

Regulacyjne aspekty systemu powiadamiania o wypadkach drogowych – eCall

Stanisław Piątek

Opisano politykę telekomunikacyjną Unii Europejskiej w zakresie realizacji systemu automatycznego wzywania pomocy z pojazdów uczestniczących w wypadkach (eCall), podejście niektórych państw członkowskich do tego projektu oraz warunki jego realizacji w Polsce. Omówiono instrumenty wdrażania systemu eCall na poziomie wspólnotowym i krajowym. Rozważono warunki realizacji systemu na zasadach dobrowolnej współpracy oraz możliwość przekształcenia go w obligatoryjny element regulacji telekomunikacji.

połączenia alarmowe, system powiadamiania o wypadkach drogowych (eCall), Unia Europejska, polityka telekomunikacyjna

Wprowadzenie

Projekt systemu automatycznego wzywania pomocy z pojazdów uczestniczących w wypadkach *Emergency Call (eCall)* jest częścią europejskiego programu w zakresie bezpieczeństwa drogowego, a jednocześnie istotnym elementem polityki telekomunikacyjnej Unii Europejskiej. Funkcjonowanie tego systemu wymaga wyposażenia pojazdów w urządzenia automatycznie generujące i wysyłające informację o powstaniu kolizji drogowej, umożliwienia przesłania tej informacji przez sieć telekomunikacyjną oraz zapewnienia obsługi zgłoszeń alarmowych i kierowania służb ratunkowych na miejsce wypadku. Ocenia się, że dzięki takiemu systemowi będzie można skrócić o 40–50% czas reakcji na zgłoszenie alarmowe i zmniejszyć o ok. 15% szkody ponoszone w następstwie wypadków drogowych. Szacunki te uzasadniają społeczną i ekonomiczną efektywność projektu *eCall*.

Od strony telekomunikacyjnej projekt *eCall* jest rozwijany jako uzupełnienie dotychczasowego systemu połączeń alarmowych do numeru 112 z lokalizacją użytkownika (E112). Wdrożenie tego systemu od lat jest obowiązkiem państw członkowskich UE.

Obecnie system *eCall* stanowi element polityki telekomunikacyjnej UE, ale nie jest przewidziany w wiążących regulacjach wspólnotowych. Oznacza to, że z poziomu wspólnotowego jest on wdrażany aktami typu *soft law* oraz przez organizowanie współpracy zainteresowanych podmiotów. Każde z państw członkowskich UE musi więc samodzielnie wypracować stanowisko w sprawie wdrażania tego systemu.

Związki systemów *eCall* i E112

W projekcie *eCall* wykorzystano funkcje systemu E112. Jednak wiele elementów systemu E112 wymaga dostosowania do potrzeb projektu *eCall*.

Rozszerza się grono bezpośrednich uczestników całego przedsięwzięcia. System E112 jest realizowany przez operatorów telekomunikacyjnych i władze publiczne. Operatorzy zapewniają bezpłatne połączenia, informację lokalizacyjną i odpowiednie kierowanie połączeń do służb ratunkowych. Władze

publiczne natomiast są odpowiedzialne za przyjęcie połączeń alarmowych i uruchomienie właściwej służby ratunkowej. Projekt *eCall* wymaga dodatkowo współdziałania producentów pojazdów. Większą rolę odgrywa także użytkownik systemu, który decyduje o nabyciu pojazdu z odpowiednim wyposażeniem oraz utrzymuje je w stanie gotowości podczas eksploatacji pojazdu.

