het voertuig;
39. is van mening dat het in voertuigen ingebouwde eCall-systeem gratis en zonder discriminatie toegankelijk moet zijn voor alle belanghebbenden, zoals leveranciers van onderdelen voor vervolgmktproducten en -diensten, leveranciers van uitrusting, reparatiebedrijven en onafhankelijke dienstverleners, en wegenwacht- en aanverwante diensten, ten einde een vrije keuze voor de consument te waarborgen; verzoekt de Commissie te waarborgen dat het eCall-systeem gebaseerd zal zijn op een interoperabel platform met open toegang voor potentiële toekomstige boordvoorzieningen en -diensten om innovatie te stimuleren en de concurrentiepositie van de Europese informatietechnologiesector op de wereldmarkten te bevorderen; benadrukt dat dergelijke toepassingen en diensten facultatief moeten blijven;
40. is van oordeel dat vrije keuze voor de consument en vrije toegang voor dienstverleners deel moeten uitmaken van de ontwerpcriteria van fabrikanten van originele apparatuur voor ingebouwde platformen en dat interfaces voor ingebouwde platformen moeten worden gestandaardiseerd om eerlijke concurrentie mogelijk te maken en innovatie op de Europese markt voor telematicadiensten te bevorderen;
41. benadrukt dat iedere aanvullende dienst die in het voertuig kan worden gebruikt – met name tijdens het rijden – moet voldoen aan duidelijke normen inzake veiligheid, beveiliging, gegevensbescherming en de persoonlijke levenssfeer, en dat de naleving van dergelijke normen moet worden getoetst en gecontroleerd;
42. herinnert eraan dat de European Geostationary Navigation Overlay Service (Egnos) en Galileo aanmerkelijk kunnen bijdragen tot de wegverkeerscontrole en noodhulpinterventies, en dat een informatiecampagne vereist is ter bevordering van het bredere gebruik van de mogelijkheden die dit systeem biedt met betrekking tot de eCall-toepassing;
43. is van mening dat het de lidstaten moet worden toegestaan eCall-filtersystemen voor PSAP's in te voeren die snelle identificatie van dringende oproepen mogelijk maken, zodat wordt

voorkomen dat oproepcentra overbelast raken en zodat tegelijkertijd de efficiëntie van de hulpdiensten wordt vergroot; is van mening dat de Commissie hieraan haar steun moet verlenen;

44. roept de lidstaten ertoe op in samenwerking met de Commissie nationale proefprogramma's uit te werken en te realiseren met betrekking tot het geautomatiseerde systeem voor noodoproepen vanuit voertuigen (eCall), zodat eventuele problemen kunnen worden geïdentificeerd en de weg kan worden geëffend voor de verplichte invoering van het systeem in alle lidstaten tegen 2015;
45. pleit ervoor dat in alle voertuigen een gestandaardiseerde eCall-interface, een zogenoemde "eCall-knop", die ook voor personen met een handicap goed herkenbaar is, wordt aangebracht om misverstanden en mogelijk misbruik van het systeem te voorkomen; roept de Commissie en de Europese normalisatie-instellingen ertoe op om een geharmoniseerde norm voor een dergelijke handmatig te bedienen schakelaar voor te stellen;
46. verzoekt de Commissie de mogelijke impact van eCall op de uitgaven in de gezondheidszorg te evalueren; roept de lidstaten ertoe op in dit verband overeenstemming te bereiken over een geharmoniseerde definitie van "ernstige verwondingen";
47. verzoekt de Commissie en de lidstaten zich actiever te beijveren voor de verstrekking van uitgebreide praktische informatie door middel van de ontwikkeling van een gerichte en brede communicatiestrategie, en voor de implementatie van gecoördineerde bewustmakingscampagnes betreffende het eCall-systeem en de voordelen daarvan, alsmede het gebruik en de functionaliteiten ervan, ook in termen van veiligheid voor de EU-burgers, teneinde zowel het publieke inzicht in als de vraag naar dergelijke noodhulpdiensten te vergroten, en het risico dat deze diensten worden misbruikt of verkeerd begrepen tot een minimum te beperken;
48. beveelt aan dat de Commissie erop toeziet dat de eCall-dienst interoperabel is met soortgelijke in voertuigen ingebouwde nooddiensten die in naburige regio's worden gestimuleerd, zoals ERA-GLONASS;
49. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie en de regeringen en parlementen van de lidstaten.

