EUROOPA PARLAMENT 2009–2014

Istungidokument

A7-0205/2012

22.6.2012

RAPORT

Kodanikele mõeldud uus hädaabikõne teenus eCall
(2012/2056(INI))

Siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon
Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöörid: Olga Sehnalová, Dieter-Lebrecht Koch

(Komisjonide ühised koosolekud – kodukorra artikkel 51)

SISUKORD

lk

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK 3

SELETUSKIRI..... 13

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS 18

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

kodanikele mõeldud uue hädaabikõne teenuse eCall kohta
(2012/2056(INI))

Euroopa Parlament,

– võttes arvesse komisjoni 8. septembri 2011. aasta soovitust, mis käsitleb ELi-ülese eCall-teenuse toetamist sõidukist numbrile 112 valitud hädaabikõnede („eCall-kõned") edastamiseks elektroonilistes sidevõrkudes,

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega[1],

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/22/EÜ universaalteenuse ning kasutajate õiguste kohta elektrooniliste sidevõrkude ja -teenuste puhul (universaalteenuse direktiiv)[2],

– võttes arvesse komisjoni talituste töödokumenti „Mõju hindamise kokkuvõte", mis on lisatud komisjoni soovitusele, mis käsitleb ELi-ülese eCall-teenuse toetamist sõidukist numbrile 112 valitud hädaabikõnede („eCall-kõned") edastamiseks elektroonilistes sidevõrkudes (SEC(2011)1020),

– võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020" (COM(2010)0389),

– võttes arvesse komisjoni teatist „Transpordi jätkusuutlik tulevik: kuidas kujundada integreeritud, tehnoloogiapõhist ja kasutajasõbralikku transpordisüsteemi" (COM(2009)0279),

– võttes arvesse komisjoni teatist „Aeg rakendada automaatse hädaabikõne süsteem eCall" (COM(2009)0434),

– võttes arvesse komisjoni teatist „Üleeuroopalise turvalisema, puhtama ja tõhusama liikuvuse suunas: esimene aruanne intelligentse auto kohta" (COM(2007)0541),

– võttes arvesse komisjoni teatist seoses „Intelligentse auto" algatusega „Teadlikkuse tõstmine: info- ja sidetehnoloogia targemate, turvalisemate ja keskkonnasõbralikumate sõidukite tarbeks" (COM(2006)0059),

– võttes arvesse komisjoni teatist „Automaatse hädaabikõne süsteemi juhtimine õigele teele – tegevuskava" (kolmas teatis e-ohutuse kohta) (COM(2006)0723),

– võttes arvesse komisjoni teatist „Kodanikele hädaabikõnede lähemale toomine" (2. teatis

[1] ELT L 207, 6.8.2010, lk 1.
[2] EÜT L 108, 24.4.2002, lk 51.

e-ohutuse kohta) (COM(2005)0431),

– võttes arvesse komisjoni teatist „Ohutute ja arukate sõidukite info- ja sidetehnoloogiad” (COM(2003)0542),

– võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm. Euroopa Liidu liiklusõnnetusohvrite arvu vähendamine poole võrra aastaks 2010: ühine vastutus” (COM(2003)0311),

– võttes arvesse töödokumenti eCalli algatuse mõju kohta andmekaitsele ja eraelu puutumatusele (artikli 29 töörühm – 1609/06/EN, WP 125),

– võttes arvesse oma 25. oktoobri 2011. aasta resolutsiooni puuetega isikute liikuvuse ja kaasamise ning Euroopa puuetega inimeste strateegia 2010–2020 kohta[1],

– võttes arvesse oma 27. septembri 2011. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse kohta aastatel 2011–2020[2],

– võttes arvesse vastu võetud kirjalikku deklaratsiooni vajaduse kohta 112 hädaabiteenuste kättesaadavuse järele[3],

– võttes arvesse oma 6. juuli 2010. aasta resolutsiooni transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta[4],

– võttes arvesse oma 5. juuli 2011. aasta resolutsiooni universaalteenuse ja hädaabinumbri 112 kohta[5],

– võttes arvesse oma 23. aprilli 2009. aasta resolutsiooni intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava kohta[6],

– võttes arvesse oma 19. juuni 2008. aasta resolutsiooni, milles käsitletakse esimest aruannet intelligentse auto kohta[7],

– võttes arvesse oma 18. jaanuari 2007. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi kohta – vahekokkuvõte[8],

– võttes arvesse oma 27. aprilli 2006. aasta resolutsiooni liiklusohutuse kohta: kodanikele hädaabikõnede lähemale toomine[9],

– võttes arvesse oma 29. septembri 2005. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi kohta – liiklusõnnetuste ohvrite arvu vähendamine Euroopa Liidus

---

[1] Vastuvõetud tekstid: P7_TA(2011)0453.
[2] Vastuvõetud tekstid: P7_TA(2011)0408.
[3] Vastuvõetud tekstid: P7_TA(2011)0519.
[4] ELT C 351 E, 2.12.2011, lk 13.
[5] Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2011)0306.
[6] ELT C 184 E, 8.7.2010, lk 50.
[7] ELT C 286 E, 27.11.2009, lk 45.
[8] ELT C 244 E, 18.1.2007, lk 220.
[9] ELT C 296 E, 6.12.2006, lk 268.