Inne są warunki uczestnictwa w przedsięwzięciu *eCall* i E112. System E112 funkcjonuje na podstawie przepisów UE nakładających obowiązki na państwa członkowskie oraz przepisów krajowych wyznaczających obowiązkowe zadania przedsiębiorców telekomunikacyjnych. Natomiast wdrożenie systemu *eCall* opiera się na dobrowolnym, z reguły umownym współdziałaniu wszystkich zainteresowanych podmiotów, dlatego obecnie powiadomienie alarmowe typu *eCall* jest traktowane jak usługa z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Można przyjąć, że przepisy dotyczące połączeń alarmowych do numeru 112 z lokalizacją użytkownika (E112) są jednocześnie podstawowym regulatorem systemu *eCall*. Pełna realizacja, wynikających z tych przepisów, obowiązków państw członkowskich oraz operatorów telekomunikacyjnych jest więc wstępnym warunkiem wdrożenia *eCall*. Obowiązek zapewniania połączeń do numerów alarmowych określono w art. 26 dyrektywy o usłudze powszechnej [1], zgodnie z którą państwa członkowskie muszą zapewnić wszystkim użytkownikom publicznych sieci telefonicznych – niezależnie od sposobu korzystania z publicznej usługi telekomunikacyjnej (stacjonarna, ruchoma, abonamentowa, przedpłacona, z aparatu publicznego) – bezpłatne połączenia do europejskiego numeru alarmowego 112 oraz innych krajowych numerów alarmowych, a także odbiór tych połączeń i kierowanie ich do właściwych jednostek służb ratunkowych, odpowiednio do organizacji krajowego systemu ratunkowego. Z realizacją połączenia jest związany obowiązek przekazywania służbom ratunkowym informacji o lokalizacji osoby wywołującej. W celu sprecyzowania obowiązków dotyczących lokalizacji użytkownika wywołującego zostało wydane zalecenie Komisji [2], zgodnie z którym w przypadku każdego połączenia do numeru 112 operator publicznej sieci telefonicznej powinien przekazać do punktu przyjmowania wywołań najlepszą dostępną informację o lokalizacji użytkownika, w zakresie możliwym technicznie. Dane lokalizacyjne powinny być przekazywane na zasadzie *push*, czyli w każdym przypadku i równocześnie z połączeniem. Połączenia alarmowe spełniające te warunki określa się jako połączenia E112.

Zalecenie zawierało pierwsze sygnały przystosowywania systemu E112 do potrzeb *eCall*. Zasygnalizowano w nim rozwojowy charakter systemu E112, wskazując, że standardy techniczne zastosowane przy jego realizacji powinny umożliwiać uwzględnienie przyszłych wymagań w zakresie terminali telematycznych instalowanych w pojazdach, przekazujących automatycznie określony zestaw informacji. Preferowanie przez Komisję metody *push* przy przekazywaniu informacji lokalizacyjnej wynikało z możliwości wykorzystania infrastruktury połączeń E112 do projektu *eCall*. Zalecenie to nie było wiążące dla państw członkowskich, choć – zgodnie z obowiązującymi zasadami – powinny one w najwyższym możliwym stopniu je uwzględniać. Obowiązki państw członkowskich i operatorów telekomunikacyjnych związane z systemem E112 nie są jednak wystarczające do uruchomienia projektu *eCall*.

Najważniejsze znaczenie ma zakres dodatkowych zadań wynikających z realizacji tego projektu oraz dobór instrumentów, stosowanych do jego wdrażania.

Instrumenty wdrażania systemu *eCall*

Dotychczas dokumenty dotyczące realizacji projektu *eCall* nie mają charakteru wiążącego. Określa się je jako dokumenty pozalegislacyjne; są to głównie komunikaty Komisji Europejskiej, różnego

rodzaju programy i inne dokumenty informacyjne. Projekt *eCall* wszedł w ten sposób trwale do polityki telekomunikacyjnej UE, jest popierany i promowany, ale niezmiennie utrzymywany jako element niewiążący. Formułowanie celów i związanych z nimi narzędzi realizacji polityki UE w tej sprawie dokonywało się stopniowo, razem z innymi inicjatywami.

W komunikacie Komisji z 2003 r. [3], jako jedno z działań Komisji w zakresie promocji inteligentnych systemów bezpieczeństwa pojazdów, zaprezentowano projekt *Połączenie ratunkowe (Emergency Call, eCall)*, w którym system *eCall* został zdefiniowany jako połączenie ratunkowe inicjowane z pojazdu, oparte na strukturze E112 z dokładną informacją lokalizacyjną i innymi informacjami drogowymi, kierowane do punktów publicznej służby zgłoszeń PSAP (*Public Safety Answering Point*). Punkty PSAP są odpowiednikami krajowych centrów powiadamiania ratunkowego (CPR). W celu rozwijania projektu przewidziano powołanie w ramach Forum e-Bezpieczeństwa (e-Safety Forum) Grupy Roboczej do wypracowania założeń projektu *eCall*, która następnie przekształciła się w Grupę Sterującą ds. *eCall*. Utworzono w ten sposób platformę współdziałania środowisk i władz zainteresowanych przedsięwzięciem.

