

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

WERSJA OSTATECZNA
A6-0072/2006

27.3.2006

SPRAWOZDANIE

w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego: zapewnienie obywatelom
możliwości elektronicznego powiadamiania o wypadkach – eCall
(2005/2211(INI))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Gary Titley

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
UZASADNIENIE (w języku angielskim)	7
PROCEDURA	12

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego: zapewnienie obywatelom możliwości elektronicznego powiadamiania o wypadkach – eCall (2005/2211(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając Białą Księgę Komisji „Europejska polityka transportowa w 2010 roku: czas na podjęcie decyzji”(COM(2001)0370) oraz uchwaloną wkrótce potem rezolucję z dnia 12 lutego 2003 roku¹,
 - uwzględniając komunikat Komisji „Technologie informatyczne i telekomunikacyjne stosowane dla pojazdów bezpiecznych i inteligentnych” (COM(2003)0542),
 - uwzględniając komunikat Komisji „Zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej o połowę do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność” (COM(2003)0311) oraz jej późniejszą publikację: „Ocalić 20 000 istnień ludzkich na naszych drogach” z października 2004 roku,
 - uwzględniając zalecenie Komisji 2004/345/WE z dnia 6 kwietnia 2004 roku w sprawie wdrożenia przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego²,
 - uwzględniając deklarację werońską w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 5 grudnia 2003 roku oraz konkluzje drugiego posiedzenia ministrów transportu Unii Europejskiej, które odbyło się w Weronie w 2004 roku i późniejsze zobowiązanie wspomnianych ministrów do uznania bezpieczeństwa ruchu drogowego za priorytet,
 - uwzględniając komunikat Komisji „i2010 – Europejskie społeczeństwo informacyjne na rzecz wzrostu i zatrudnienia”(COM(2005)0229),
 - uwzględniając drugi komunikat Komisji na temat eBezpieczeństwa „Zapewnić obywatelom możliwość elektronicznego powiadamiania o wypadkach – eCall”(COM(2005)0431),
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0072/2006),
- A. mając na uwadze, że w 2004 roku w 25 państwach członkowskich Unii Europejskiej w wypadkach drogowych zginęło 43 000 osób oraz że eCall, czyli ogólnoeuropejski wbudowany w pojazdy system/funkcja powiadamiania o wypadkach mógłby ocalić 2500 istnień ludzkich rocznie i zmniejszyć nawet o 15% ilość poważnych obrażeń,
- B. mając na uwadze, że wprowadzenie systemu eCall zmniejszyłoby roczne koszty zewnętrzne ruchu drogowego o kwotę 26 mld euro i tym samym zmniejszyłoby

¹ Dz.U. C 43 E, z 19.2.2004, str. 250.

² Dz.U. L 111, z 17.4.2004, str. 75.

obciążenie obywateli o kwotę 26 mld euro; mając na uwadze, że należy starać się zredukować koszty zewnętrzne, a nie internalizować je,

