

P7_TA-PROV(2012)0274

Système eCall: un nouveau service "112" pour les citoyens

Résolution du Parlement européen du 3 juillet 2012 relatif au système eCall: un nouveau service "112" pour les citoyens (2012/2056(INI))

Le Parlement européen,

- vu la recommandation de la Commission du 8 septembre 2011 sur le soutien à un service eCall à l'échelle de l'UE dans les réseaux de communications électroniques en vue de la transmission d'appels d'urgence embarqués fondés sur le numéro 112 (appels "eCall")¹,
- vu la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport²,
- vu la directive 2002/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 mars 2002 concernant le service universel et les droits des utilisateurs au regard des réseaux et services de communications électroniques (directive "service universel")³,
- vu le document de travail des services de la Commission intitulé "Analyse d'impact", accompagnant la recommandation de la Commission du 8 septembre 2011 sur le soutien à un service eCall à l'échelle de l'UE dans les réseaux de communications électroniques en vue de la transmission d'appels d'urgence embarqués fondés sur le numéro 112 (appels "eCall") (SEC(2011)1020),
- vu la communication de la Commission intitulée "Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020" (COM(2010)0389),
- vu la communication de la Commission intitulée "Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie" (COM(2009)0279),
- vu la communication de la Commission intitulée "eCall: la phase de déploiement" (COM(2009)0434),
- vu la communication de la Commission intitulée "Vers une mobilité plus sûre, plus propre et plus performante en Europe: premier rapport sur l'initiative "Véhicule intelligent"" (COM(2007)0541),
- vu la communication de la Commission "sur l'initiative "véhicule intelligent" – "Sensibilisation aux technologies de l'information et de la communication (TIC) pour des véhicules plus intelligents, plus sûrs et plus propres"" (COM(2006)0059),

¹ JO L 303 du 22.11.2011, p. 46.

² JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

³ JO L 108 du 24.4.2002, p. 51.

- vu la communication de la Commission intitulée "Le système d'appel d'urgence eCall à nouveau sur le calendrier: plan d'actions (troisième communication eSafety)" (COM(2006) 723),
- vu la communication de la Commission intitulée "Deuxième communication " eSafety " - Le système "eCall" pour tous" (COM(2005)0431),
- vu la communication de la Commission intitulée "Technologies de l'information et des communications pour les véhicules sûrs et intelligents" (COM(2003)0542),
- vu la communication de la Commission intitulée "Programme d'action européen pour la sécurité routière – Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée" (COM(2003)0311),
- vu le document de travail sur la protection des données et le respect de la vie privée dans le cadre de l'initiative "eCall" (groupe de travail "article 29" – 1609/06/FR, WP 125),
- vu sa résolution du 25 octobre 2011 sur la mobilité et l'intégration des personnes handicapées et la stratégie européenne 2010-2020 en faveur des personnes handicapées⁴,
- vu sa résolution du 27 septembre 2011 sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020⁵,
- vu sa déclaration écrite du 17 novembre 2011 sur la nécessité de l'accessibilité des services d'urgence du 112⁶,
- vu sa résolution du 6 juillet 2010 sur un avenir durable pour les transports⁷,
- vu sa résolution du 5 juillet 2011 sur le service universel et le numéro d'urgence "112"⁸,
- vu sa résolution du 23 avril 2009 sur le plan d'action en faveur de systèmes de transport intelligents⁹,
- vu sa résolution du 19 juin 2008¹⁰ sur le premier rapport sur l'initiative Véhicule intelligent,
- vu sa résolution du 18 janvier 2007 sur le troisième programme d'action européen pour la sécurité routière – bilan à mi-parcours¹¹,
- vu sa résolution du 27 avril 2006 sur la sécurité routière: le système "eCall" pour tous¹²,

⁴ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0453.

⁵ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0408.

⁶ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0519.

⁷ JO C 351 E du 2.12.2011, p. 13.

⁸ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0306.

⁹ JO C 184 E du 8.7.2012, p. 50.

¹⁰ JO C 286 E du 27.11.2009, p. 45.

¹¹ JO C 244 E du 18.1.2007, p. 220.