Kolejnym dokumentem poświęconym już w całości problematyce *eCall* był drugi komunikat Komisji [4], przedstawiający *eCall* jako element tworzenia społeczeństwa informacyjnego, w ramach którego jest realizowany projekt *Inteligentny samochód*, stanowiący część strategii i2010^①. W komunikacie tym próbowano określić sposób funkcjonowania systemu *eCall*, jego efektywność społeczną i ekonomiczną, precyzyjne powiązanie z systemem E112 oraz harmonogram uruchomienia systemu do 2009 r. W tej fazie sprecyzowano krąg zainteresowanych projektem podmiotów publicznych oraz prywatnych. Obejmuje on, oprócz państw członkowskich i Komisji, przede wszystkim operatorów telekomunikacyjnych, operatorów PSAP, producentów pojazdów, dostawców sprzętu, operatorów autostrad, kluby motorowe, ubezpieczycieli i dostawców usług *eCall*.

Sformalizowano również platformę współdziałania wszystkich zainteresowanych podmiotów, przyjmując *Protokół ustaleń w sprawie realizacji interoperacyjnego samochodowego systemu eCall*, zwany MoU [5]. Komisja zaleciła ponadto ustanowienie krajowych platform promowania *eCall* z udziałem władz państwowych i przedsiębiorców oraz wspieranie prac Grupy Sterującej ds. *eCall*. W ten sposób została przygotowana infrastruktura instytucjonalna projektu *eCall*, zachowująca zarówno na poziomie wspólnotowym, jak i krajowym cechy fakultatywności.

Trzeci komunikat na temat *eCall* [6] został opublikowany w 2006 r. w związku z ogłoszeniem zaleceń końcowych Grupy Sterującej ds. *eCall*. Potwierdzono w nim zakończenie prac koncepcyjnych, ale jednocześnie wyraźnie wskazano trudności podczas realizacji projektu *eCall*. Przesunięto przewidywany termin wprowadzenia systemu *eCall* na 1 września 2010 r. Ponadto podkreślono potrzebę zintensyfikowania działań państw członkowskich oraz środowisk branżowych, w szczególności skłonienia państw członkowskich do podpisania MoU oraz przystosowania PSAP do obsługi transmisji alarmowych realizowanych w ramach usługi *eCall*.

Projekt uzyskał wsparcie grup parlamentarnych, co było bardzo istotne ze względu na jego niewiążący status. Parlament Europejski przyjął raport w sprawie bezpieczeństwa drogowego poświęcony systemowi *eCall*^②, wzywając państwa członkowskie do zaangażowania w jego realizację. Parlament

^① Komunikat Komisji „Europejskie społeczeństwo informacyjne na rzecz wzrostu i zatrudnienia”. COM(2005) 229 wersja ostateczna, Bruksela, 1.06.2005.

^② Report on road safety: bringing eCall to citizens, (2005/2211(INI)), Committee on Transport and Tourism. Dz. Urz. UE, C.2006.296E.17.

jednak jednocześnie wskazał na wątpliwości, dotyczące kosztów realizacji projektu m.in. obciążenie finansowe przemysłu motoryzacyjnego i użytkowników pojazdów.

W czerwcu 2008 r. Parlament Europejski potwierdził poparcie dla projektu *eCall*, przyjmując pierwszy raport na temat inteligentnego samochodu [7]. W raporcie ponowiono wezwanie państw członkowskich, które nie podpisały jeszcze MoU, do przystąpienia do tego porozumienia, przeprowadzenia testów pilotażowych i zakończenia dostosowywania infrastruktury służb ratunkowych do potrzeb systemu *eCall* do 2010 r. Zasygnalizowano zakończenie prac nad standardami niezbędnymi do realizacji projektu oraz rozpoczęcie negocjacji ze stowarzyszeniami producentów samochodów o wprowadzeniu zestawów *eCall* jako standardowej opcji wyposażeniowej od 2010 r. Po raz pierwszy pojawił się wariant przeniesienia projektu *eCall* w obszar zadań obowiązkowych dla państw członkowskich i przedsiębiorców w razie bezskuteczności dotychczasowych instrumentów.

