



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.8.2009
KOM(2009) 434 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

eCall: Tid til udbygning

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

eCall: Tid til udbygning

1. INDLEDNING

Antallet af trafikdræbte i EU's 27 medlemsstater er faldet med mere end 27 % siden 2001, hvor Kommissionen offentliggjorde sin hvidbog om den europæiske transportpolitik¹. Det europæiske handlingsprogram for trafiksikkerheden² og **initiativet "intelligente biler"**³ har i høj grad bidraget til denne positive udvikling og forventes at medvirke yderligere til at nå målet om at mindske antallet af trafikdræbte.

Med rundt regnet 39000 døde og mere end 1,7 million tilskadekomne i 2008 på de europæiske veje er der dog behov for yderligere tiltag. Det skønnes, at **det paneuropæiske køretøjsmonterede nødopkaldssystem eCall kan redde op til 2500 liv om året i EU-27**, når det er fuldt udbygget. Desuden forventes det at afbøde følgerne for de tilskadekomne, at spare samfundet for betydelige udgifter, især inden for sundhedsvæsenet, og at mindske de menneskelige lidelser⁴.

For at udbygge det paneuropæiske eCall, der oprindeligt skulle fuldt indføres i 2009, har Kommissionen allerede taget flere skridt. Den har støttet en arbejdsgruppe med deltagelse af alle parter, der nåede til enighed om **bestemmelserne for en paneuropæisk driftskompatibel eCall-tjeneste**, og har opfordret alle parter, herunder medlemsstaterne og industrien, til at underskrive et aftalememorandum, hvormed de forpligter sig til at arbejde sammen for indførelsen af eCall. Kommissionen har også vedtaget **to meddelelser**, der fastsætter en gennemførelsesplan og opstiller anbefalinger til parternes handlinger⁵. Desuden vedtog Kommissionen i december 2008 en handlingsplan vedrørende intelligente transportsystemer⁶, hvor en af handlingerne er støtte til udbygning af eCall, og på samme tid vedtog den et forslag til direktiv om intelligente transportsystemer⁷, der indeholder juridiske instrumenter (for eksempel et forskriftsudvalg) til indførelsen af foranstaltninger i medlemsstaterne, navnlig med hensyn til en *harmoniseret indførelse af et paneuropæisk eCall-system*.

¹ [KOM\(2001\) 370](#) – "Hvidbog - Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg".

² [KOM\(2003\) 311](#) – "Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden - Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: En fælles opgave".

³ [KOM\(2006\) 59](#) – "intelligente biler"- "Øget kendskab til ikt's betydning for mere intelligente, sikrere og renere køretøjer". [KOM\(2007\) 541](#) – "Mod sikrere, renere og effektiv mobilitet i Europa. Første Rapport om initiativet "den intelligente bil".

⁴ Se undersøgelserne på www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/ (ikke tilgængelig på dansk).

⁵ [KOM\(2005\) 431](#) – "Ecall til gavn for borgerne". [KOM\(2006\) 723](#) – "ecall tilbage på rette spor".

⁶ KOM(2008) 886 – Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa.

⁷ KOM(2008) – 887 Forslag til "direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportmåder".

eCall støttes bredt af alle parter, herunder Europa-Parlamentet, Rådet, medlemsstaterne og befolkningerne.

- **Europa-Parlamentet** har ved flere lejligheder givet udtryk for **dets fulde støtte** til udbygningen af eCall og har opfordret Kommissionen og medlemsstaterne til at tage alle nødvendige skridt til en harmoniseret indførelse af eCall i Europa⁸.
- **Rådet** for Den Europæiske Union betragter det som en prioritet at bestemme, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at fremme harmoniseret indførelse af interoperabel eCall for hele EU på basis af samarbejde og passende standardisering⁹.
- **De fleste medlemsstater** har underskrevet eCall-aftalememorandummet og støtter indførelsen af eCall.
- Flere end 80 offentlige og private organisationer har også underskrevet aftalememorandummet, herunder repræsentanter fra alle parter i værdikæden.

Mere end 70 % af de borgere i Europa, der har svaret på en undersøgelse fra Eurobarometer, har udtrykt, at de gerne så eCall i deres næste bil¹⁰.