- vu la communication de la Commission du 29 septembre 2005 intitulée "Programme d'action européen pour la sécurité routière: réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée"¹³,
 - vu le rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, publié en 2004 conjointement par la Banque mondiale et l'OMS,
 - vu l'article 48 de son règlement,
 - vu les délibérations communes de la commission du marché intérieur et de protection des consommateurs et de la commission des transports et du tourisme conformément à l'article 51 du règlement,
 - vu le rapport de la commission du marché intérieur et de protection des consommateurs et de la commission des transports et du tourisme (A7-0205/2012),
- A. considérant que, selon les prévisions de la Banque mondiale et de l'OMS, le nombre des victimes d'accidents de la circulation va augmenter dans toutes les régions du monde (d'ici à 2020, ce nombre va passer de la neuvième à la troisième place parmi les causes de mortalité) et que le taux de mortalité des 5 à 14 ans, tout en étant inférieur en nombre, constitue cependant une lourde perte tant pour les parents que pour la société dans son ensemble;
- B. considérant que, dans l'Union européenne, selon les données publiées en 2004, plus de 40 000 personnes meurent chaque année dans des accidents et 150 000 personnes restent handicapées à vie;
- C. considérant que l'objectif du système eCall embarqué est de faire en sorte que les services d'urgence soient automatiquement prévenus en cas d'accident grave, dans le but de réduire le nombre de tués sur les routes et la gravité des blessures grâce à l'arrivée plus rapide d'une aide qualifiée et équipée (le principe de l'"heure d'or");
- D. considérant que l'appel d'urgence eCall est généré automatiquement via l'activation de capteurs embarqués qui, une fois activés, établissent un contact vocal et une connexion de données directement avec les centres de réception des appels d'urgence (PSAP);
- E. considérant que, selon les données statistiques officielles concernant le système eCall, une fois achevé le déploiement de celui-ci dans tous les véhicules et les pays de l'Union, il est estimé que jusqu'à 2 500 décès seront évités et que la gravité des blessures sera réduite de 10 à 15 %;
- F. considérant que le système eCall profite aux usagers de la route qui voyagent dans leur pays ou à l'étranger et ne connaissent peut-être pas bien les routes et leur localisation exacte en cas d'accident;
- G. considérant que le service eCall permet de passer des appels d'urgence sans problème de langues grâce aux données numériques contenues dans le format de message de

¹² JO C 296 E du 6.12.2006, p. 268.

¹³ JO C 227 E du 21.9.2006, p. 609.

l'ensemble minimal de données (MSD), ce qui devrait réduire les erreurs d'interprétation et le stress et aide à supprimer les barrières linguistiques entre les occupants du véhicule et l'opérateur du PSAP, aspect important dans un environnement européen multilingue;

- H. considérant que le déploiement d'un service eCall à l'échelle de l'Union, disponible dans tous les véhicules et dans tous les pays, constitue une priorité essentielle de l'Union dans le cadre de la sécurité routière depuis 2002, et qu'il est inclus dans le programme d'action européen pour la sécurité routière 2011-2020 comme moyen d'améliorer la sécurité routière et de contribuer à l'objectif consistant à réduire le nombre de décès et d'accidents sur les routes en Europe;
- I. considérant que la directive 2010/40/UE prévoit, parmi ses actions prioritaires, "la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union" et établit l'obligation pour la Commission d'adopter, d'ici la fin 2012, des spécifications communes pour la modernisation des PSAP;
- J. considérant que les États membres restent responsables du type d'organisation des PSAP qui reçoivent les appels, qu'il s'agisse d'organismes publics ou privés agissant sous délégation publique;
- K. considérant que le protocole d'accord en vue de la mise en place d'un service eCall paneuropéen interopérable en Europe (eCall MoU) a été signé à ce jour par 22 États membres, 5 États associés et plus de 100 organisations; considérant que deux autres États membres ont exprimé leur soutien à un déploiement obligatoire du service eCall;
- L. considérant que le Parlement a exprimé son soutien en faveur de l'introduction du service eCall à de nombreuses occasions, y compris en faveur de son déploiement obligatoire, ce qui accroîtra chez les citoyens le sentiment de sécurité dans leurs déplacements;
- M. considérant qu'une approche volontaire du déploiement dans l'Union est une politique de la Commission depuis 2003, mais qu'elle n'a pas permis de progrès considérables à ce jour;
- N. considérant que dans sa communication de 2009 intitulée "eCall: la phase de déploiement", la Commission a indiqué que si des progrès importants n'avaient pas été réalisés à la fin 2009 tant sur le plan de la disponibilité de l'instrument eCall dans les véhicules que des investissements nécessaires dans l'infrastructure PSAP, elle proposerait des mesures réglementaires;
- O. considérant qu'au vu des résultats de la consultation publique effectuée en 2010 par la Commission sur la mise en œuvre du service eCall, plus de 80 % des répondants trouvent ce système utile et souhaiteraient que leur véhicule en soit équipé;
- P. considérant que les motocyclistes sont le groupe d'utilisateurs susceptible de rencontrer le plus de difficultés pour prévenir les services d'urgence en cas d'implication dans un accident de la route;
- Q. considérant que, dans la mesure où les véhicules agricoles et industriels, en particulier