2010. aastaks poole võrra: jagatud vastutus[1],

– võttes arvesse kodukorra artiklit 48,

– võttes arvesse siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni ning transpordi- ja turismikomisjoni ühiseid arutelusid vastavalt kodukorra artiklile 51,

– võttes arvesse Maailmapanga ja Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) 2004. aastal ühiselt avaldatud aruannet liiklusvigastuste vältimise kohta maailmas,

– võttes arvesse siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni ning transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A7-0205/2012),

A. arvestades, et Maailmapanga ja WHO ennustuse kohaselt on maailma kõigis piirkondades oodata liiklusõnnetustes kannatanute arvu suurenemist (2020. aastaks tõusevad liiklusõnnetused surma põhjusena üheksandalt kohalt kolmandale kohale), ning arvestades, et statistiliselt harvemad 5–14aastaste surmaga lõppevad õnnetused on raske löök nii vanematele kui ka ühiskonnale;

B. arvestades, et Euroopa Liidu 2004. aasta andmete põhjal sureb õnnetustes igal aastal üle 40 000 inimese ja 150 000 inimesel tekib alaline puue;

C. arvestades, et sõidukisisese eCall-süsteemi eesmärk on tagada päästeteenistuste automaatne teavitamine raske õnnetuse korral, et vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu ning leevendada liiklusõnnetustes saadud vigastuste raskust kvalifitseeritud ja vastava varustusega abi varasema saabumisega (nn kuldse tunni põhimõte);

D. arvestades, et eCall-süsteemi hädaabikõne valimine toimub automaatselt sõidukisse paigaldatud andurite kaudu, mis loovad aktiveerumisel hääl- ja andmeside otse vastavate häirekeskustega;

E. arvestades, et eCall-süsteemi puudutavate ametlike statistiliste andmete kohaselt päästetakse ELi liikmesriikides süsteemi täieliku sõidukitesse paigaldamise järel hinnanguliselt aastas kuni 2500 inimelu ning samal ajal väheneb vigastuste raskusaste 10–15% võrra;

F. arvestades, et eCall-süsteem on kasulik oma riigis või välismaal reisivatele liiklejatele, kes ei pruugi tunda kohalikke teid ega teada õnnetuse ajal oma täpset asukohta;

G. arvestades, et eCall-süsteem võimaldab tänu edastatava miinimumteabe (Minimum Set of Data, MSD) sõnumi vormis sisalduvatele digitaalsetele andmetele teha hädaabikõnesid ilma keeleprobleemideta, mis vähendab tõenäoliselt arusaamatust ja stressi ning aitab kõrvaldada sõidukikasutajate ja häirekeskuse töötajate vahelise keelebarjääri, mis on Euroopa mitmekeelses keskkonnas oluline;

H. arvestades, et ELi-ülese eCall-teenuse – mida saab kasutada kõikides sõidukites ja kõikides riikides – kasutuselevõtmine on olnud liidu oluline prioriteet liiklusohutuse valdkonnas alates 2002. aastast ning see on lisatud liiklusohutuse tegevusprogrammi

[1] ELT C 227 E, 21.9.2006, lk 609.

aastateks 2011–2020 kui vahend, mille abil parandada liiklusohutust ja aidata kaasa liiklusõnnetuste tagajärjel hukkunute ja vigastatute arvu vähendamisele Euroopas;

I. arvestades, et direktiivis 2010/40/EL on prioriteetsete meetmete hulgas nimetatud „koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) ühtlustatud pakkumine kogu ELis" ning on sätestatud, et komisjon peab 2012. aasta lõpuks vastu võtma häirekeskuste täiustamise ühised spetsifikatsioonid;

J. arvestades, et liikmesriigid jäävad vastutavaks eCall-kõnesid vastuvõtvate häirekeskuste töö korralduse eest, olenemata sellest, kas need on avaliku sektori organisatsioonid või riigi volitusel tegutsevad erasektori organisatsioonid;

K. arvestades, et Euroopas koostalitlusvõimelise sõidukisisese eCall-süsteemi teostust käsitlevale vastastikuse mõistmise memorandumile on seni alla kirjutanud 22 liikmesriiki, viis assotsieerunud riiki ja üle 100 organisatsiooni; arvestades, et lisaks on eCall-süsteemi kohustuslikule kasutuselevõtmisele toetust avaldanud veel kaks liikmesriiki;

L. arvestades, et Euroopa Parlament on väljendanud toetust eCall-süsteemi kasutuselevõtmisele mitmel korral, toetades sealhulgas selle kohustuslikku rakendamist – algatus, mis aitab suurendada kodanike turvatunnet reisimisel;

M. arvestades, et vabatahtlikkusel põhinev lähenemisviis eCall-süsteemi kasutuselevõtmisele ELis on olnud komisjoni poliitika alates 2003. aastast, kuid see ei ole tänaseni märgatavat edu saavutanud;

N. arvestades, et oma 2009. aasta teatises „Aeg rakendada automaatse hädaabikõne süsteem eCall" märkis komisjon, et kui 2009. aasta lõpuks nii eCall-seadme sõidukitesse paigaldamisel kui ka häirekeskuste infrastruktuuri vajalike investeeringute tegemisel märkimisväärset edu ei saavutata, teeb komisjon reguleerivate meetmete ettepaneku;

O. arvestades, et komisjoni 2010. aastal korraldatud eCall-süsteemi kasutuselevõttu käsitleva konsultatsiooni tulemuste kohaselt pidas rohkem kui 80% vastanutest eCall-süsteemi kasulikuks ja soovis, et see oleks nende sõidukisse paigaldatud;

P. arvestades, et mootorratturid on kasutajate rühm, kellel võib liiklusõnnetuse korral olla kõige rohkem raskusi päästeteenistusse teatamisega;

Q. arvestades, et põllumajandus- ja tööstussõidukid, eriti põllumajandustraktorid, töötavad enamasti kaugetes ja eraldatud piirkondades, mistõttu ei saa nende juhid sageli õnnetuse korral päästeteenistust teavitada;

R. arvestades, et täna on olemas sõidukisisesed hädaabikõne erateenused ja neid võetakse Euroopas üha enam kasutusele, kuid ükski neist ei kata täielikult kogu ELi ja sellised teenused hõlmavad ainult alla 0,4% sõidukipargist, samal ajal kui mõned kasutusele võetud teenustest on turutõrgete tõttu kaotatud, mis jätab kasutaja sõiduki kasutusaja jooksul ilma sõidukisisese hädaabikõne teenuseta;