Fremskridtene har dog været for langsomme, og indførelsen af et paneuropæisk eCall-system er stærkt forsinket. Den frivillige tilgang, der har været foretrukket i tidligere meddelelser, og Kommissionens bestræbelser på at standardisere eCall og samarbejde med alle parter har ikke givet tilstrækkeligt gode resultater. **Der er et påtrængende behov for yderligere foranstaltninger.**

Målet med denne meddelelse er at oplyse EU-institutionerne om de fremskridt, der er gjort, og den foreslår nye foranstaltninger, så udbygningen af eCall-tjenester i EU faktisk kan påbegyndes. Disse foranstaltninger, der retter sig til parterne og Europa-Kommissionen, omfatter udarbejdelse af de lovgivningsmæssige rammer for udbygningen af eCall. **Disse foranstaltninger vil føre det paneuropæiske køretøjsmonterede nødopkaldssystem ud i livet og føre til, at der installeres eCall-enheder i alle nye typegodkendte køretøjer i EU.**

2. DET PANEUROPÆISKE KØRETØJSMONTEREDE NØDOPKALDSSYSTEM: HVORDAN DET FUNGERER

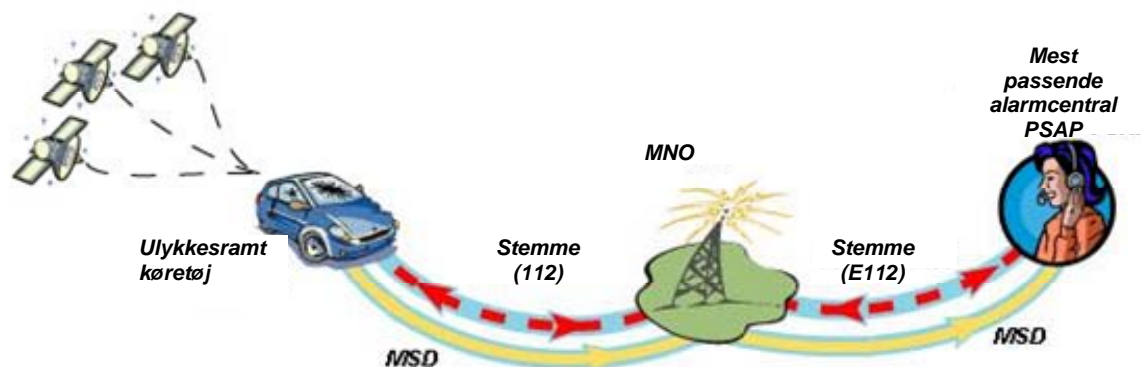
Der sker over 1,2 millioner ulykker om året i Europa, hvor der er behov for lægehjælp, og mange flere, der kræver andre former for assistance. Personerne i køretøjet kan være i choktilstand efter ulykken, ved måske ikke eller er ude af stand til at fortælle, hvor de er, eller kan ikke bruge en mobiltelefon. I alle disse tilfælde og uanset, hvor det er i EU, vil eCall være værdifuldt. **Systemet kan reducere beredskabets responstid kraftigt**, hvad der resulterer i reddede liv og mindre alvorlige konsekvenser for de kvæstede. Når det er fuldt indført i EU, vil det samfundsøkonomiske udbytte af eCall blive kolossalt stort⁴.

⁸ EP-beslutninger A6-0072/2006 af 27. april 2006, A6-0169/2008 af 6. maj 2008, 2008/2216(INI) af 20. januar 2009.

⁹ Rådets konklusioner vedrørende Kommissionens meddelelse "Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa" af 31.3.2009.

¹⁰ Eurobarometer 267 om anvendelsen af intelligente systemer i køretøjer.

eCall er en paneuropæisk tjeneste, der vil fungere i alle EU-medlemsstater og i de lande, der tager del i initiativet. Systemet vil være tilgængeligt i **alle køretøjer** uanset mærke, land og hvor køretøjet befinder sig. eCall er den eneste tjeneste, der **dækker hele EU**. Det er ikke nødvendigt med sær aftaler eller yderligere enheder. eCall er funktionsdygtig på ferie og på forretningsrejse og hjemme.



Figur 1. eCall — Funktionsprincipper

Når der sker en alvorlig ulykke, vil køretøjsmonterede sensorer automatisk udløse et eCall. Når det køretøjsmonterede system er aktiveret, **opretter det en forbindelse til 112**, og med et telefonopkald afgives en alarmmeddelelse - **et minimumdatasæt (MSD)** - der indeholder oplysninger om ulykken som tidspunkt, lokalisering, kørselsretning (fastlagt ud fra nøjagtige satellitbaserede data fra EGNOS¹¹ og fra 2013 fra Galileo¹²) og beskrivelse af køretøjet. eCall kan også aktiveres manuelt.