Dokumentem bezpośrednio organizującym współdziałanie przy realizacji projektu *eCall* jest, wcześniej wspomniany, protokół ustaleń, zwany MoU [5], dostosowany do wielostronnej, dobrowolnej współpracy różnych partnerów zainteresowanych projektem. Stroną MoU mogą być państwa członkowskie, operatorzy telekomunikacyjni, producenci pojazdów, organizacje służb ratunkowych, przedsiębiorstwa ubezpieczeniowe, kluby automobilowe, dostawcy usług oraz organizacje branżowe. Dotychczas MoU zostało podpisane przez 14 państw członkowskich UE oraz 3 inne państwa (Szwajcarię, Norwegię i Islandię). Ostatnim krajem, który przystąpił do MoU w czerwcu 2008 r. była Słowacja. Od tej pory grono państw członkowskich nie uległo powiększeniu. Stronami MoU jest ponadto 77 organizacji i przedsiębiorstw. Polska nie jest stroną MoU, natomiast krajowych przedsiębiorców reprezentuje spółka General Telecom Corporation (GTC).

Protokół MoU wyraźnie przesądza o niezobowiązującym, koordynacyjnym charakterze tego instrumentu. Służy on organizowaniu współdziałania podmiotów zainteresowanych projektem, jednak bez ustanawiania wzajemnych zobowiązań dotyczących zakresu zaangażowania, tempa realizacji projektu i ponoszonych kosztów. Podpisanie MoU nie rodzi zobowiązań w stosunkach z pozostałymi uczestnikami MoU, lecz jest jedynie wyrazem indywidualnego lub zbiorowego zaangażowania w realizację projektu *eCall*. W MoU sprecyzowano podstawowe zadania państw członkowskich, operatorów telekomunikacyjnych, producentów pojazdów i operatorów PSAP.

Instrumentem określającym docelowy kształt systemu *eCall* są zalecenia Grupy Sterującej ds. *eCall*, dotyczące sposobu wdrożenia projektu [8]. Są one oparte na wcześniejszych studiach i przedsięwzięciach badawczo-wdrożeniowych inicjowanych przez Komisję^①.

W zaleceniach Grupy Sterującej ds. *eCall* zaprezentowano architekturę systemu *eCall*, wymagania funkcjonalne dla systemu, minimalny zestaw danych przesyłanych do PSAP, minimalne wymagania dla sieci ruchomej, wymagania dotyczące dokładności map cyfrowych stanowiących podstawę lokalizacji, zasady standaryzacji elementów systemu *eCall* oraz harmonogram wdrożenia. W styczniu 2007 r. Grupa Sterująca ds. *eCall* przedstawiła propozycję zawartości minimalnego zestawu danych (MSD – *Minimum Set of Data*) przesyłanych z pojazdu do PSAP w przypadku kolizji drogowej.

W grudniu 2008 r. Komisja – w porozumieniu z organizacjami reprezentującymi przedsiębiorców uczestniczących w realizacji systemu *eCall* – uznała, że ogólnoeuropejskie wdrożenie systemu w 2010 r. nie jest możliwe.

^① Na przykład, "Study on a Pan-European Automatic Emergency Call (eCall)" (Aalborg University, grudzień 2004) oraz "Exploratory Study on the Potential Socio-Economic Impact of the Introduction of Intelligent Safety Systems in Road Vehicles" (Kolonia, 2004).

Polityka niektórych państw UE w sprawie eCall

Obecnie, stronami MoU jest 14 państw członkowskich: Republika Czeska, Niemcy, Hiszpania, Grecja, Włochy, Cypr, Litwa, Holandia, Austria, Portugalia, Słowenia, Finlandia, Szwecja i Słowacja. Państwa, które nie podpisały MoU, informują Komisję o prowadzeniu prac studialnych i analiz przez właściwe organy administracji oraz zainteresowane instytucje. Niektóre mniejsze państwa okazywały chęć podpisania MoU (Luksemburg, Węgry, Estonia), ale kryzys gospodarczy zdecydowanie osłabił ich zamierzenia. Są też państwa, które jednoznacznie deklarują brak zainteresowania projektem *eCall* na skutek innych priorytetów (Wielka Brytania). Francja preferuje projekt oparty na wykorzystaniu komunikacji w formie SMS. Część państw, w tym Polska, wskazuje na potrzebę koncentracji na pełnym wdrożeniu systemu E112, co umożliwi w późniejszym czasie rozważenie wdrożenia projektu *eCall*. W państwach, które nie podpisały MoU, są jednak organizacje (przedsiębiorcy, stowarzyszenia i inne podmioty), będące członkami MoU, które przygotowują się do wdrożenia projektu *eCall*.