S. arvestades, et paljud teaduslikel meetoditel põhinevad uuringud ja projektid tõendavad eCall-süsteemi ohutust suurendavat mõju;

T. arvestades, et tehnoloogia on olemas ning tööstusharu osalejad ja ametiasutused on kokku leppinud ühtsed, kogu ELis kehtivad standardid ning täiustavad ja katsetavad neid katseprojektides;

U. arvestades, et komisjon teatas 2011. aastal avalikult, et ta esitab 2012. aasta esimeses kvartalis uue määruse, mis sisaldab mootorsõiduki tüübikinnitust reguleeriva raamistiku lisanõudena eCall-süsteemi;

1. tunneb heameelt komisjoni 8. septembri 2011. aasta soovituse üle ning nõuab tungivalt, et liikmesriigid ja mobiilsideoperaatorid rakendaksid selles nõutud meetmed ja täiustused hiljemalt 2014. aasta lõpuks; peab seevastu kahetsusväärseks, et ainult 18 liikmesriiki reageerisid õigel ajal; kutsub ülejäänud liikmesriike üles reageerima nii kiiresti kui võimalik;

2. peab kahetsusväärseks seniseid viivitusi ja edu puudumist eCall-süsteemi vabatahtlikul kasutuselevõtmisel ning seda, et kolm liikmesriiki ei ole alla kirjutanud eCall-süsteemi vastastikuse mõistmise memorandumile ega väljendanud toetust eCall-süsteemi kasutuselevõtmisele; palub seetõttu nendel liikmesriikidel, kes ei ole seda veel teinud, kirjutada alla ELi-ülese koostalitlusvõimega eCall-teenuse arendamist käsitlevale vastastikuse mõistmise memorandumile ning nõuab tungivalt, et kõik osapooled tegutseksid samal ajal, et tagada selle teenuse sisseseadmine;

3. rõhutab tõsiasja, et eCall-süsteemi aluseks oleva Euroopa hädaabinumbri 112 toimimises esineb suuri lünki; kutsub liikmesriike üles neid lünki kiiremas korras kõrvaldama ning palub komisjonil tõhustada järelevalvet selle üle;

4. on seisukohal, et eCall peaks olema avalik ELi-ülene hädaabikõne süsteem, mis on sõidukisse sisse ehitatud ning põhineb hädaabinumbril 112 ja ühtsetel üleeuroopalistel standarditel, et tagada usaldusväärne, kvaliteetne, soodne ja kasutajasõbralik teenus, mis suudab töötada tõrgeteta ning koostalitlusvõimeliselt kõikides autodes üle kogu Euroopa, olenemata sõiduki margist, riigist või tegelikust asukohast, see muudab eCall-süsteemi võimalikult kasutoovaks kõikidele liiklejatele, kaasa arvatud erivajadustega puudega inimestele;

5. rõhutab eCall-süsteemi positiivset mõju mitte ainult vahejuhtumiste paremal haldamisel, õnnetustest tingitud liiklusummikute vähendamisel ja järgnevate õnnetuste vältimisel, vaid ka peamiselt päästeteenistuste saabumise kiirendamisel ning seega liiklusõnnetuste põhjustatud surmade arvu ja vigastuste raskusastme vähendamisel, tänu millele suureneks teistes liikmesriikides reisivate eurooplaste kindlustunne;

6. on seisukohal, et kui eCall-süsteemi kasutuselevõtt jätta turujõudude hooleks, toob see kasu ainult inimestele, kes saavad endale lubada kõrge hinnaklassi sõidukeid, samas kui kõikidesse sõidukitesse sisseehitatud süsteemi kohustuslik kasutuselevõtt vähendaks kulusid ning tooks kaasa süsteemi üldise ELi-ülese rakendamise;

7. tuletab meelde, et komisjoni mõjuhinnangu põhjal on reguleerivate meetmete vastuvõtmine eCall-süsteemi kohustuslikuks kasutuselevõtmiseks praegu ainus võimalus saavutada kogu positiivne mõju;

8. nõuab tungivalt, et komisjon esitaks direktiivi 2007/46/EÜ raamistikus ettepaneku, et tagada avaliku, hädaabinumbrile 112 tehtavatel kõnedel põhineva eCall-süsteemi kohustuslik kasutuselevõtmine 2015. aastaks kõikides uutes tüübikinnitusega autodes ja kõikides liikmesriikides;

9. on seisukohal, et avalik eCall-teenus peaks olema tasuta ja kohustuslik ning see tuleks paigaldada kõikidesse uutesse sõidukitesse, mis on selle ettepanekuga hõlmatud;

10. on seisukohal, et avalik eCall-teenus peab olema lihtne, soodne, toimiv ja kättesaadav igaühele kogu ELis, sõltumata sõidukist ja selle asukohast;

11. on vastu ideele, et eCall-süsteemi sõidukisiseseid aspekte võiks rakendada järk-järgult pikema aja jooksul;

12. palub komisjonil teha ettepanek ka muude reguleerivate meetmete kohta, mis on vajalikud lisaviivituste vältimiseks, mis võivad tuua kaasa ärahoitavaid surmajuhtumeid;

13. on seisukohal, et kuigi tasuvusanalüüsi meetodil võib olla tähtis roll selliste andmete tootmisel, millele tuginedes langetada investeeringute ja tehnoloogia kasutuselevõtuga seotud keerulisi otsuseid, võib sellel olla kaheldav väärtus, kui tähtis osa analüüsist hõlmab inimelu väärtuse hindamist;

14. palub komisjonil võtta eCall-süsteemi ELis kasutuselevõtu mõju hindamisel peale investeerimis- ja käitamiskulude arvesse ka süsteemi rakendamisega kaasnevat sotsiaalset kasu;