Mobilnetoperatøren (MNO) fastslår, at 112-opkaldet er et eCall ud fra den "eCall-fane", som køretøjets kommunikationsmodul indsætter. Mobilnetoperatøren behandler eCall-opkaldet som ethvert andet 112-opkald og **omdirigerer opkaldet til den passende alarmcentral¹³**, som er fastsat af de offentlige myndigheder. Alarmcentraloperatøren modtager både telefonopkaldet og minimumdatasættet.

Oplysningerne, der formidles i minimumdatasættet, bliver vist på alarmcentraloperatørens skærm. **Lokaliseringen** af køretøjet og køretøjets **kørselsretning** kan vises ved hjælp af et geografisk informationssystem. På samme tid vil operatøren være i stand til at høre, hvad der foregår i køretøjet, og om muligt tale med personerne i køretøjet. Dette vil hjælpe operatøren til at bestemme, hvilke beredskabstjenester der er behov for på ulykkesstedet (ambulance, brandfolk, politi), og til hurtigt at signalere ulykken og give alle relevante oplysninger til de rette beredskabstjenester.

Desuden vil alarmcentraloperatøren være i stand til straks at oplyse vejtrafikstyringscentrene om, at der er sket en ulykke på et bestemt sted, hvorved det bliver muligt at videreformidle

¹¹ European Geostationary Navigation and Overlay System (det europæiske geostationære navigations-overlay-system). Det øger pålideligheden og præcisionen af GNSS-signaler (verdensomspændende satellitnavigationssystem).

¹² Det europæiske verdensomspændende satellitnavigationssystem vil være operationelt fra 2013.

¹³ Alarmcentral: det fysiske sted, hvor alarmopkald først modtages, og som de offentlige myndigheder eller en private organisation, der er anerkendt af de offentlige myndigheder, har ansvaret for. Den passende alarmcentral er den, som myndighederne på forhånd har fastsat som ansvarlig for alarmopkald fra et bestemt område eller af en bestemt type, for eksempel eCall.

denne oplysning til andre trafikanter. Dette bidrager til at undgå sekundære ulykker, holde kørebanerne fri og mindske trafiktrængslen.

3. FREMSKRIDT OG RESULTATER

3.1. Fremskridt med hensyn til standardisering

Kommissionen har anmodet de europæiske standardiseringsorganisationer ETSI¹⁴ og CEN¹⁵ om at udarbejde åbne standarder for eCall-operationerne på grundlag af henstillinger, som de berørte parter¹⁶ er nået til enighed om. Dette arbejde er blevet accepteret af de tekniske komitéer ETSI-MSG¹⁷ i samarbejde med 3GPP¹⁸ vedrørende standarderne for eCall-transmissionerne og med CEN TC 278 WG 15¹⁹ vedrørende strukturen for minimumdatasættet og de driftsmæssige krav til systemet. De vigtigste resultater, der er nået, er:

- CEN-godkendelse af strukturen for **eCall-minimumdatasættet** (MSD). Minimumdatasættet indeholder oplysninger, der er vigtige for at sende beredskabstjenester til ulykkesstedet, og responstiden reduceres. Med minimumdatasættet kan alarmcentraloperatøren endda reagere på et eCall uden at føre en samtale.
- 3GPP-godkendelse af **eCall-indikatoren** (eCall-fane). Den er medtaget i Release 8, hvor de tekniske specifikationer, som mobiltelekommunikationssystemerne skal overholde, er præciseret. Med denne identifikator kan der skelnes mellem 112-opkald fra mobiltelefoner og eCall og mellem manuelt og automatisk udløste eCall.

Medlemsstaterne kan således udforme infrastrukturen af deres eCall-svartjenester, så de bedst passer til deres alarmberedskabstjenester (for eksempel centralt/decentralt, samme alarmcentral/særlig alarmcentral med filterfunktion, offentlig organisation/privat organisation, der er godkendt af myndighederne). Medlemsstaterne skal oplyse mobilnetoperatørerne i landet om den mest hensigtsmæssige alarmcentral til omdirigering af eCall-opkald.