TOELICHTING

Wat is eCall?

Wanneer zich een ernstig verkeersongeval voordoet, zal een voertuig uitgerust met eCall automatisch een noodoproep genereren. Zelfs als passagiers niet in staat zijn te spreken, zal eCall **een voiceverbinding tot stand brengen met de dichtstbijzijnde PSAP (Public Safety Answering Point – alarmcentrale voor openbare veiligheid) en een noodbericht verzenden** met een reeks minimumgegevens (minimum set of data, MSD), waaronder essentiële informatie over het ongeval, zoals de tijd, de precieze locatie, de rijrichting (via nauwkeurige op satelliet gebaseerde gegevens) en een beschrijving van het voertuig. eCall kan ook manueel worden geactiveerd.

Het gebruik van eCall kan ongevallen niet voorkomen, maar wel de effectiviteit van de nooddiensten verbeteren. Indien nooddiensten op tijd een melding krijgen en de plaats van het ongeval weten, kunnen ze snel ter plaatse komen en zal het risico op overlijden en de ernst van de verwondingen minder groot zijn (het "gouden uur"-beginsel).

Hoe werkt het?

De mobiel-netwerkeexploitant identificeert de 112-oproep als een eCall via het 'eCall-sigitaal' dat door de communicatiemodule van het voertuig aan het bericht wordt toegevoegd. De mobiel-netwerkeexploitant behandelt de eCall als elke andere 112-oproep en **stuurt de oproep naar het meest aangewezen noodoproepcentrum** - Public Safety Answering Point (PSAP) - als bepaald door de openbare diensten.

De PSAP-operator ontvangt zowel de voiceoproep als de MSD. De via de MSD verstrekte informatie wordt gedecodeerd en weergegeven op het scherm van de PSAP-operator. De **locatie en de rijrichting** van het voertuig kunnen worden weergegeven in een geografisch informatiesysteem. Tegelijk kan de operator horen wat er in het voertuig gebeurt en indien mogelijk met de inzittenden praten. Dit zal de operator helpen te bepalen welke nooddiensten op de plaats van het ongeval nodig zijn (ambulance, brandweer, politie) en snel de noodoproep en alle relevante informatie naar de juiste dienst door te sturen.

Voorts zal de PSAP-operator de wegen- en verkeersbeheercentra onmiddellijk kunnen melden dat zich op een welbepaalde plaats een incident heeft voorgedaan, waardoor andere weggebruikers sneller op de hoogte kunnen worden gebracht en zo nieuwe ongevallen worden voorkomen, de rijweg kan worden vrijgemaakt en congestie wordt verminderd.

Wat is er nodig voor de implementatie van eCall?

- ✓ Fabrikanten van voertuigen en apparatuur dienen in voertuigen een systeem te installeren dat in staat is eCall-oproepen te genereren en een reeks minimumgegevens te verzamelen en samen te voegen.
- ✓ De mobiel-netwerkeexploitanten dienen de eCall-oproepen (voice en gegevens) door te sturen naar de noodoproepcentrales.

- ✓ De lidstaten dienen hun PSAP-centrales aan te passen zodat ze eCall-oproepen (voice en gegevens) kunnen verwerken.

Wat is er tot dusver al gerealiseerd?

Het invoeren van een pan-Europese eCall-dienst die in alle voertuigen en in alle landen beschikbaar zou zijn, werd in 2002 als een van de hoogste prioriteiten beschouwd door de werkgroep van deskundigen op het gebied van verkeersveiligheid.