les tracteurs agricoles, circulent généralement dans des zones éloignées et de manière isolée, ils ne peuvent souvent pas prévenir les services de secours en cas d'accident;

- R. considérant que des services privés d'appel d'urgence embarqués existent aujourd'hui et que leur déploiement en Europe gagne du terrain, mais qu'aucun d'eux ne couvre l'ensemble du territoire de l'Union et que la pénétration du marché est inférieure à 0,4 % du parc de véhicules, tandis que certains services introduits ont été démantelés en raison de défaillances du marché, laissant l'utilisateur sans service d'appel d'urgence embarqué pendant la durée de vie du véhicule;
 - S. considérant que la technologie est prête et que des normes communes de l'Union ont été approuvées et sont actuellement affinées et testées par l'industrie et les autorités publiques dans le cadre de projets pilotes;
 - T. considérant que la Commission a publiquement annoncé en 2011 qu'elle présenterait au premier trimestre 2012 un nouveau règlement incluant le service eCall comme exigence supplémentaire dans le cadre réglementaire régissant l'homologation des véhicules à moteur;
1. salue la recommandation de la Commission du 8 septembre 2011 et prie instamment les États membres et les opérateurs de réseaux mobiles (ORM) de mettre en œuvre les mesures et mises à jour requises dans cette recommandation au plus tard à la fin de 2014; regrette toutefois que seuls 18 États membres aient répondu à temps; invite les autres États membres à faire de même dès que possible;
 2. regrette les retards et l'absence de progrès observés à ce jour dans le déploiement volontaire du service eCall et le fait que trois États membres n'ont pas signé le protocole d'accord eCall MoU ou marqué leur accord au déploiement d'eCall; invite par conséquent les États membres qui ne l'ont pas encore fait à signer le protocole d'accord en vue de la mise en place d'un service eCall paneuropéen interopérable en Europe, et prie instamment toutes les parties intéressées d'agir de concert afin de mettre en place ce service;
 3. souligne qu'il existe des différences importantes concernant le fonctionnement du numéro d'urgence européen 112, sur lequel repose le système eCall; invite les États membres à remédier d'urgence à ces différences et la Commission à renforcer son contrôle à cet égard;
 4. considère que le service eCall devrait être un système d'appel d'urgence public à l'échelle européenne, embarqué dans les véhicules et fondé sur le 112, ainsi que sur des normes communes paneuropéennes visant à garantir la neutralité technologique, afin d'offrir un service fiable, de qualité, abordable et convivial qui puisse fonctionner en toute interopérabilité et sans encombre dans toutes les automobiles sur l'ensemble du territoire de l'Europe, indépendamment du constructeur, du pays et ou de la localisation effective du véhicule, optimisant ainsi les avantages du service eCall pour tous les usagers de la route, y compris les personnes handicapées ayant des besoins spéciaux;
 5. souligne les effets positifs du service eCall, pour ce qui est non seulement d'améliorer la gestion des incidents, mais aussi de réduire la congestion due aux accidents et d'éviter

les accidents secondaires, mais aussi et surtout d'accélérer l'arrivée des services de secours et ainsi de réduire la mortalité et la gravité des blessures résultant des accidents de la route, ce qui permettra d'accroître la confiance des citoyens européens lorsqu'ils voyagent dans d'autres États membres;