- ETSI-MSG og 3GPP-godkendelser af de vigtigste tekniske specifikationer, der fastsætter **protokollerne for formidling af minimumdatasæt** fra køretøjet til alarmcentraloperatøren. Der er opnået enighed om, at dataene vil blive formidlet via et indenbåndsmodem sammen med taletelefoniopkaldet. Det er en åben standard, og der skal ikke betales licens for anvendelsen af indenbåndsmodemmet til eCall-tjenesten.
- CEN-godkendelsen af de vigtigste driftskrav til den paneuropæiske eCall-tjeneste, der fastlægger den generelle funktionsmåde og de generelle driftsprincipper. Det forventes, at driftskravene vil blive kompletteret med højniveau-applikationsprotokoller inden efteråret 2009.

¹⁴ Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation.

¹⁵ Den Europæiske Standardiseringsorganisation.

¹⁶ eCall-styregruppen: Final Recommendations for the introduction of the pan-European eCall (Endelige henstillinger vedrørende indførelsen af det paneuropæiske eCall-system).

¹⁷ ETSI's mobiltjenestegruppe.

¹⁸ Partnerskabsprojekt vedrørende tredje-generationssystemer.

¹⁹ Det tekniske udvalg 278 for telematik i vejtransport og trafik. Arbejdsgruppe 15 om eSikkerhed.

Hvis dette sæt af standarder anvendes af de berørte parter - køretøjsfabrikanterne, mobilnetoperatørerne og medlemsstaterne - vil det blive muligt at udbygge en harmoniseret, pålidelig, interoperabel og sammenhængende eCall-tjeneste i EU. De ajourførte fortegninger over standarderne kan ses på:

http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/

3.2. Fremskridt med hensyn til parternes forpligtelser

3.2.1. Forhandlingerne med automobilindustrien

I 2008 forhandlede Europa-Kommissionen med repræsentanter fra automobilfabrikantsammenslutningerne (ACEA, JAMA and KAMA²⁰) om frivillig indførelse af eCall i alle nye typegodkendte køretøjer.

Automobilfabrikantsammenslutningerne (ACEA underskrev som en af de første eCall-aftalememorandummet) bekræftede deres engagement med hensyn til eCall og foreslog at tilbyde eCall som ekstraudstyr i alle nye typegodkendte køretøjer i visse kategorier²¹ tre år efter godkendelsen af alle relevante standarder (kommunikationsstandarder, minimumdatasæt, driftskrav) og forudsat, at medlemsstaterne udbygger deres alarmcentralinfrastrukturer, så disse kan behandle eCall-opkald. **Automobilfabrikanterne er også af den opfattelse, at hvis eCall skal være standardudstyr fra fabrikken i alle køretøjer, skal der lovgivning til.**

Derudover anbefaler automobilindustrien, at der både bør være plads til et paneuropæisk eCall-system og de **fabrikantspecifikke alarmsystemer**, som nogle fabrikanter har udviklet. Automobilindustrien er også interesseret i at anvende eCall-plattformen til at yde **værdiforøgende tjenester**, så deres forretninger kan blive stimuleret.

3.2.2. Medlemsstaterne

Femten medlemsstater har indtil nu underskrevet eCall-aftalememorandummet: Østrig, Cypern, Tjekkiet, Estland, Finland, Tyskland, Grækenland, Italien, Litauen, Portugal, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Holland og Sverige. Tre andre europæiske lande har også skrevet under: Island, Norge og Schweiz.

Andre medlemsstater har udtrykt deres støtte til initiativet og villighed til at underskrive aftalememorandummet inden længe: Belgien, Bulgarien, Ungarn, Luxembourg, Rumænien og Polen.

Andre medlemsstater angiver forskellige grunde for ikke at have underskrevet aftalememorandummet om udbygning af eCall, men de fleste grunde har med omkostningerne at gøre. Nogle medlemsstater er ikke villige til at investere i opgraderingen af deres alarmcentralsystem til at kunne modtage eCall-opkald, da dette vil øge skattebyrden, også for borgere uden bil. eCall vil dog være til gavn for hele befolkningen, herunder de bløde trafikanter og brugerne af det offentlige transportsystem. Det er sandt, at der er omkostninger

²⁰ ACEA, JAMA, KAMA: henholdsvis den europæiske, japanske og koreanske automobilfabrikantsammenslutning.

²¹ eCall vil først blive indført i personbiler og varebiler (klasse M1 og N1), for hvilke der eksisterer hensigtsmæssige udløsningsmekanismer, og først senere i andre klasser af køretøjer.

forbundet med opgraderingen af alarmcentralsystemerne og beredskabsinfrastrukturene, men udbygningen af eCall i en medlemsstat og i hele EU vil føre enorme besparelser med sig.