De Commissie heeft in 2003 de implementatie van een geharmoniseerde pan-Europese eCall-dienst opgenomen als een van de prioriteiten van het eSafety-initiatief en heeft haar steun betuigt aan de instelling van een stuurgroep voor eCall waarvan vertegenwoordigers van alle betrokken partijen deel uitmaken, om zo de vereisten van een dergelijke dienst vast te stellen.

Deze stuurgroep heeft in 2004 een memorandum van overeenstemming opgesteld voor het uitwerken van een pan-Europese interoperabele eCall-dienst in Europa en stelde een routekaart voor om eCall tegen eind 2009 vrijwillig in te voeren als standaardoptie in alle voertuigen in Europa. Dit document berust op vrijwillige basis en is bedoeld om aan te geven dat de ondertekenaars bereid zijn de tijdige invoering van eCall te ondersteunen. Slechts vier lidstaten hebben het memorandum van overeenstemming niet ondertekend.

eCall vormde ook een van de prioriteiten van het in 2006 opgestarte initiatief de intelligente auto en van het actieplan intelligente vervoerssystemen. De richtlijn intelligente vervoerssystemen heeft "*de geharmoniseerde voorziening in de gehele EU van een interoperabele eCall*" opgenomen als een van de prioritaire acties binnen het prioritaire gebied "Verkeersveiligheid en -beveiliging".

In 2009 werden in de mededeling "eCall: tijd voor implementatie" een aantal maatregelen voorgesteld ter ondersteuning van de vrijwillige invoering van de eCall-dienst in alle nieuwe wegvoertuigen in Europa. In de mededeling werd aangegeven dat, als tegen eind 2009 geen aanzienlijke vooruitgang zou zijn geboekt, zowel betreffende de beschikbaarheid van het eCall-systeem in voertuigen als betreffende de investeringen in de PSAP-infrastructuur, de Commissie reguleringsmaatregelen zou voorstellen.

De verplichte invoering van eCall

Conform de genoemde mededeling besloot de Commissie in 2011 wetgevingsmaatregelen te nemen om eCall verplicht in te voeren. Deze wetgevingsstrategie omvat 3 maatregelen:

1 - Een in september vorig jaar aangenomen aanbeveling van de Commissie, waarin de lidstaten wordt verzocht om de infrastructuur van hun noodoproepsysteem vast te leggen waarmee eCalls kunnen worden ontvangen; daarnaast **wordt mobiel-netwerkeexploitanten verzocht** om tegen eind 2014 het eCall-signaal **in te voeren** op hun netwerken zodat eCall-oproepen net als andere 112-oproepen worden behandeld (zonder kosten en met prioriteit binnen de netwerken).

Deze aanbeveling zal worden gevolgd door:

2 - Een gedelegeerde handeling die tegen eind 2012 zal worden vastgesteld overeenkomstig de ITS-richtlijn en strekt tot vastlegging van gemeenschappelijke specificaties voor de aanpassing

van de PSAP-infrastructuur.

3. - Een voorstel voor een verordening binnen de wetgeving voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen om invoering in voertuigen van de apparatuur voor de eCall-dienst te verplichten voor nieuwe typegoedgekeurde motorvoertuigen in Europa.

Standpunten van de rapporteurs

eCall: een openbare dienst ten gunste van alle Europeanen

De rapporteurs zijn van mening dat de verplichte implementatie van een openbare eCall-dienst niet gebaseerd mag zijn op – of afhankelijk mag zijn van – een positieve evaluatie van de eCall-dienst op zich, omdat ook rekening moet worden gehouden met de voordelen ervan voor de maatschappij als geheel.

eCall moet een openbare noodoproepdienst worden zonder kosten, en ten gunste van alle autobestuurders in Europa, ongeacht van welk merk hun auto is.

Commerciële noodoproepdiensten (TPS)

Aan het eind van de jaren negentig werden er in Europa voor het eerst systemen voor commerciële noodoproepdiensten in voertuigen ingebouwd. Merkgebonden noodoproepdiensten in voertuigen worden tegenwoordig in Europa en wereldwijd aangeboden door verschillende automerken en dienstverleners (bijv. Volvo, PSA, Fiat en BMW). Zij zijn gewoonlijk gekoppeld aan andere diensten, zoals pechhulp, ingebouwde mobiele telefonie, dynamische navigatie, enz.