- C. mając na uwadze, że system eCall może potencjalnie zmniejszyć czas reakcji na wypadki o blisko 40% na obszarach miejskich oraz blisko 50% na obszarach wiejskich,
- D. mając na uwadze, że system eCall powinien być przyjęty z zadowoleniem, jako pierwsza cegiełka inicjatywy na rzecz inteligentnego samochodu³,
- E. mając na uwadze, że rozwinięcie systemu eCall na dużą skalę do 2009 roku jest priorytetem inicjatywy eBezpieczeństwo,
- F. mając na uwadze dokonanie znacznego postępu w dziedzinie technologii, systemów i usług eBezpieczeństwa oraz przyszły potencjał, jaki wykazuje również rozwój systemu Galileo,
 1. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że podczas drugiego spotkania na wysokim szczeblu w sprawie eBezpieczeństwa z udziałem państw członkowskich cztery państwa członkowskie, a mianowicie Grecja, Włochy, Litwa i Słowenia podpisały Protokół Ustaleń eCall (MoU), dołączając w ten sposób do państw, które podpisały Protokół Ustaleń wcześniej, czyli Finlandii, Szwecji, a także od niedawna Cypru;
 2. pozytywnie odbiera zaangażowanie innych państw członkowskich, które zapoczątkowały już proces zmierzający do podpisania Protokołu Ustaleń eCall (Republika Czech, Cypr, Dania, Holandia i Niemcy) oraz wzywa państwa, które jeszcze tego nie uczyniły, do okazania politycznej woli podpisania Protokołu;
 3. podkreśla znaczenie bezzwłocznego podpisania Protokołu Ustaleń eCall przez wszystkie państwa członkowskie, w celu wykazania jednoznacznego zaangażowania we wdrażanie systemu eCall innym zainteresowanym stronom, jeśli do 2009 r. system eCall ma być w pełni operacyjny;
 4. sugeruje, aby mając na uwadze uzgodniony harmonogram programu Galileo zsynchronizować fazę operacyjności systemu eCall z pełną operacyjnością systemu umiejscawiania satelit Galileo (Galileo satellite positioning system?!), który zacznie się w 2010 roku,
 5. uważa, że w celu poczynienia prawdziwych postępów, Protokół Ustaleń powinien zostać jak najszybciej przekształcony w list intencyjny (letter of intent ?!), podpisany przez wszystkie zaangażowane strony,
 6. nalega w związku z powyższym, aby państwa członkowskie ujmowały informacje na temat eCall w materiałach wykorzystywanych w krajowych kampaniach na rzecz bezpieczeństwa na drodze,
 7. pozytywnie odnosi się do widocznego jednoznacznego zaangażowania branży motoryzacyjnej we wdrażanie systemu eCall;

³ COM(2005)0229.

8. zauważa, że system eCall opiera się na użyciu numeru 112 i zgłoszeń E112 (wymagania usługi informacji o lokalizacji w publicznych sieciach bezprzewodowych służących do nagłych wezwań);
9. przypomina, że większość państw członkowskich nie wykazuje aktywności w promowaniu użycia jednego numeru alarmowego 112 w całej Europie; wzywa Komisję do przeprowadzenia oceny wprowadzenia w życie przez państwa członkowskie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2002/22/WE z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie usługi powszechnej i związanych z sieciami i usługami łączności elektronicznej praw użytkowników⁴ w odniesieniu do odbioru i obsługi wywołań jednego europejskiego numeru alarmowego, włączając w to informacje o miejscu przebywania osoby wywołującej;
10. wzywa państwa członkowskie do jak najszybszego zakończenia wprowadzania w życie E112 oraz do promowania użycia numeru 112 i formularza E112, jak i do podjęcia działań w celu zapewnienia odpowiedniej infrastruktury w punktach przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP), tzn. szkoleń językowych, dostępności, ustalenia miejsca wypadku oraz obsługi zgłoszeń, tak aby wdrożyć rozporządzenie w sprawie E112, które umożliwi stopniowe unowocześnianie PSAP w celu obsługi eCall;
11. zauważa rozbieżność między dokonaniem przez Komisję oraz przez przemysł motoryzacyjny szacunkiem kosztów wbudowanego w pojazd systemu eCall;
12. zwraca się do Komisji i do przemysłu motoryzacyjnego o przeprowadzenie dogłębnej analizy kosztów i korzyści dla każdego działania podjętego w celu wdrożenia systemu eCall;
13. jest świadomy, że technologie niezbędne do działania eCall ułatwią szybsze przyjęcie innych innowacyjnych i aktywnych aplikacji bezpieczeństwa poprzez obniżenie marginalnych kosztów ich wprowadzania na rynek;
14. jest świadomy, że wprowadzenie wielu nowych technologii nie może być natychmiastowe i w związku z tym zachęca Komisję i przemysł motoryzacyjny do rozpatrzenia stopniowego rozwijania systemu eCall oraz jego rozwijania na dużą skalę poprzez połączenie wbudowanych w pojazd systemów z systemami alternatywnymi, takimi jak zastosowanie telefonów komórkowych kierowców, technologii Bluetooth oraz wbudowanych w pojazd telefonów komórkowych, jednak przy szczególnym uwzględnieniu prawa kierowców i pasażerów do prywatności;
15. mając na uwadze potencjalny koszt systemu eCall, który może być wyższy w regionach charakteryzujących się trwałymi ograniczeniami, i świadomy faktu, że wiele nowych technologii może okazać się kosztownych i że nowi nabywcy samochodów (szczególnie ci najmniej zamożni) nie zawsze chcą lub mogą pokryć pełne koszty, wzywa wszystkie zainteresowane strony do wspólnej pracy w celu określenia zachęt, które przyspieszą wprowadzenie systemu eCall (takich jak na przykład powiązanie z systemami ubezpieczeń);

⁴ Dz.U. L 108 z 24.4.2002, str. 51.