6. estime que si l'introduction du système eCall est laissée aux forces du marché, ce service ne bénéficiera qu'aux personnes pouvant se permettre des véhicules haut de gamme, tandis qu'une introduction obligatoire du système embarqué dans tous les véhicules conduirait à une baisse des coûts et à un déploiement universel, à l'échelle de l'Union;
7. rappelle que l'analyse d'impact de la Commission montre que l'adoption de mesures réglementaires visant à imposer l'introduction du système eCall est actuellement la seule option permettant d'obtenir tous les effets positifs;
8. invite la Commission à soumettre une proposition dans le cadre de la directive 2007/46/CE afin d'assurer le déploiement obligatoire d'un système public eCall fondé sur le 112 d'ici à 2015 dans tous les nouveaux véhicules homologués et dans tous les États membres;
9. *considère que le service public eCall devrait être gratuit et obligatoire et installé de série sur tous les véhicules neufs couverts par ladite proposition;*
10. estime que le service public eCall doit être simple, abordable, opérationnel et accessible à tous dans l'ensemble de l'Union et ce, indépendamment du véhicule et de sa localisation;
11. rejette l'idée que la mise en œuvre des aspects embarqués du service eCall pourrait s'effectuer progressivement sur une longue période;
12. invite la Commission à proposer toute autre mesure réglementaire nécessaire pour éviter des retards supplémentaires pouvant se traduire par des victimes qui auraient pu être évitées;
13. estime que si l'analyse des coûts et avantages (ACA) peut jouer un rôle important en générant des données sur lesquelles fonder des décisions complexes liées aux investissements et à l'adoption de nouvelles technologies, son bien-fondé peut être contesté lorsqu'une part importante de l'analyse consiste à estimer la valeur de la vie humaine;
14. invite la Commission, lors de l'analyse de l'impact du déploiement du système eCall dans l'Union, à tenir compte non seulement des coûts d'investissement et de fonctionnement, mais aussi des avantages sociaux liés au déploiement de ce système;
15. invite la Commission à établir des règles claires en matière de responsabilité des parties prenantes participant au système eCall;
16. invite la Commission à évaluer la possibilité de fausses alertes générées par les systèmes eCall, l'influence de ces fausses alertes sur les services d'urgence au quotidien, la nécessité de différencier les accidents graves et moins graves ainsi que les signaux

d'urgence et les autres informations à transmettre dès le départ aux services d'urgence pour garantir leur fonctionnement efficace; invite la Commission à proposer des solutions concrètes à ces problèmes, si nécessaire;

17. salue l'établissement de la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall et invite les parties prenantes concernées et les représentants des États membres à y participer afin de garantir une introduction harmonisée du système eCall;
18. invite la Commission à examiner la possibilité d'étendre, dans un avenir proche, le système eCall à d'autres véhicules, notamment les poids lourds, les bus et autocars et les deux-roues motorisés, et à évaluer s'il devrait être également étendu aux véhicules agricoles et industriels;
19. estime que l'utilisation de dispositifs eCall de rechange devrait être autorisée pour les véhicules existants;

PSAP (centres de réception des appels d'urgence): éléments relatifs à la réponse urgente

20. relève qu'il est essentiel de veiller à ce que tous les PSAP dans tous les États membres possèdent un équipement de haut niveau si l'on veut atteindre un niveau de protection uniforme de tous les citoyens au sein de l'Union, et appelle dès lors la Commission à proposer une législation obligeant les États membres à améliorer leurs infrastructures concernant les services de réponse d'urgence et à fournir aux standardistes la formation nécessaire pour être en mesure de gérer les eCall d'ici à 2015, d'une manière qui corresponde le mieux à leurs structures nationales et qui les rende accessibles à tous;
21. prie instamment la Commission d'adopter les spécifications communes pour les PSAP dans le cadre de la directive STI d'ici à la fin de 2012 et de proposer une directive sur la mise en œuvre du service eCall;
22. salue la volonté des ORM de traiter les appels d'urgence comme tous les autres appels au 112 et propose qu'eux-mêmes, ainsi que les États membres, rendent compte annuellement à la Commission des progrès réalisés et des difficultés rencontrées, en particulier en ce qui concerne le drapeau eCall;
23. salue le fait que l'établissement d'une connexion vocale entre les occupants du véhicule et les opérateurs du PSAP traitant les appels d'urgence permette, grâce à une communication mutuelle, de réduire les risques de réponse inappropriée et le déploiement non nécessaire des services d'urgence, notamment en cas d'accident léger;
24. relève que le besoin de disposer d'un protocole commun de transmission des données devient plus sensible en vue de la transmission de ces renseignements aux centres gérant les appels d'urgence et aux services d'urgence, afin d'éviter le risque de confusion ou de mauvaise interprétation des renseignements transmis; souligne que la transmission de données par les opérateurs de réseaux mobiles vers les centres d'appels d'urgence doit être définie en toute transparence et en toute impartialité;
25. rappelle que la présence de données électroniques dans les PSAP pourrait également avoir des avantages supplémentaires, comme un guidage avancé des membres des

services des secours afin de les informer adéquatement des nouvelles sources de danger qu'ils pourraient rencontrer avec le développement des voitures électriques et d'autres nouveaux systèmes de propulsion;