15. palub komisjonil kehtestada selged eeskirjad eCall-süsteemiga seotud sidusrühmade vastutuse kohta;

16. kutsub komisjoni üles hindama eCall-süsteemide tekitatud valehäirete võimalikkust, selliste valehäirete mõju igapäevastele hädaabiteenustele, vajadust eristada raskeid õnnetusi kergematest õnnetustest ning häiresignaale muust teabest, mis tuleb päästeteenitustele nende tõhusa töö tagamiseks edastada; palub komisjonil vajaduse korral pakkuda nendele probleemidele konkreetseid lahendusi;

17. kiidab heaks Euroopa eCall-süsteemi rakendamise platvormi loomise ning nõuab selles asjaomaste sidusrühmade ja liikmesriikide esindajate osalemist, et tagada eCall-süsteemi ühtlustatud kasutuselevõtt;

18. palub komisjonil kaaluda, kas eCall-süsteemi tuleks lähitulevikus laiendada ka muudele sõidukitele, nagu raskeveokid, bussid ja kaherattalised mootorsõidukid, ning hinnata, kas seda tuleks laiendada ka põllumajandustraktoritele ja tööstussõidukitele;

19. on seisukohal, et olemasolevates sõidukites tuleks lubada kasutada järelturu eCall-seadmeid;

Häirekeskused ja hädaolukordadele reageerimise aspektid

20. märgib, et kogu liidu kodanikele ühtlase kaitsetaseme kindlustamiseks on oluline tagada,

et kõik häirekeskused kõikides liikmesriikides oleksid varustatud kõrge standardi kohaselt, ning palub seetõttu komisjonil esitada õigusakti ettepanek, millega nõutakse, et liikmesriigid täiustaksid oma päästeteenistuste infrastruktuuri ja koolitaksid vastavalt operaatoreid, et suuta 2015. aastaks käsitleda eCall-kõnesid viisil, mis sobib nende riiklike struktuuridega kõige paremini kokku ja teeb need igaühele kättesaadavaks;

21. nõuab tungivalt, et komisjon võtaks 2012. aasta lõpuks intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi raames vastu häirekeskuste ühised spetsifikatsioonid ja esitaks eCall-süsteemi rakendamist käsitleva direktiivi ettepaneku;

22. tunnustab mobiilsideoperaatorite valmisolekut käsitleda eCall-kõnesid võrdselt kõigi teiste numbrile 112 tehtavate kõnedega ning soovitab mobiilsideoperaatoritel koos liikmesriikidega esitada komisjonile iga-aastase aruande eelkõige eCall-lipuga seoses saavutatud edu ja seejuures tekkinud raskuste kohta;

23. pooldab asjaolu, et sõidukikasutajate ja hädaabikõnesid käsitlevate häirekeskuste operaatorite vahel häälside loomine võimaldab vastastikust suhtlemist ning vähendab näiteks kerge õnnetuse korral asjakohatu reageerimise ja päästeteenistuse mittevajaliku kohalesaatmise ohtu;

24. rõhutab, et üha ilmsemaks muutub vajadus ühise andmevahetusprotokolli järele, mis aitaks sellist teavet edastada häirekeskustesse ja päästeteenistustele, et vältida edastatud teabe segiajamise või väärtõlgendamise ohtu; rõhutab, et teabe edastamine mobiilsideoperaatoritelt häirekeskustesse peaks olema korraldatud läbipaistvalt ja mittediskrimineerivalt;

25. tuletab meelde, et häirekeskustes olevad elektroonilised andmed võivad pakkuda ka täiendavaid eeliseid, näiteks paremad juhised päästeteenistuse töötajatele, et nad oleksid piisavalt teadlikud uutest ohuallikatest, millega nad võivad kokku puutuda elektriautode ja muude uute jõuseadmete süsteemide arengu tõttu;

26. on seisukohal, et tuleks edendada häirekeskuste ja teede haldajate vahelisi sidemeid vahejuhtumite haldamise tõhustamiseks kooskõlas Euroopa eCall-süsteemi rakendamise platvormi soovitustega;

27. toetab Euroopa ühtlustatud eCall-süsteemi katseprojekti HeERO raames eCall-kõnede piiriülese autentimise testimise alal tehtud põhjalikku tööd; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tihendama koostööd riikide häirekeskuste ja päästeteenistuste vahel, eelkõige Euroopa piiriülestes punktides, ning ergutama ühiste koolituste korraldamist ja parimate tavade vahetamist, et parandada terve hädaabiteenuste osutamise ahela tulemuslikkust;

28. palub komisjonil tagada, et eCall-süsteem ja sidemed häirekeskustega oleksid vastavuses ka infrastruktuuri interaktiivsete süsteemidega ning sõidukitesse paigaldatud arukate süsteemidega (näiteks arukas turvatõkkesüsteem, mis teavitab õnnetuste võimalikkusest, sõidukisse paigaldatud arukas kiirussüsteem jne);

Hädaabikõne erateenused

29. on seisukohal, et avalik ELi-ülene eCall-teenus võib eksisteerida kõrvuti hädaabikõne erateenustega, tingimusel et nii avaliku kui ka erasektori teenuste puhul on täidetud kõik nende osutamisega seotud standardid ning et olenemata sellest, kas sõiduki ostja otsustab kasutada eralahendust või mitte, on kõik sõidukid varustatud avaliku eCall-teenusega, et tagada teenuse järjepidevus kõikides liikmesriikides sõiduki kogu kasutusaja jooksul;

30. rõhutab, et eCall-süsteem peab olema kasutajasõbralik ning tarbijatele tuleks anda süsteemist realistlik ülevaade ning igakülgset ja usaldusväärset teavet lisafunktsioonide või -teenuste kohta, mis on seotud pakutavate sõidukisiseste hädaabikõne erarakendustega, ning selliste rakenduste ostmisel teenuse eeldatava taseme ja seotud kulude kohta;