Na podstawie doświadczeń państw wdrażających system *eCall* można sformułować następujący schemat realizacyjny przedsięwzięcia. Podstawowe znaczenie ma wyraźne przypisanie odpowiedzialności administracyjnej i operacyjnej za realizację projektu. Podmiotem odpowiedzialnym ze strony administracji jest z reguły właściwy minister (spraw wewnętrznych, transportu) oraz jednostki centralne administrujące siecią drogową, obroną cywilną lub pokrewnymi dziedzinami. Przeważnie wyznacza się również operacyjnego koordynatora projektu. Podmiotem tego rodzaju może być administrator centrów PSAP lub konsorcjum zainteresowanych podmiotów (publicznych i prywatnych).

Odpowiednio do charakteru przedsięwzięcia dobiera się krajowe instrumenty realizacyjne. Podstawą przydziału zadań i ustalenia odpowiedzialności administracji są wewnętrzne dokumenty rządowe (administracyjne), przygotowane jako programy działania i wytyczne administracyjne. Zasady pracy z partnerami prywatnymi (przedsiębiorcami, stowarzyszeniami, związkami gospodarczymi) regulują odpowiednie umowy i porozumienia. Typowe rozwiązanie polega na powołaniu krajowej platformy (konsorcjum) do realizacji projektu *eCall*. Informacje z państw wdrażających *eCall* potwierdzają, że nie pojawił się dotychczas żaden powszechnie obowiązujący akt prawny, dotyczący stosowania urządzeń do automatycznego wzywania pomocy, skierowany do użytkowników pojazdów i przedsiębiorców.

Praktyka państw wdrażających *eCall* potwierdza konieczność testów oraz projektów pilotażowych systemu z aktywnym udziałem wszystkich zainteresowanych. W Austrii przeprowadzono w 2006 r. projekt pilotażowy z udziałem 100 pojazdów, pod patronatem właściwego ministra, z udziałem przedsiębiorcy z dziedziny bezpieczeństwa samochodowego, operatora telekomunikacyjnego i związku automobilowego. Zaawansowane prace testowe były prowadzone też w Finlandii. Projekt pilotażowy przewidziany na 2008 r. nie został jednak zrealizowany. Finlandia, podobnie jak Szwecja, podkreśla, że zainteresowanie projektem jest związane ze szczególnymi warunkami terenowymi i klimatycznymi. W Szwecji – na skutek zaawansowanej implementacji systemu E112 – uważa się, że administracja PSAP wdroży wymogi *eCall* bez większych trudności.

W Republice Czeskiej, w latach 2006–2007, zrealizowano projekt pilotażowy *eCall* na zamówienie właściwego ministra i straży pożarnej, pod kierownictwem czeskiego Telekomu, w ramach uchwały rządowej dotyczącej narodowej strategii bezpieczeństwa drogowego, jako element wdrażania strategii lizbońskiej.

Niemiecki związek automobilowy ADAC przeprowadził projekt pilotażowy na obszarze Niemiec, Austrii i Włoch. Potwierdził on możliwość wdrożenia systemu *eCall*, zgodnego z zaleceniami Grupy Sterującej ds. *eCall*. Projekt był realizowany wspólnie z klubami automobilowymi innych państw,

producentami samochodów oraz operatorem telekomunikacyjnym T-Mobile Deutschland. Wyniki testu potwierdziły możliwość realizacji wszystkich funkcji systemu eCall^①. Przeprowadzenie projektów pilotażowych zapowiedziano także we Włoszech i Holandii.