16. jest szczególnie zaniepokojony tym, że koszt eCall może być zbyt wysoki dla tych, którzy najbardziej go potrzebują, na przykład dla osób z obszarów wiejskich lub odosobnionych;
17. z zadowoleniem przyjmie przyszłe inicjatywy i komunikaty Komisji Europejskiej w dziedzinie eBezpieczeństwa;
18. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji, jak również rządowi i parlamentowi państw członkowskim.

UZASADNIENIE (w języku angielskim)

1. Presentation of eCall

The eCall scheme is part of the eSafety initiative⁵. It consists of the establishment of a harmonised pan-European in-vehicle emergency call. In case of an accident, the eCall device in the vehicle will transmit an emergency call with data that goes directly to the nearest emergency call centre. eCall can be triggered manually, but in case of a serious accident the car will send the call automatically. The life-saving feature of eCall is the accurate information it provides on the location of the accident site: the nearest emergency centre (the Public Safety Answering Point (PSAP)) is notified immediately, and knows exactly where to go. This results in a drastic reduction in the rescue time⁶.

Some private emergency call systems have been developed in the past, and some are in the market now for some car trades, but its penetration is limited (normally reserved to high-end-vehicles) and failed to ensure the appropriate service when the vehicles cross the borders. eCall aims to be introduced in all vehicles in Europe, for all trades and types, and to work anywhere the vehicle will be in Europe, thus giving service to the more than 100 million persons that travel abroad annually by car.

ECall will be built on the single European emergency number, 112, which was recently generalised in the whole EU⁷. This will ensure interoperability across Europe. In order to improve localisation of emergency calls, the 112 has a complement, the E112, which should allow immediate localisation of the emergency call⁸.

By accelerating the response time to the accident by about 50%, eCall will reduce the severity of the road accidents, thus contributing to the objective of reducing road deaths in the EU⁹. This improvement would meet the objective of reducing road casualties and fatalities that has been fixed in the Commission's European Road safety Action Programme¹⁰ and agreed by the

⁵ Communication on Information and Communications Technologies for Safe and Intelligent Vehicles, COM(2003)0542, 15.9.2003.

⁶ An immediate localisation of the accident will allow to treat more injuries in the crucial "**Golden hour**" — an hour of opportunity in which the lives of critically injured people can be saved, or the severity of their injuries reduced, if they are treated by trauma specialists. The Golden hour principle is based on medical findings demonstrating that the death rate of people with heart or respiratory failure or massive bleeding approaches 100 % one hour after the accident.

⁷ The 112 was introduced by Council Decision of 29 July 1991 on the introduction of a single European emergency call number (91/396/EEC), Published in the Official Journal L 217, 6.8.1991, p. 31.

⁸ Article 26 of the Universal Service Directive adopted in 2002 (Directive 2002/22/EC of 7 March 2002 on universal service and users' rights relating to electronic communications networks and services published in OJ L 108, 24.4.2002) stipulates the obligation that the public network operators make the caller location of all calls available to the emergency services to the extent technically feasible. Commission Recommendation of 25 July 2003 on the processing of caller location information in electronic communication networks for the purpose of location-enhanced emergency call services (E112)

⁹ According to E-Merge and the eSafety Driving Group, 5 % to 15 % of road fatalities can be reduced to severe injuries and 10 % to 15 % of severe injuries can be reduced to slight injuries (E-Merge 2004: 49, eSafety group).

¹⁰ European Road Safety Action Programme: Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: A shared responsibility, COM 2003(311) final 2.6.2003. The aim of the Programme is to reduce by 2010 the total number of road deaths from 43 000 to 25 000.

Council.