31. nõuab, et juhul, kui hädaabikõne erateenuse tellinud tarbija otsustab seda teenust mitte kasutada või reisib riiki, kus seda teenust ei pakuta, peaks olema automaatselt kättesaadav avalik numbril 112 põhinev eCall-teenus;

32. on seisukohal, et eCall-erateenuse pakkujad saavad samuti igal ajal üle minna ELi-ülese eCall-teenuse pakkumisele, jätkates samal ajal muude kõneteenuste osutamist;

33. kutsub ELi ettevõtjaid üles osalema eCall-süsteemi vajalike rakenduste, teenuste ja infrastruktuuri väljatöötamises, et ergutada uuendustegevust kogu ELis;

Andmekaitse

34. rõhutab asjaolu, et kooskõlas artikli 29 kohase andmekaitsealase töörühma soovitustega ei tohi avalik eCall-süsteem mingil juhul võimaldada sõiduki teekonna jälgimist, see tähendab, et see peab jääma kuni hädaabikõne valimiseni passiivseks süsteemiks; tuletab meelde, et eCall-teenuse peamine eesmärk on vahejuhtumite haldamise parandamine ning eCall-teenuse kaudu edastatavaid andmeid ei tohi mingil viisil kasutada isiku liikumise jälgimiseks või analüüsimiseks või tema asukoha määramiseks, kui inimene ei ole sattunud õnnetusse;

35. rõhutab, et asjakohased läbipaistvust järgivad eeskirjad tuleks lisada eCall-kõnedega seotud isikuandmete töötlemiseks mitte ainult mobiilsideoperaatorite, vaid ka kõigi teiste osalejate, sealhulgas sõidukitootjate, häirekeskuste ja päästeteenistuste poolt, et tagada eraelu puutumatuse ja isikuandmete kaitsega seotud põhimõtete austamine vastavalt Euroopa Liidu direktiividele 95/46/EÜ ja 2002/58/EÜ ning siseriiklikele õigusaktidele; rõhutab, et kõik tulevased õigusaktid peaksid selgitama direktiivis 95/46/EÜ sätestatud eCall-süsteemiga seotud erinevate asjaosaliste kohustusi ning andmesubjektidele teabe andmise ja nende õiguste kasutamise lihtsustamise võimalusi;

36. rõhutab, et eCall-erateenused peavad järgima eraelu puutumatuse ja andmekaitse põhimõtteid ning eelkõige tuleb kooskõlas artikli 29 kohase töörühma soovitustega näha ette teavitatud nõusolek ja võimalus teenusest loobuda; rõhutab, et tarbija teavitatud nõusolek peaks põhinema täielikul teabel kogutavate andmete hulga ja nende kogumise eesmärgi kohta ning tarbijatel peaks olema võimalik nõusolek igal ajal tagasi võtta;

37. rõhutab, et sõiduki omanik või liisingusse võtja peaks teavitatud tarbijana otsustama, kes pääseb juurde sõidukile registreeritud eCall-erateenust käsitlevatele andmetele;

Muud seotud valdkonnad

38. rõhutab, et eCall-süsteemis kasutatakse tehnilisi komponente (asukoha määramine satelliitside abil, töötlemis- ja sidefunktsioonid), millel võivad põhineda ka mitmed muud sõidukisisesed rakendused ja teenused;

39. on seisukohal, et selleks, et tagada kliendi valikuvabadus, peaks sõidukisisene eCall-süsteem olema tasuta juurdepääsetav ega tohiks diskrimineerida ühtegi sidusrühma, nagu autode järelturu toodete ja teenuste pakkujad, seadmete tarnijad, remonditöökojad ja sõltumatud teenuseosutajad, autoabi ettevõtjad ja muude seotud teenuste osutajad; palub komisjonil tagada, et eCall-süsteemi aluseks on koostalitlusvõimeline ja avatud juurdepääsuga platvorm võimalikele tulevastele sõidukisisestele rakendustele või teenustele, et ergutada uuendust ja Euroopa infotehnoloogiatööstuse konkurentsivõimet üleilmsetel turgudel; rõhutab, et kõik sellised rakendused ja teenused jäävad vabatahtlikuks;

40. on seisukohal, et klientide valikuvabadus ja teenuseosutajate vaba juurdepääs peaksid kuuluma algseadmete valmistaja sõidukisisese platvormi väljatöötamise kriteeriumide hulka ning et sõidukisisesed seotud liidesed peaksid olema standarditud selliselt, et need võimaldaksid ausat konkurentsi ja ergutaksid Euroopa telemaatikaturu uuendustegevust;

41. rõhutab, et kõik muud sõidukis – eriti sõidu ajal – kasutatavad lisateenused peavad vastama selgetele ohutus-, julgeoleku- ning andmekaitse- ja eraelu puutumatuse standarditele ning standarditele vastavust tuleb mõõta ja kontrollida;

42. tuletab meelde, et Euroopa Geostatsionaarne Navigatsioonilisasüsteem (EGNOS) ja Galileo võivad olulisel määral aidata kaasa maanteeliikluse korraldamisele ja hädaolukordadele reageerimisele ning et selleks on vaja teavituskampaaniat, mis edendaks nende võimaluste tõhusamat ärakasutamist, mida see süsteem eCall-rakendusega seoses pakub;

43. on seisukohal, et liikmesriikidel tuleks lubada luua häirekeskustele eCall-kõnede filtreerimissüsteeme, mis võimaldavad kiireloomulised kõned kiiresti kindlaks teha ning väldivad seeläbi kõnekeskuste ülekoormamist ja suurendavad päästeteenistuste tõhusust; on arvamusel, et komisjon peaks neid jõupingutusi toetama;