De noodoproepen worden ontvangen door commerciële callcenters die de oproepen en de ongevalgegevens naar de PSAP's doorsturen. Elke fabrikant moet een akkoord bereiken met de PSAP-autoriteiten in ieder land waar hij de dienst wil invoeren, en dit op individuele basis.

Hoewel deze diensten, die meer dan 10 jaar geleden werden geïntroduceerd, hun nut hebben bewezen, blijft hun penetratiegraad in Europa erg laag (minder dan 0,4% van het wagenpark). De dienst wordt normaal gezien enkel aangeboden in auto's van de hogere klassen en in landen waar de commerciële vraag in dit segment groot genoeg is.

TPS wordt niet in alle landen van Europa aangeboden, dus als de voertuigen naar landen rijden waar het automerk deze dienst niet aanbiedt, wordt de dienst uitgeschakeld. Bovendien zijn sommige in het verleden geïntroduceerde diensten vanwege een gebrek aan commercieel succes opgedoekt, waardoor de bestuurder voor de resterende levensduur van het voertuig de noodoproepdienst in voertuigen niet kan gebruiken.

De rapporteurs zijn ervan overtuigd dat een openbare eCall-dienst voor de gehele EU gebaseerd op het alarmnummer 112 kan bestaan naast de commerciële noodoproepdiensten, op voorwaarde dat de nodige maatregelen worden getroffen om de continuïteit van de dienstverlening aan de consument te waarborgen.

Openbare en commerciële diensten met een meerwaarde

Na de implementatie van een openbare Europese eCall-dienst zullen nieuwe voertuigen worden voorzien van een ingebouwd basisteleplatform dat technische componenten met elkaar

verbindt (draadloze communicatie met nauwkeurige plaatsbepalingstechnologie en verbinding met de besturings- en sensorsystemen van de auto), en dat de basis kan vormen van een aantal ingebouwde toepassingen.

Zowel voertuigbestuurders als de auto- en telecommunicatie-industrie kunnen baat hebben bij nieuwe dienstverlening gebaseerd op het eCall-telematicaplatform en diens mogelijkheid om aanvullende gegevens in voertuigen te verzamelen en te gebruiken.

Diensten en toepassingen met een meerwaarde kunnen dus, zowel gratis als op commerciële basis, worden toegevoegd aan het ingebouwde systeem dat oorspronkelijk is ontworpen voor het openbare Europese eCall-systeem.

De rapporteurs zijn ervan overtuigd dat integratie van al deze mogelijke toepassingen in een consistente open-systeemarchitectuur kan leiden tot betere efficiëntie en toepasbaarheid, kostenvermindering en meer uitbreidingsmogelijkheden, waardoor nieuwe toepassingen kunnen worden geïntegreerd en bestaande kunnen worden verbeterd. De definitie van "open platform aan boord van voertuigen" maakt deel uit van het ITS-actieplan.

Open systemen aan boord van voertuigen waaruit de consument kan kiezen en waarvan de toegang niet wordt beperkt tot dienstverleners die door de voertuigfabrikant zijn aangesteld, zullen de gehele Europese markt van telematicadiensten stimuleren en zorgen voor meer vernieuwing en productverscheidenheid tegen betaalbare prijzen.

Daarom dienen een vrije keuze voor de consument en vrije toegang voor dienstverleners te worden opgenomen in de ontwerpcriteria van de fabrikanten voor ingebouwde platformen. Toegang tot de infrastructuur van voertuigen kan mogelijk worden gemaakt aan de hand van geschikte standaardinterfaces.

Bovendien dient iedere aanvullende dienst alleen te worden toegelaten indien deze de veiligheid en beveiliging tijdens het rijden niet nadelig beïnvloedt en voldoet aan overeengekomen normen.