26. considère qu'il y a lieu de promouvoir les liens entre les PSAP et les opérateurs routiers en vue d'améliorer la gestion des incidents, conformément aux recommandations de la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall (EeIP);
27. soutient le travail intensif mené dans le cadre du projet HeERO (Harmonised eCall European Pilot) sur le projet pilote d'authentification transfrontalière du système eCall; invite la Commission et les États membres à renforcer la coopération entre les PSAP nationaux et les services d'urgence, en particulier aux points frontaliers en Europe, et à encourager le développement de la formation conjointe et de l'échange de bonnes pratiques en vue d'améliorer l'efficacité de l'ensemble de la chaîne de prestation de services d'urgence;
28. demande à la Commission de garantir également que le système eCall et les liens avec les PSAP sont aussi compatibles avec les systèmes d'interaction avec les infrastructures et avec les systèmes intelligents embarqués (par exemple, les barrières de protection intelligentes qui préviennent d'éventuels accidents, des systèmes intelligents embarqués de régulation de la vitesse, etc.);

Services d'appel d'urgence privés

29. considère qu'un service public eCall européen peut coexister avec des services d'urgence privés, à condition que toutes les normes de performance soient respectées aussi bien par les services publics que par les services privés et que – quel que soit le choix de l'acheteur concernant une solution privée ou non – tous les véhicules soient équipés du service public eCall afin de garantir la continuité du service dans tous les États membres, pendant toute la durée de vie du véhicule;
30. insiste sur la nécessité que le système eCall soit convivial et souligne qu'il convient de donner au consommateur une vue d'ensemble réaliste du système et des informations complètes et fiables sur les fonctionnalités ou services supplémentaires liés aux applications embarquées d'appel d'urgence ou d'assistance privées proposées, ainsi que sur le niveau de service escompté lors de l'achat de telles applications et les coûts associés;
31. demande, lorsqu'un consommateur ayant souscrit à un service privé d'appel d'urgence décide de renoncer audit service ou qu'il voyage dans un autre pays où ce service n'est pas proposé, que le service public eCall 112 soit automatiquement disponible;
32. estime que les fournisseurs de services eCall privés ont également la possibilité de migrer vers le service eCall à l'échelle de l'Union à tout moment tout en continuant de fournir d'autres services d'appel;
33. invite les entreprises de l'Union à participer au développement des applications, services et infrastructures nécessaires au système eCall, afin d'encourager l'innovation à l'échelle de l'Union;

Protection des données

34. souligne le fait que le système public eCall ne doit en aucun cas permettre de suivre les déplacements d'un véhicule, ce qui signifie qu'il doit rester un système dormant jusqu'à ce qu'un appel d'urgence soit déclenché, conformément aux recommandations du groupe de travail "article 29" concernant la protection des données; rappelle que l'objectif premier du service eCall est d'améliorer la gestion des incidents, et que les renseignements fournis par ce service ne peuvent en aucun cas être utilisés pour suivre et étudier les déplacements d'une personne ou la localiser à moins que cette personne ne soit impliquée dans un accident;
35. souligne que des règles appropriées, respectant la transparence, devraient être incluses pour le traitement des données personnelles liées aux eCall, non seulement par les ORM, mais aussi par tous les autres acteurs concernés, dont les fabricants de véhicules, les PSAP et les services d'urgence, afin de garantir le respect des principes de protection de la vie privée et des données à caractère personnel conformément aux directives européennes 95/46/CE et 2002/58/CE et aux législations nationales; souligne que toute législation à venir devrait clarifier les responsabilités au titre de la directive 95/46/CE incombant aux différents acteurs participant au système eCall ainsi que les modalités de transmission des informations aux personnes concernées et de facilitation de l'exercice de leurs droits;
36. souligne que les services eCall privés doivent respecter les principes de protection de la vie privée et des données, en prévoyant notamment le consentement éclairé et la possibilité de se désister, conformément aux recommandations du groupe de travail "article 29"; souligne que le consentement éclairé des consommateurs doit se baser sur des informations exhaustives relatives au volume de données collectées et à la finalité de cette collecte, et que les consommateurs doivent pouvoir retirer leur consentement à tout moment;
37. souligne que le propriétaire ou le locataire d'un véhicule doit décider, en tant que consommateur éclairé, qui a accès aux données liées audit véhicule dans le cadre des services eCall privés;