44. palub liikmesriikidel koostöös komisjoniga luua ja viia ellu sõidukisisese automaatse hädaabikõne süsteemi (eCall) rakendamise riiklikud katseprogrammid, et selgitada välja võimalikud probleemid ning valmistuda süsteemi kohustuslikuks rakendamiseks kõikides liikmesriikides 2015. aastal;

45. nõuab, et arusaamatuste ennetamiseks ja süsteemi võimaliku kuritarvitamise vältimiseks paigaldataks kõikidesse sõidukitesse standardne eCall-liides ehk nn eCall-nupp, mille leiavad kergesti üles ka puudega inimesed; kutsub komisjoni ja Euroopa standardiorganisatsioone üles tegema ettepanekut sellise käsitsi kasutatava mehhanismi ühtse standardi kohta;

46. kutsub komisjoni üles hindama eCall-süsteemi võimalikku mõju riiklike tervishoiusüsteemide kulutustele; palub sellega seoses liikmesriikidel kokku leppida ühtne

raskete vigastuste määratlus;

47. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles hoogustama tegevust eCall-süsteemi ja sellest tulenevat kasu, selle kasutamist ja funktsioone – ka ELi kodanike turvalisuse seisukohast – käsitleva põhjaliku praktilise teabe andmisel sihtotstarbelise ja laiaulatusliku teavitamisstrateegia väljatöötamise kaudu ning teadlikkuse tõstmise kooskõlastatud kampaaniate rakendamisel, et suurendada üldsuse arusaamist sellistest hädaabiteenustest ja nõudlust nende järele ning vähendada ohtu, et teenuseid kasutatakse või mõistetakse valesti;

48. soovitab komisjonil kanda hoolt selle eest, et eCall-teenus oleks koostalitlusvõimeline naaberpiirkondades edendatavate muude sarnaste sõidukisiseste hädaabiteenustega, näiteks ERA-GLONASS-teenusega;

49. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule, komisjonile ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.

SELETUSKIRI

Mis on automaatse hädaabikõne süsteem eCall?

Raske liiklusõnnetuse korral valib automaatse hädaabikõne süsteemiga varustatud sõiduk automaatselt hädaabinumbri. Isegi juhul, kui reisijad rääkida ei saa, loob automaatse hädaabikõne süsteem häälühenduse lähima häirekeskusega ning edastab hädaabisõnumi ja miinimumteabe, mis sisaldab olulisemat teavet õnnetuse kohta, nagu aeg, täpne asukoht, sõidusuund (tehakse kindlaks satelliidisüsteemi kaudu saadavate täpsete andmete põhjal) ning sõiduki kirjeldus. Automaatse hädaabikõne süsteemi on võimalik aktiveerida ka käsitsi.

Automaatse hädaabikõne süsteem ei hoia liiklusõnnetusi ära, kuid aitab parandada päästeteenistuste tõhusust. Kui päästeteenistusi teavitatakse kohe ja nad teavad õnnetuse asukohta, on neil võimalik kiiresti sündmuskohale saabuda ning see vähendab surma ja tõsiste vigastuste ohtu (nn kuldse tunni põhimõte).

Kuidas eCall töötab?

Sõiduki sisemoodul lisab kõnele nn eCall-lipu (eCall *flag*), mis näitab mobiilsideoperaatorile, et 112-kõne on automaatne hädaabikõne. Mobiilsideoperaator käsitleb eCall-kõnet nagu mis tahes muud 112-kõnet ning suunab selle kõige sobivamasse riigiasutuste poolt kindlaksmääratud häirekeskusesse.

Häirekeskuse operaator võtab vastu nii häälkõne kui ka miinimumteabe. Miinimumteabes sisalduvad andmed dekodeeritakse ja kuvatakse häirekeskuse operaatori ekraanil. Sõiduki asukohta ja sõidusuunda on võimalik näidata geoinfosüsteemis. Samal ajal kuuleb operaator autos toimuvat ning saab võimaluse korral sõidukis olevate inimestega rääkida. See aitab operaatoril teha kindlaks, millist päästeteenistust (kiirabi, tuletõrje, politsei) õnnetuskohal vajatakse, ning edastada kiiresti häire ja asjakohane teave õigele teenistusele.

Lisaks saab häirekeskuse operaator viivitamata teavitada maantee- ja liiklusohutusametit õnnetuse toimumisest teatud kohas, mis aitab kiiremini edastada teavet teistele liiklejatele järgnevate õnnetuste vältimiseks ning kiirendada sõidutee vabastamist liiklusummikute vähendamiseks.

Mida on vaja automaatse hädaabikõne süsteemi eCall kasutuselevõtuks?

- ✓ Sõidukite ja seadmete tootjad peaksid lisama sõidukisisese süsteemi, mis valib hädaabikõne ning kogub ja koondab miinimumteabe.

- ✓ Mobiilsideoperaatorid peaksid edastama hädaabikõned (nii häälkõne kui ka andmed) häirekeskustesse.

- ✓ Liikmesriigid peaksid ajakohastama oma häirekeskused hädaabikõnede (nii häälkõne kui ka andmed) käsitlemiseks.

Mida siiani tehtud on?

Üleeuroopalise eCall-teenuse kasutuselevõtmine kõikides sõidukites ja kõikides riikides oli 2002. aastal liiklusohutuse asjatundjate töörühma üks peamisi prioriteete.

Komisjon lisas 2003. aastal ühtlustatud üleeuroopalise eCall-teenuse kasutuselevõtmise e-ohutuse algatuse prioriteetide hulka ning toetas hädaabikõne juhtrühma loomist, milles osalevad kõigi sidusrühmade esindajad, et määrata kindlaks sellise teenuse nõuded.