Selv om nogle medlemsstater stadig tøver, er de fleste parat til at gå videre og indføre eCall. Nu da de vigtigste relevante standarder eksisterer²², bør medlemsstaterne begynde med at indføre eCall-funktionen i deres nødberedskabsinfrastrukturer. Udover at dette vil redde liv, vil industrien også blive tilskyndet til at installere eCall-systemer i køretøjer og derved få gavn af store besparelser gennem en omfattende udbygning af systemet.

3.2.3. Mobilnetoperatører

Mobiltelekommunikationsoperatørerne er nødt til at kunne behandle eCall-opkald på samme måde som 112-opkald. De skal aktivere eCall-indikatoren i deres net, så de kan identificere et eCall-opkald og omdirigere det til den mest passende alarmcentral, som fastlagt af de nationale myndigheder.

GSM Europe, den sammenslutning, der repræsenterer de europæiske mobilnetoperatører, har oprettet en task force, der skal udvikle strategier til udbygningen af eCall i EU, bidrage til standardisering og deltage i arbejdet i forbindelse med platformen til indførelse af det europæiske eCall-system²³.

3.2.4. Beredskabstjenester

Medlemsstaterne skal opgradere deres beredskabstjenester og alarmcentralinfrastrukturer, så de kan behandle eCall-opkald og oplysningerne i minimumdatasættet.

Repræsentanter fra alarmcentralerne har aktivt bidraget til fastsættelsen af eCall-specifikationer. Den endelige fastsættelse af udformningen af tjenesten lever op til beredskabstjenesternes behov.

I lande med de mest avancerede alarmcentralinfrastrukturer, der er i stand til at behandle oplysninger om lokalisering fra mobilopkald til 112 (E112), vil investeringerne være minimale. I lande med mindre avancerede systemer er der flere muligheder til rådighed for udformningen af eCall-tjenesten med eCall-indikator, herunder anvendelsen af mellemløst platforme. Ikke desto mindre er opgraderingen af alarmcentralinfrastrukturene en nødvendig investering for at redde liv.

3.3. eCall er en chance for at udbygge værdiforøgende

eCall bygger på tekniske dele (satellitpositionering, databearbejdning og kommunikation), der også er grundlag for adskillige køretøjsmonterede applikationer. Dette omfatter applikationer, som eksisterende eller planlagt lovgivning kræver for kommercielle eller private køretøjer, såsom digitale fartskrivere, elektronisk opkrævning af bompenge og transport af farligt gods eller levende dyr.

²² Jf. http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/

²³ Denne platform er et koordinerende organ, hvor repræsentanter fra parternes relevante sammenslutninger og fra de nationale platforme mødes. Dets mål er at lede, koordinere og overvåge fremskridtene i indførelsen af eCall-tjenester i EU for at sikre en rettidig, effektiv og harmoniseret udbygning af eCall-tjenesten i EU. Jf. http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/

Hvis alle disse applikationer strømlines og integreres i en sammenhængende åben systemarkitektur, vil det kunne skabe større effektivitet, bedre anvendelighed, lavere omkostninger og bedre muligheder for udvidelse med "plug and play"-integration af fremtidige eller opgraderede applikationer. Med en sådan modulær tilgang er det nemt og billigt at integrere funktionaliteter og applikationer i forbindelse med trafiksikkerhed, personlig mobilitet, logistikstøtte eller adgang til multimodale oplysninger. Fastlæggelsen af en åben arkitektur for en køretøjsmonteret platform er en del af handlingsplanen for intelligente transportsystemer, og indførelsen af eCall, baseret på dette koncept, vil positivt bidrage til planens gennemførelse.

Automobil- og telekommunikationsindustrien og tjenesteudbydere vil få gavn af nye tjenester baseret på installeringen af eCall-telematikplatforme i alle køretøjer. Dette er særligt værdifuldt i krisetider.

Vejadministratorerne vil få gavn af en mere effektiv ulykkeshåndtering, da ulykkerne øjeblikkeligt rapporteres af eCall-tjenesten.

Beredskabstjenesterne vil få gavn af den beskrivelse af køretøjet, som minimumdatasættet indeholder. Dette vil oplyse dem om køretøjets nøjagtige struktur, hvilket vil betyde en betydelig reduktion af den tid, der er nødvendig for at redde indeklemte personer ud af køretøjet, og risikoen for uheld mindskes også, idet for eksempel batteriernes eller de pyrotekniske systemers nøjagtige placering kendes²⁴.