Autres domaines connexes

38. souligne que le système eCall utilise des composants techniques (positionnement par satellite, capacités de traitement et de communication) qui pourraient également servir de base à plusieurs autres applications et services embarqués;
39. estime que pour assurer le libre choix des consommateurs, le système eCall embarqué devrait être accessible gratuitement et sans discrimination à toutes les parties prenantes telles que les services de pièces détachées et d'après-vente, les fournisseurs d'équipements, les ateliers de réparation et les fournisseurs de services indépendants, d'assistance routière et de services associés; demande à la Commission de veiller à ce que le système eCall repose sur une plateforme interopérable et libre d'accès pour d'éventuelles futures applications ou services embarqués afin d'encourager l'innovation et de stimuler la compétitivité du secteur européen des technologies de l'information sur les marchés mondiaux; souligne que toute application ou service de ce type doit rester

optionnel;

40. estime que le libre choix pour les consommateurs et l'accès libre pour les fournisseurs de services devraient faire partie des critères de conception des plateformes embarquées des fabricants de l'équipement d'origine (FEO) et que les interfaces embarquées connexes devraient être normalisées pour garantir une concurrence loyale et encourager l'innovation sur le marché européen de la télématique;
41. souligne que tout service supplémentaire destiné à être utilisé dans un véhicule, notamment en cours de conduite, devra respecter des normes claires de sûreté, de sécurité et de protection des données et de la vie privée, et que le respect de telles normes doit être mesuré et contrôlé;
42. rappelle que le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) et Galileo peuvent apporter une contribution significative à la gestion du trafic routier et aux interventions d'urgence; estime qu'une campagne d'information est nécessaire en vue d'exploiter à grande échelle les possibilités offertes par ces systèmes en ce qui concerne l'application eCall;
43. estime que les États membres devraient être autorisés à établir des systèmes de filtrage eCall pour les PSAP permettant l'identification rapide des appels d'urgence, ce qui évitera aux centres d'appel d'être surchargés tout en renforçant l'efficacité des services d'urgence; considère que ces efforts devraient être soutenus par la Commission;
44. invite les États membres, en coordination avec la Commission, à élaborer et à mettre en œuvre des programmes pilotes nationaux portant sur l'application du système eCall européen embarqué d'appels d'urgence, afin de relever les éventuels problèmes et de préparer ainsi le terrain pour la mise en œuvre obligatoire du système dans tous les États membres d'ici à 2015;
45. demande qu'une interface eCall normalisée, appelée "bouton eCall", facilement identifiable aussi pour les personnes handicapées, soit installée dans tous les véhicules afin d'éviter toute erreur d'interprétation et tout abus éventuel du système; invite la Commission et les organismes européens de normalisation à proposer une norme harmonisée pour un tel mécanisme à déclenchement manuel;
46. invite la Commission à évaluer l'impact possible du système eCall sur les dépenses dans les systèmes de santé publique; invite, à cet égard, les États membres à convenir d'une définition harmonisée des blessures graves;
47. demande à la Commission et aux États membres d'intensifier leurs efforts en ce qui concerne la fourniture d'informations pratiques exhaustives au travers de la mise en place d'une stratégie de communication ciblée et de grande ampleur et de la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation coordonnées en ce qui concerne le système eCall et ses avantages, ses utilisations et fonctionnalités, également en termes de sécurité pour les citoyens de l'Union, afin de renforcer non seulement la compréhension que le public a de ces services d'urgence, mais aussi la demande en la matière, et de réduire autant que possible le risque que ces services soient mal utilisés ou mal interprétés;

48. recommande à la Commission de veiller à ce que le service eCall soit interopérable avec d'autres services d'urgence embarqués analogues encouragés dans les régions limitrophes, comme le service ERA-GLONASS;

o

o o

49. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission, ainsi qu'aux gouvernements et parlements des États membres.