Juhtrühm koostas 2004. aastal vastastikuse mõistmise memorandumi (eCall MoU) üleeuroopalise koostalitlusvõimelise eCall-teenuse väljatöötamise suunas Euroopas ja esitas tegevuskava eesmärgiga alustada 2009. aastaks automaatse hädaabikõne süsteemi eCall vabatahtlikku paigaldamist standardse valikuna kõikidesse sõidukitesse Euroopas. See dokument on vabatahtlik ja selle eesmärk on kajastada allakirjutanute kohustust toetada automaatse hädaabikõne süsteemi eCall õigeaegset rakendamist. Vastastikuse mõistmise memorandumile ei ole alla kirjutanud vaid neli liikmesriiki.

Automaatse hädaabikõne süsteem eCall oli ka 2006. aastal käivitatud intelligentse auto algatuse ja intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava üks prioriteete. Intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv näeb liiklusohutuse ja turvalisusega seotud rakenduste prioriteetses valdkonnas ühe prioriteetse meetmena ette *„koostalitlusvõimelise eCall-teenuse ühtlustatud pakkumise kogu ELis”*.

Teatises „Aeg rakendada automaatse hädaabikõne süsteem eCall” esitati 2009. aastal terve hulk meetmeid eCall-teenuse vabatahtlikult kasutuselevõtmiseks kõikides uutes maanteesõidukites Euroopas. Teatises märgiti, et kui 2009. aasta lõpuks nii eCall-seadme sõidukitesse paigaldamisel kui ka häirekeskuste infrastruktuuri uuendamiseks vajalike investeeringute tegemisel märkimisväärset edu ei saavutata, kavatseb komisjon esitada reguleerivate meetmete ettepaneku.

Automaatse hädaabikõne süsteemi eCall kohustuslik paigaldamine

Kooskõlas nimetatud teatisega otsustas komisjon 2011. aastal võtta automaatse hädaabisüsteemi eCall kohustuslikuks paigaldamiseks õiguslikke meetmeid. See regulatiivne lähenemisviis hõlmab kolme meedet.

1. Komisjoni möödunud aasta septembris vastu võetud soovitus, milles liikmesriikidel palutakse määrata kindlaks oma hädaabikõnede infrastruktuur automaatsete hädaabikõnede (eCall) vastuvõtmiseks ja mobiilsideoperaatoritel palutakse enne 2014. aasta lõppu võtta oma võrkudes kasutusele nn eCall lipp (eCall *flag*), et käsitleda automaatseid hädaabikõnesid sarnaselt teiste hädaabikõnedega (tasuta ja võrkudes eelisjärjekorras).

Sellele soovitusele peavad järgnema:

2. delegeeritud õigusakt, mis võetakse vastu 2012. aasta lõpuks intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi raames kehtestatud häirekeskuste infrastruktuuri ajakohastamiseks mõeldud ühiste spetsifikatsioonide alusel;

3. sõiduki tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide kohaselt tehtud ettepanek võtta vastu määrus, millega muudetakse automaatse hädaabikõne süsteemi eCall sõidukisisese osa paigaldamine Euroopas kohustuslikuks uute tüübikinnitusega sõidukite puhul.

Raportööride seisukohad

Automaatse hädaabikõne süsteem eCall: avalik teenus, millest on kasu kõigil eurooplastel

Raportöörid on arvamusel, et avaliku automaatse hädaabikõne süsteemi eCall kohustuslik kasutuselevõtt ei tohiks tugineda eraldiseisva eCall-teenuse tasuvuse põhjendamisel ning see ei tohiks olla tingimus, sest tuleb võtta arvesse ka eCall-teenusest tulenevat kasu ühiskonnale tervikuna.

Automaatse hädaabikõne süsteem eCall peaks olema tasuta avalik hädaabikõne teenus, millest saaksid kasu kõik Euroopa autojuhid automargist olenemata.

Hädaabikõne erateenused

Hädaabikõne erateenuseid hakati Euroopas kasutama 1990. aastate lõpus. Erinevad autotootjad ja teenusepakkujad pakuvad oma väljatöötatud sõidukisiseseid hädaabikõne teenuseid Euroopas ja kogu maailmas (nt Volvo OnCall, GMi OnStar, PSA, Fiat, BMW). Tavaliselt on need seotud muude teenustega, nagu tehniline abi, sõidukisisene mobiiltelefoni teenus, dünaamilised navigatsiooniteenused jne.

Hädakõned võetakse vastu eraõiguslikes kõnekeskustes, kus kõned ja andmed õnnetuse kohta edastatakse hädaolukorra puhul häirekeskusesse. Iga autotootja peab sõlmima eraldi lepingu iga sellise riigi häirekeskusega, kus ta teenust pakkuda soovib.

Kuigi kõnealused teenused, mida on rakendatud rohkem kui 10 aastat, on osutunud tõhusaks ja tõendavad, et eCall-süsteemist oleks abi, ei ole need Euroopas laialt levinud (alla 0,4% sõidukitest). Tavaliselt on teenus kättesaadav üksnes kalli hinnaklassiga autodes ja riikides, kus selle tasuvus on selgelt põhjendatud.

Hädaabikõne erateenust ei pakuta kõikides Euroopa riikides, seega kui sõidukiga sõidetakse riiki, kus sellist erateenust ei pakuta, teenuse osutamine katkeb. Peale selle on mõned kasutusele võetud teenustest turutõrgete tõttu likvideeritud, jättes kasutaja sõiduki eluea jooksul ilma sõidukisisese hädaabikõne teenuseta.

Raportöörid usuvad, et avalikku ELi-ülest eCall-teenust, mis põhineb hädaabinumbrile 112 tehtud kõnedel, saab kasutada samaaegselt hädaabi erateenustega niikaua, kui on võetud vastu meetmed, millega tagatakse teenuse pakkumise järjepidevus tarbijatele.

