

Iniciativa eCall

Přehled vývoje klíčové iniciativy Evropské komise nazvané eSafety

(ITS international, březen/duben 2005, str. 58)

Iniciativa eCall, zahájená v červnu 2004 jako součást programu eSafety Evropské komise (EC), má za svůj hlavní cíl vývoj systému na bázi telematiky pro podávání automatického hlášení tísňovým službám o místě a identifikačních údajích vozidla zúčastněného v dopravní nehodě. Na počátku roku 2005 bylo na zasedání v Bruselu odsouhlaseno rozvinutí harmonogramu, podle kterého by měly být během 12 měsíců vytvořeny normy a specifikace a zkušební provoz by měl začít v roce 2006.

Přepokládá se, že o tři roky později, v roce 2009, bude všem novým vozidlům umožněno používat systém eCall. Co se ale vlastně od tohoto nového projektu očekává a jaké překážky bude třeba překonat?

Přínosy systému eCall a jiných systémů pokročilé asistence řidičům (**Advanced Driver Assistance Systems – ADAS**) mohou být obrovské v oblasti obchodního zisku, i co se týče záchrany lidských životů. Pokud můžeme věřit informacím německé firmy Robert Bosch zabývající se automobilovou technologií, její podíl na trhu zaměřeném na ADAS se očekává na konci dekády ve výši 1 miliardy EUR, zatímco čísla uvedená organizacemi na záchranu života zdůrazňují velké výhody systémů pro záchranu životů tím, že bude dosaženo místa nehody mnohem rychleji než v současnosti.

Generální direktorát pro informační společnost Evropské unie (EC DG Infso) provedl odhad, že plné zavedení jednotného systému používajícího E-112 (tísňové telefonní číslo v Evropě) po celé EU by mohlo zachránit 2000 lidských životů ročně. Francouzský odbor bezpečnosti a silničního provozu (DSCR) uvedl, že z důvodu pozdního upozornění tísňových služeb dojde k 250 úmrtím ročně.

Podporován Asociací evropských výrobců automobilů (ACEA), Evropskou unií a ERTICO, stejně jako individuálními evropskými výrobci vozidel, systém eCall má být schopen detektovat nehodu a automaticky ji nahlásit. Zpráva bude poslána přes GSM (radiotelefonní systém spojení pro mobilní účastníky) nebo GPRS (paketově-přepínaná mobilní datová služba) bezdrátovým spojením do veřejně provozovaného centra tísňového volání (PSAP).

Údaje, které toto centrum obdrží, budou zahrnovat přesnou polohu vozidla, jeho výrobce a model, SPZ a pravděpodobný rozsah zranění, odvozený od rychlosti vozidla při nárazu. PSAP zavolá řidiči a ověří pravdivost zprávy a pak předá údaje tísňovým službám. (Řidiči budou mít také možnost spustit zaslání zprávy manuálně.)

Existují ovšem i obtíže. K nim patří současný chaotický stav elektroniky ve vozech, zjevný nedostatek politické vůle na národní úrovni k podpisu Memoranda o porozumění (MoU) pro systém eCall a zdánlivá neochota řidičů finančně přispět na systém, který, jak doufají, nebudou muset nikdy použít.

Co se týče elektroniky, automobilový průmysl stojí nejasnou budoucností ve vývoji nových a vyšších modelů. Nízká spolehlivost a následné garanční nároky v oblasti výroby vozidel nyní odpovědné za 90 % inovací v nových vozidlech, mají vliv na rentabilitu výroby.

Bernie Robertson, bývalý generální ředitel firmy DaimlerChrysler, zdůraznil tyto problémy ve svém projevu v Detroitu, USA, v říjnu 2004 na Soustředění 2004, a dále uvedl, že až 70 % všech problémů s kvalitou automobilu je spojeno s elektronikou. A ačkoliv je ten problém nyní adresován mezinárodní vývojovou společností Autosa (architektura automobilových otevřených systémů), bude zapotřebí velkého úsilí, než bude moci být tento problém považován za vyřešený.

Mezitím byly na politické úrovni předávány smíšené zprávy. I když koncept systému eCall je plně podporován EU a minimálně 23 veřejnými i soukromými evropskými organizacemi – všechny podepsaly memorandum MoU – jediná vláda, která tak učinila, je vláda finská.

V září 2004 se dalších 10 evropských států zavázalo přijmout MoU – dosud tak však ještě neučinili. Mezitím Finsko již očekává spuštění systému na národní úrovni na konci roku 2004.

Dále pak zůstává otázka, zda řidiči opravdu chtějí systém, za který budou muset téměř jistě platit. Zatím co společnost PSA Peugeot Citroën patrně zažívá jen malé problémy s jejich patentovaným

systemem eCall, který nyní používá 20 000 vozidel ve Francii, a společnost Volvo poskytuje službu On Call, společnost GM byla nucena značně snížit službu On Star v Německu, vzhledem k nedostatku zájmu.

Navzdory těmto obtížím je zde jen malé riziko, že systém eCall nepřežije a bude eventuálně prosperovat.

Pozitivním znamením je, že po Světovém kongresu ITS 2004 v Nagoyi, v Japonsku, byl koncept eSafety (a tedy i systém eCall) zahájen v Japonsku a USA. Takové kroky jistě povedou ke globálnímu a snad i interoperabilnímu systému.