Analiza sytuacji w państwach członkowskich UE najbardziej zaawansowanych we wprowadzaniu projektu eCall wskazuje, że wdrożenie ma mieszany publiczno-prywatny charakter. Zasadniczą kwestią jest pełna realizacja wymagań systemu E112. Na podstawie wewnętrznych dokumentów rządowych (administracyjnych) oraz porozumień i umów z partnerami prywatnymi są realizowane przedsięwzięcia, przygotowujące wdrożenie systemu eCall. We wszystkich państwach w przypadku partnerów prywatnych odbywa się to na zasadach dobrowolności. Nigdzie nie sygnalizuje się zamiaru ustanowienia prawnego obowiązku uczestnictwa w stosunku do przedsiębiorców, których udział jest niezbędny do realizacji systemu eCall (producenci pojazdów, operatorzy telekomunikacyjni). Tym bardziej nie ma takich planów w stosunku do ewentualnych użytkowników usługi eCall, czyli użytkowników pojazdów.

System eCall w Polsce

Nadal trwają prace nad zapewnieniem pełnej funkcjonalności systemu E112. W 2008 r. Polska dostosowała obowiązujące przepisy do stanu, umożliwiającego właściwą implementację E112 przez nowelizację *Prawa telekomunikacyjnego* oraz ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym^②. Operatorzy zostali zobowiązani do kierowania połączeń alarmowych przyjmowanych na numer 112 do centrów powiadamiania ratunkowego (CPR). Do czasu utworzenia tych centrów, nie później niż do końca 2010 r., połączenia alarmowe mają być kierowane do tych służb ratunkowych, którym przejściowo powierzono wykonywanie zadań centrum powiadamiania ratunkowego. To prowizoryczne rozwiązanie wskazuje, że system E112 nie jest jeszcze gotowy do przyjmowania połączeń alarmowych i uruchamiania pomocy.

Operatorzy zostali zobowiązani do udostępniania prezesowi Urzędu Komunikacji Elektronicznej (UKE) informacji dotyczących lokalizacji zakończenia sieci, z którego zostało wykonane połączenie alarmowe. Operatorzy ruchomych publicznych sieci telefonicznych mają to robić równocześnie z zestawieniem połączenia. Jednak dopiero w przyszłości ma być rozwiązany problem gromadzenia i przekazywania służbom ratunkowym informacji lokalizacyjnych oraz pozostałych danych towarzyszących połączeniu. Przewidziano bowiem utworzenie, administrowanego przez prezesa UKE, systemu, w którym dane lokalizacyjne i pozostałe dane o użytkownikach będą gromadzone oraz nieodpłatnie udostępniane CPR lub innym służbom ratunkowym.

W wyniku tych zmian obowiązujący stan prawny umożliwia pełną realizację obowiązków, wynikających z dyrektyw UE dotyczących połączeń alarmowych, co jednak nie oznacza, że nastąpiła pełna praktyczna implementacja tych rozwiązań. Wymagane jest jeszcze utworzenie systemu 16 ośrodków CPR oraz zorganizowanie platformy lokalizacyjno-informacyjnej z centralną bazą danych (PLI CBD) przy prezesie UKE. Dopiero pełna realizacja systemu E112 umożliwi prowadzenie prac dotyczących systemu eCall.

^① "Results of the eCall feasibility trial". Extended Version. ADAC, 26.06.2007, http://www.escope.info/download/ecall_toolbox/eCall_Pilots/eCall%20Feasibility%20Trial%20ADAC.pdf

^② „Ustawa z dnia 11 stycznia 2008 r. o zmianie ustawy – Prawo telekomunikacyjne oraz ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym”. Dz. U., 2008, nr 17, poz. 101.

W sprawie systemu *eCall* nie ma obecnie w Polsce żadnych powszechnie obowiązujących przepisów. Przejściowo działał międzyresortowy zespół do spraw numeru alarmowego 112 oraz wdrażania systemu *eCall* (zlikwidowany w końcu 2008 r.). W 2006 r. rząd poparł inicjatywę budowy systemu *eCall*, zwracając przy tym uwagę na znaczne nakłady finansowe, jakie wiążą się z jego realizacją. Obecnie administracja centralna jest skoncentrowana na pełnej realizacji systemu E112. W rządowym dokumencie *Koncepcja systemu 112* [11] przewiduje się jednak zadania związane z wdrożeniem systemu *eCall*. W ostatnim, trzecim etapie założono dostosowanie systemu E112 do potrzeb *eCall*. Przyjęto, że Polska będzie gotowa do podpisania MoU w sprawie budowy systemu *eCall* dopiero po zakończeniu budowy zintegrowanego i jednolitego (ogólnokrajowego) systemu 112. W harmonogramie budowy systemu etap dostosowania do systemu *eCall* przewidziano na 2010 r.