Lisandväärtusega avalikud ja erateenused

Euroopa-ülese avaliku eCall-teenuse kasutuselevõtmisega paigaldatakse tulevikus sõidukitesse põhiline sõidukisisene telemaatika platvorm, mis seondab tehnilised komponendid (juhtmevaba side koos täpse asukoha määramise tehnoloogiaga ning ühendus auto juhtimis- ja andurisüsteemiga), millel võivad põhineda mitmed sõidukisisesed

rakendused.

Automaatse hädaabikõne süsteemi eCall telemaatika platvormil põhinevatest uutest teenustest ning selle platvormiga seonduvast suutlikkusest koguda ja esitada sõidukitele lisaandmeid võivad saada kasu sõidukikasutajad ning autotööstus ja telekommunikatsioonisektor. Seepärast on võimalik algselt avaliku Euroopa hädaabikõne teenuse eCall jaoks mõeldud sõidukisisesele süsteemile lisada kas tasuta või kommertslikke lisandväärtusega teenuseid ja rakendusi.

Raportöörid usuvad, et kõigi selliste võimalike rakenduste integreerimine ühtsesse avatud süsteemiga arhitektuuri tooks kaasa suurema tõhususe ja kasutatavuse, väiksemad kulud ja parema laiendatavuse ning võimaldaks lisada uusi või ajakohastatud rakendusi. „Avatud sõidukisisese platvormi" määratlus on osa intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskavast.

Avatud sõidukisisesed süsteemid, mis annavad tarbijatele valikuvõimaluse ja juurdepääsu mitte ainult sõidukitootja määratud teenusepakkujatele, ergutavad kogu Euroopa telemaatikaturgu ning soodustavad toodete mitmekesisust ja innovatsiooni mõistlike hindadega.

Seepärast peaks avatud valik klientidele ja avatud juurdepääs teenusepakkujatele olema originaalvarustuse tootja (OEM) sõidukisisese platvormi kavandamistingimuste osa. Juurdepääsu autoinfrastruktuurile saab saavutada sobivate standardiseeritud liideste kaudu.

Peale selle tuleb mis tahes lisateenuseid lubada ainult juhul, kui need ei ole vastuolus sõidukijuhtimise ohutuse ja turvalisusega ning vastavad kokkulepitud standarditele.

Andmekaitse

Kõik lisatavad sõidukisisesed rakendused, mis põhinevad automaatse hädaabikõne süsteemi eCall telemaatilisel platvormil, peavad täielikult vastama andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevatele asjakohastele eeskirjadele. Selleks peaks eelkõige:

1. väljendama konkreetsetes lepingutes selgelt eesmärke, milleks andmeid kasutada tohib. Kõnealustes lepingutes tuleb selgelt sätestada ka see, et asjakohaseid andmeid haldab kolmandast isikust teenusepakkuja, kes täidab kõiki andmekaitse- ja eraelu puutumatuse alaseid kohustusi, mis andmekontrollija suhtes nii andmekaitsedirektiivi kui ka riiklike seaduste kohaselt kehtivad;

2. edastada tohib ainult konkreetsel eesmärgil „vajalikke" ja „asjakohaseid" andmeid, st tuleb tagada, et kolmandast isikust teenusepakkujad saavad ainult neid andmeid, mida vastava lepingu täitmiseks vaja on.

Teisaldatavate seadmete kasutamine automaatse hädaabikõne süsteemis

Vaatamata sellele, et teisaldatavate lahenduste (nagu mobiiltelefonid) kasutamisega on võimalik saavutada teatud määral toimiva automaatse hädaabikõne teenuse pakkumine, on raportöörid väga kriitilised selliste seadmete kohustusliku paigaldamise suhtes uue tüübikinnitusega sõidukitesse, sest teisaldatavad seadeid on võimalik eemaldada või need

lihtsalt unustatakse sisse lülitada.

Automaatse hädaabikõne süsteemist eCall tulenev kasu

Automaatse hädaabikõne süsteemi peamine eelis on liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamine ja liiklusõnnetustes saadud vigastuste raskuse leevendamine, sest päästeteenistused jõuavad õnnetuspaika kiiremini.

Lühem päästmisaeg – päästemeeskondade, politsei ja puksiirteenuste pakkujate kiirem saabumine – võimaldab õnnetuspaiga kiiremini vabastada, seega vähendab automaatse hädaabikõne süsteem eCall liiklusummikuid ning aitab kaasa maanteetranspordi tõhususele Euroopas, vähendades väliskulusid.

Ametivõimude jaoks vähendab automaatse hädaabikõne süsteem eCall eelkõige a) liiklusõnnetuse meditsiinilisi tagajärgi, b) uue liiklusõnnetuse toimumise ohtu sündmuspaigal, c) liiklusõnnetuse mõju liiklusele.

Autotööstuse jaoks avab kohustus paigaldada kõikidesse uue tüübikinnitusega sõidukitesse avalik ELi-ülene automaatse hädaabikõne süsteem eCall uued võimalused lisandväärtustega teenuste kasutuselevõtmiseks automaatse hädaabikõne süsteemi telemaatilise platvormi kaudu.

Sellega seonduvalt on mitmes majandusanalüüsis, milles käsitletakse automaatse hädaabikõne süsteemi eCall Euroopas kasutuselevõtmise mõju, esitletud automaatse hädaabikõne süsteemi kui „vahendit", mis võimaldab paljude teiste kommertsteenuste käivitamist, mis on turuletoomiseks valmis, kuid vajavad edu saavutamiseks nn tapjarakendust. Seetõttu võib automaatse hädaabikõne süsteem eCall toetada täiendavaid telemaatikaalaseid avalikke või erateenuseid, mis suurendavad turvalisust ja majanduslikku kasu.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	19.6.2012
Lõpphääletuse tulemus	+: 58 –: 4 0: 8
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	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, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Bernadette Vergnaud, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	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