The shorter rescue time - faster arrival of rescue teams, police and towing firms- enables the accident scene to be cleared more quickly, eCall will thus reduce the congestion time and contribute to the efficiency of road transportation in Europe with a reduction of external costs, which could amount to € 4 billion in Europe¹¹. The overall savings of eCall related to accident reduction, including social and health costs and lost “public” income calculated for the European Community could amount to nearly €21 billion each year. Taking into account the necessary annual investments on the in-vehicle systems, to upgrade the PSAPs and to train the emergency services staff (estimated € 4.5 billion); a substantial cost-benefit ratio for eCall can be expected. Even with a lower estimated success rate and higher costs the benefit-cost ratio stays positive¹².

For the global organisation of eCall emergency service, Member States will have the choice between direct management or by delegation of management of PSAP public service.

2. Action plan for the implementation of the scheme

An eCall Driving Group was established to produce framework architecture and a business model for eCall, and to define the roles for both the public and private stakeholders. It includes representatives from the Member States, the Commission, telecom operators, PSAP operators, vehicle manufacturers, equipment suppliers, motorway operators, automobile clubs, insurance industry and service providers.

The eCall Driving Group has produced a Memorandum of Understanding (MoU) on implementing eCall.

The aim of the MoU is to ensure that eCall will work in any EU Member State. The MoU is a commitment of the stakeholders to implement the eCall together¹³ on the basis of common approved architecture and interface specifications, including the Minimum Set of Data (MSD). The MoU was signed in August 2004 by the European Commission, ACEA on behalf of the automotive industry and the multi-sector partnership ERTICO on behalf of its partners. The MoU has now over 50 signatures among which 6 are from Member States. Other 5 Member States have initiated the procedure for its signature. Switzerland has also signed the MoU.

The eSafety partners have agreed on a Road Map for eCall roll-out, the main milestones are the following:

- a) **By the end of 2005**, agreeing on eCall roll-out plan, business model and standards
- b) **By mid-2006**, full specification of the in-vehicle eCall system and start of development
- c) **In 2007**, full-scale field tests with early adopters
- d) **After September 2009**, introduction of eCall as standard equipment in all vehicles entering the market.

¹¹ The evaluation of the reduction in congestion time as been estimated at 10% in the low-impact case and 20% reduction in the high-impact case (see Study on the potential socio-economic impact of the introduction of Intelligent Safety Systems in Road Vehicles (SEiSS) final report 2005, point 5).

¹² See SEiSS study and E-Merge, 2004.

¹³ It should however be noted that the MoU does not create any legal obligation between Parties.

3. Was has been done already?

- The eCall Driving Group, with the participation of all stakeholders, has advanced in the specification of the performance criteria for the eCall service.
- The Driving Group has produced the first drafts specifications for the different domains of the system (in-vehicle system, interface to mobile networks operators, mobile network, interface to PSAPs, PSAPs)
- The Commission requested ETSI to produce the standard protocols to transmit the minimum set of data associated to an eCall from the in-vehicle system to the PSAPs. ETSI MSG is carrying out this task, and requested 3GPP to investigate the technical requirements for the transmission of the data from the in-vehicle systems to the PSAPs through mobile telephone networks (GSM, GPRS, UMTS). Standards are expected by end of March 2006
- ETSI and CEN have opened a working item to standardise the Minimum Set of Data architecture.
- Some Member States (Finland, the Netherlands) are upgrading their emergency services including eCall functionality. Finland has implemented an eCall testbed.

Implementation of emergency n° 112 in the EU Member States

	<i>Situation in Member States</i>
Availability of 112	Available in all Member States
Call answering and handling (PSAP₅)	Operational in 15 Member States 10 other Member States have deficiencies in language and/or organisation ¹⁴
Caller location (E112)	10 Member States have completed the process
Information-Promotion of 112	10 Member States have taken sufficient action

¹⁴ Deficiencies in language is not a major problem for eCall as the relevant information is transmitted automatically