Gegevensbescherming

Iedere aanvullende toepassing in voertuigen die gebaseerd is op het eCall-telematicaplatform dient volledig te voldoen aan de relevante verordeningen inzake gegevensbescherming en de persoonlijke levenssfeer. Meer bepaald gaat het hierom:

1. De doeleinden waarvoor de gegevens mogen worden gebruikt, dienen in de afzonderlijke contracten duidelijk te worden geformuleerd. In de contracten dient tevens duidelijk te worden vastgelegd dat de derde dienstverlener verantwoordelijk is voor het beheer van de relevante gegevens en zich dient te houden aan alle verplichtingen inzake gegevensbescherming en de persoonlijke levenssfeer die gelden voor gegevensbeheerders overeenkomstig de richtlijn gegevensbescherming en de nationale wetgevingen.
2. Alleen die gegevens mogen worden overgedragen die "noodzakelijk" en "relevant" zijn voor de vastgestelde doeleinden, d.w.z. dat ervoor moet worden gezorgd dat iedere derde dienstverlener alleen die gegevens ontvangt die nodig zijn voor de in het desbetreffende contract vastgelegde doeleinden.

Gebruik van nomadische apparatuur voor eCall-doeleinden

Hoewel de eCall-functionaliteit tot op zekere hoogte ook kan worden aangeboden via nomadische apparatuur (zoals mobiele telefoons), zijn de rapporteurs erg sceptisch over de verplichte invoering ervan bij nieuwe typegoedgekeurde voertuigen, aangezien deze nomadische apparatuur kan worden verwijderd of men gewoon kan vergeten deze te activeren.

De voordelen van eCall

Het grootste voordeel van eCall zal zijn dat er minder dodelijke verkeersslachtoffers zullen vallen en de verwondingen als gevolg van verkeersongevallen minder ernstig zullen zijn doordat nooddiensten sneller op de plaats van het ongeval zullen aankomen.

De kortere reddingstijd – het sneller ter plekke zijn van reddingsteams, politie en sleepdiensten – maakt het ook mogelijk om de plaats van het ongeval sneller vrij te geven, zodat eCall bewerkstelligt dat congestie minder lang duurt, het wegvervoer in Europa efficiënter wordt en de externe kosten lager zijn.

Voor overheden zullen de voordelen van eCall meestal bestaan uit vermindering van a) de medische consequenties van een ongeval, b) het risico op meer ongevallen op de bewuste plek, en c) de gevolgen van het ongeval voor het verkeer.

Voor de auto-industrie zal het verplicht installeren van een openbaar Europees eCall-systeem in alle nieuwe typegoedgekeurde voertuigen nieuwe mogelijkheden bieden om aanvullende diensten met een meerwaarde te leveren via het eCall-telematicaplatform.

Wat dit betreft, blijkt uit verschillende economische analyses over de effecten van de invoering van eCall in Europa dat de openbare eCall een belangrijke impuls zal geven voor de lancering van tal van commerciële diensten die klaar staan om op de markt te worden gebracht, maar nog een fantastische toepassing nodig hebben om succesvol te worden. Derhalve zou eCall aanvullende openbare en commerciële telematicadiensten kunnen bevorderen die leiden tot meer voordelen op zowel economisch als veiligheidsgebied.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	19.6.2012
Uitslag eindstemming	+: 58 -: 4 0: 8
Bij de eindstemming aanwezige leden	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Adam Bielan, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Cristian Silviu Buşoi, Antonio Cancian, Jorgo Chatzimarkakis, Birgit Collin-Langen, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Cornelis de Jong, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Christian Engström, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Vicente Miguel Garcés Ramón, Louis Grech, Mathieu Grosch, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Iliana Ivanova, Sandra Kalniete, Dieter-Lebrecht Koch, Ádám Kósa, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hans-Peter Mayer, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Laurence J.A.J. Stassen, Keith Taylor, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Bernadette Vergnaud, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Raffaele Baldassarre, Phil Bennion, Jürgen Creutzmann, Spyros Danellis, Ashley Fox, Zita Gurmai, Anna Hedh, María Irigoyen Pérez, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Marc Tarabella, Salvatore Tatarella, Kyriacos Triantaphyllides, Kerstin Westphal