Jak wspomniano, system *eCall* jest obecnie w UE realizowany w modelu przedsięwzięcia publiczno-prywatnego, dlatego jest istotna również forma współpracy z partnerami prywatnymi. W styczniu 2008 r. zostało powołane porozumienie prywatno-publiczne do realizacji projektu *eCall* Polska, którego lider – spółka GTC jest uczestnikiem MoU oraz bierze udział w pracach Grupy Sterującej ds. *eCall*. Porozumienie ma na celu stymulowanie współpracy między instytucjami, których zadania są związane z realizacją systemu *eCall*, oraz koordynację spraw technicznych.

System *eCall* – obligatoryjny czy dobrowolny?

Obecnie projekt *eCall* może być wprowadzany wyłącznie jako usługa dobrowolna dla wszystkich podmiotów z niej korzystających i uczestniczących w jej świadczeniu. Zastąpienie obecnego modelu usługi *eCall* rozwiązaniami obowiązkowymi wymagałoby wprowadzenia przymusu administracyjnego w stosunku do wszystkich ogniw systemu, ustanowienia prawnego obowiązku instalowania zestawów *eCall* przez producentów (sprzedawców) w nowych pojazdach mechanicznych, obowiązku utrzymywania zestawu w gotowości do działania przez użytkownika pojazdu, obowiązku transmisji minimalnego zestawu danych (MSD) generowanych w związku z wypadkiem przez operatora telekomunikacyjnego oraz obowiązku przyjmowania takich zgłoszeń przez CPR. Wprowadzenie modelu obligatoryjnego wymagałoby zatem bardzo znaczących zmian prawnych.

Pojawiają się także zastrzeżenia związane z ochroną prywatności użytkowników pojazdów, gdyż dane przetwarzane w systemie mogą służyć do różnego rodzaju nadużyć. Wyniki analiz prowadzonych w tym zakresie jednoznacznie świadczą o tym, że należy utrzymać dobrowolny charakter tego systemu^①.

Przyjęcie w Polsce w pełni dobrowolnego modelu usługi *eCall* jest możliwe w obecnych warunkach instytucjonalnych, choć wymagałoby odpowiednich dostosowań organizacyjnych. W warunkach takiego modelu instalowanie zestawów *eCall* w nowych pojazdach mechanicznych byłoby dobrowolne dla producenta (sprzedawcy), a zestaw stanowiłby wyposażenie opcjonalne związane z bezpieczeństwem. Decyzję w sprawie korzystania z usługi *eCall* podejmowałby ostatecznie użytkownik pojazdu. Możliwość transmisji danych i ewentualnego połączenia głosowego z wykorzystaniem zestawu *eCall* zapewniałaby umowa między operatorem sieci telekomunikacyjnej (dostawcą usług telekomunikacyjnych) a producentem (sprzedawcą) pojazdu lub użytkownikiem pojazdu. W ramach tej umowy należałoby uregulować co najmniej sprawy użytkownika karty SIM (*Subscriber Identity Module*),

^① "Working document on data protection and privacy implications in eCall initiative". Article 29 Working Party, 1609/06/EN WP 126; 26.09.2006.

numeru użytkownika, zasad wykonywania usługi podstawowej (transmisji MSD i połączenia głosowego z CPR) oraz ewentualnych usług dodatkowych (np. wezwanie pomocy drogowej, usługi nawigacyjnej, lokalizacyjnej).