Implementation of eCall in the EU Member States

<i>Member State</i>	<i>eCall MoU signature</i>	<i>Implementation status</i>
Belgium	Discussion between Ministries	Upgrading and reorganisation of emergency centres
Czech Republic	Procedure started	E112 operational. Candidate for pilot
Denmark	Procedure started	
Germany	Support to eCall. Lander delegated into Federal Ministry	Signature conditioned to solve data privacy issue
Estonia		
Greece	Signed	
Spain	Regional competence	E112 operational. Position paper critical with eCall. Meeting to follow
France	Discussion between Ministries	
Ireland		
Italy	Signed	Upgrading emergency services. Candidate for pilot
Cyprus	Signed	
Latvia		
Lithuania	Signed	Upgrading emergency centres
Luxembourg		
Hungary	Procedure started	Upgrading emergency centres. Expert meeting Spring 06. Candidate for pilot
Malta	Discussion between Ministries	Starting socio-economic study
The Netherlands	Procedure started	Upgrading PSAPs. Implementation on 2006. Candidate for pilot
Austria		
Poland		
Portugal	Discussion between Ministries	
Slovenia	Signed	
Slovakia		
Finland	Signed	Testbed operational. Candidate for pilot
Sweden	Signed	Candidate for pilot
United Kingdom	Subject to financial perspectives	E112 operational. Research on RSQ on UK PSAPs

4. What still needs to be done in order to be ready for 2010?

- Achievement of the operational implementation of 112 and E112 as the one and only emergency number with localisation in Europe.

In order to have the background service ready for immediate implementation of eCall, Member States should also insure the viability of their PSAPs -, through equipment and upgrading - so as to operate location-enhanced E112 calls and eCalls. Member States should also ensure that the personnel of PSAPs are capable of adequately handling the eCalls originating from vehicles and that language support is provided. They should also upgrade their whole rescue chain (PSAPs, dispatching, emergency vehicles, and hospital emergency rooms).

- Accelerate the signature of the MoU by Member States in order to give the necessary signal to the industry¹⁵ and citizens. As the industry will be willing to finalise investments and equipment if it is sure that Member states give sufficient guarantee on their share of burden to undertake, the main issue lies on Member States' willingness and readiness for providing the background emergency services for 2009-2010 (mainly setting up suitable emergency stations and rescue response capacity).
- Make sure that stable and viable standards for eCall technology are finalised by ETSI (European Telecommunications Standards Institute) for mid-2006 at the latest.
- Complete the work of the eCall Driving Group defining the specifications of the systems and agreeing on a positive business model.
- Launch extensive Field Operational Test with early adopters.

Conclusion of the rapporteur

As it should save around 2,500 lives per annum in the EU and €26 billion in accident and congestion costs, your rapporteur recommends that this initiative should be encouraged and supported by the European Parliament.

The eCall system should be implemented by 2009 and should not be subject to any unnecessary delay. It is important to note, however, that the automotive or telecommunications industry should not bear any significant costs without the guarantee that public expenditures and actions are also taken at a Member State level along the time line agreed upon in the action plan and the Memorandum of Understanding. This is particularly important with regard to the objective of having operational PSAPs and a viable chain of emergency services based on E112 localisation data by the end of 2007.

If there is a lack of willingness from stakeholders to act, public and private incentive solutions should be examined by Commission.

Your rapporteur considers that a pan-European in-vehicle emergency call system will add value over and above what national means could provide alone.

¹⁵ Six Member States have already signed the Memorandum of Understanding (MoU) on the phasing-in of the initiative, five other should do so in a near future. For some MS the agreement will take the form of a support letter instead of a proper signature (Germany and France).

PROCEDURA

Tytuł	Bezpieczeństwo ruchu drogowego: zapewnienie obywatelom możliwości elektronicznego powiadamiania o wypadkach - eCall
Numer procedury	2005/2211(INI)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia wydania zgody na posiedzeniu	TRAN 17.11.2005
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 17.11.2005
Opinia niewydana Data wydania decyzji	ITRE 23.11.2005
Ścisłsza współpraca Data ogłoszenia na posiedzeniu	
Sprawozdawca(y) Data powołania	Gary Titley 11.10.2005
Poprzedni sprawozdawca(y)	
Rozpatrzenie w komisji	25.1.2006 21.2.2006
Data przyjęcia	21.3.2006
Wynik głosowania końcowego	za: 32 przeciw: 3 wstrzymujących się: 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Fernand Le Rachinel, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Michael Henry Nattrass, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Zsolt László Becsey, Guy Bono, Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Anne E. Jensen, Jelko Kacin, Ioannis Kasoulides, Sepp Kusstatscher, Francesco Musotto, Luis Yañez-Barnuevo García
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	
Data złożenia	23.3.2006
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	...