Transmisja byłaby zapewniona na zasadach kontraktowych a nie ustawowych, jak w przypadku połączeń do numeru 112, zatem przy obecnym stanie prawnym byłoby konieczne pośrednictwo operatora telekomunikacyjnego lub innego dostawcy usługi eCall w przyjęciu danych o zdarzeniu drogowym z pojazdu i przekazaniu ich do publicznego CPR. W pełni dobrowolny model usługi eCall wymusza więc powołanie niepublicznych punktów przyjmowania zgłoszeń o zdarzeniach drogowych, obsługiwanych przez operatora telekomunikacyjnego lub dostawcę usługi eCall. Obecnie dostawca usługi telekomunikacyjnej ma jedynie obowiązek zapewniania połączeń do służb ratunkowych. Nie ma on obowiązku transmisji danych do tych służb na warunkach określonych dla połączeń alarmowych (bezpłatnie, do właściwej terytorialnie służby). Transmisja minimalnego zestawu danych (MSD) z zestawu samochodowego nie jest obecnie obowiązkiem operatora. Wprowadzenie niepublicznych podmiotów przyjmujących dane i połączenia głosowe w ramach eCall wymagałoby unormowania relacji między tymi podmiotami a CPR, które są ostatecznymi adresatami tych informacji. Może to nastąpić w formie umownej. Odstąpienie od zasady dobrowolności świadczenia usługi eCall w stosunku do operatorów telekomunikacyjnych oraz nałożenie na CPR obowiązku przyjmowania zgłoszeń o kolizjach w formie transmisji MSD umożliwiłoby pełną integrację systemu eCall z systemem połączeń alarmowych E112. Wymagałoby to jednak zmian ustawowych.

Zmiana warunków realizacji projektu eCall w Polsce może nastąpić na skutek zmian na szczeblu UE. Całość dotychczasowych prac nad projektem eCall była prowadzona jako paneuropejskie partnerstwo publiczno-prywatne. Pojawiają się jednak w dokumentach Komisji zapowiedzi, że brak efektów wdrożeniowych może spowodować działania zmierzające do wprowadzenia modelu obowiązkowego, co wymagałoby zasadniczej reorientacji wypracowanych dotychczas podstaw instytucjonalnych systemu eCall.

Bibliografia

- [1] Dyrektywa 2002/22/WE z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie usługi powszechnej i praw użytkowników dotyczących sieci i usług łączności elektronicznej. Dz. Urz. L 108/51, 24.04.2002
- [2] Zalecenie Komisji z dnia 25 lipca 2003 r. w sprawie przetwarzania informacji o osobie dzwoniącej w sieciach łączności elektronicznej dla celów wspomaganych lokalizacyjnie usług połączeń alarmowych. Dz. Urz. L 189, 29.07.2003, s. 0049–0051
- [3] *Communication from the Commission “Information and Communications Technologies for Safe and Intelligent Vehicles”*. (SEC(2003) 963), COM(2003) 542 final, Brussels, 15.09.2003
- [4] *Drugi komunikat Komisji na temat eBezpieczeństwa „Zapewnić obywatelom możliwość elektronicznego powiadamiania o wypadkach – eCall”*. COM(2005) 431 końcowy, Bruksela, 14.09.2005
- [5] *Protokół ustaleń w sprawie realizacji interoperacyjnego samochodowego systemu eCall (Memorandum of Understanding – MoU)*, <http://www.eScope.info>
- [6] *Trzeci komunikat Komisji na temat eBezpieczeństwa „Nowe impulsy dla systemu eCall – Plan działania”*. KOM(2006) 723 wersja ostateczna, Bruksela, 23.11.2006.
- [7] *Communication from the Commission “Towards Europe-wide Safer, Cleaner and Efficient Mobility: The First Intelligent Car Report”*. COM(2007) 541 final, Brussels, 17.09.2007

- [8] *Recommendations of the DG eCall for the introduction of the pan-European eCall*. Brussels, 21.04.2006, http://www.ecall.fi/Position_papers_DG_eCall_v2.pdf
- [9] *Koncepcja systemu 112*. Warszawa, Ministerstwo Infrastruktury, wrzesień 2007, <http://wzk.poznan.uw.gov.pl/files/Koncepcja.Systemu.112.pdf>

Stanisław Piątek



Dr hab. Stanisław Piątek (1951) – absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego (1973), pracownik naukowo-dydaktyczny Uniwersytetu Warszawskiego (od 1973), wykładowca akademicki i profesor Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego; konsultant Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji (1993–2000) oraz Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty (2001–2005); członek Krajowej Komisji Uwłaszczeniowej (1991–1998) oraz Rady Legislacyjnej (1998–2001); autor 120 publikacji krajowych i zagranicznych; zainteresowania naukowe: regulacja działalności infrastrukturalnej, ekonomiczne skutki regulacji.
e-mail: piatek@supermedia.pl