Det forventes desuden, at der vil blive udviklet udstyr, hvormed køretøjer, der allerede er markedsført, vil kunne blive udstyret med eCall-tjenesten. Disse systemer skal overholde standarderne for driftskravene til det paneuropæiske eCall.

3.4. Sameksistens mellem det paneuropæiske eCall-system og fabrikantspecifikke eCall-tjenester

Forskellige bilforhandlere og tjenesteudbydere i Europa og på verdensplan tilbyder allerede fabrikantspecifikke køretøjsmonterede alarmopkaldstjenester (for eksempel Volvo OnCall, GM Onstar, PSA, Fiat, BMW). Disse er typisk knyttet sammen med andre tjenester, såsom nødhjælpsassistance, indbygget mobiltelefon, dynamisk navigation osv. Alarmopkaldene modtages af private callcentre, der i nødstilfælde formidler opkaldene og oplysninger om ulykken til alarmcentralen. Hver fabrikant skal i hvert enkelt tilfælde nå til en aftale med myndighederne for alarmcentralen i hvert land, de ønsker at tilbyde denne tjeneste i.

Disse tjenester blev skabt for mere end ti år siden, de har vist sig at være nyttige, og de viser, at eCall er værdifuldt. Ikke desto mindre er ikke mange køretøjer i EU udstyret med sådanne systemer (mindre end 0,4 % af det samlede antal køretøjer). Tjenesten tilbydes normalt kun i de dyrere biler og dækker ikke alle lande i EU.

I de medlemsstater, hvor der er en aftale om at støtte fabrikantspecifikke eCall-tjenester med et tilsvarende serviceniveau som i det paneuropæiske eCall-system, vil køretøjsfabrikanterne frit kunne vælge system (paneuropæisk eCall eller fabrikantspecifik eCall-tjeneste). Til dette formål udarbejder CEN standardiserede driftskrav for tredjepartstjenesteydelser af eCall (TPS-eCall). I andre medlemsstater skal køretøjsfabrikanterne indføre det paneuropæiske

²⁴ Jf. ADAC's undersøgelse af ulykker og redningskort på www.adac.de/rettungskarte.

eCall-system. Hvis ejeren af køretøjet ikke vælger den fabrikantspecifikke eCall-løsning, skal automobilfabrikanten udstyre køretøjet med et paneuropæiske eCall-system.

Uanset hvilken løsning køretøjsfabrikanten vælger, **skal der i alle medlemsstater i EU tilbydes køretøjsmonterede alarmopkaldstjenester**, herunder taleforbindelse og afgivelse af mindst eCall-minimumdatasættet, og dette skal ske problemfrit.

Når eCall er fuldt udbygget i Europa, vil udbyderne af fabrikantspecifikke eCall-tjenester kunne skifte til at anvende det paneuropæiske eCall-system, således at det køretøjsmonterede alarmopkald ringer til 112, mens alle andre tjenester i deres systemer forbliver uberørte.

4. HENSTILLINGER

4.1. Behovet for flere initiativer

Oprindeligt var målet for udbygningen af eCall sat til 2009. **Det er dog gået for langsomt, og udbygningen er blevet stærkt forsinket** på trods af de berørte parter interesse, og selv om standarderne findes.

Et stort problem i forbindelse med udbygningen af eCall er, at alle berørte parter skal handle samtidigt. Automobilindustrien, mobiloperatørerne, beredskabstjenesterne og medlemsstaterne skal alle indføre deres del af tjenesten. **Før at finde en løsning på denne fastlåste situation overvejer Kommission tre muligheder:** 1) ikke at gribe ind og overlade indførelsen til markeds kræfterne, 2) støtte industriens frivillige indførelse af systemet eller 3) pålægge af indførelsen gennem lovgivningsmæssige tiltag.

1) Med hensyn til ikke at gribe ind kan det konstateres, at de fabrikantspecifikke køretøjsmonterede alarmopkaldstjenester har vist deres nytte, men disse systemer er ikke trængt bredt igennem og er hovedsageligt monteret på dyrere biler og kun i enkelte lande i EU. Desuden er beredskabstjenesterne nødt til at være i forbindelse med forskellige fabrikantspecifikke tjenester, hvilket gør tjenesten mere kompliceret. Med tanke på, at det drejer sig om at redde liv, er denne løsning klart uacceptabel.

2) Den frivillige tilgang vil føre til indførelsen af et eCall-system i EU, men for langsomt. Industriens forpligtelse til at tilbyde eCall som ekstraudstyr i alle køretøjer af en vis kategori er et skridt i den rigtige retning og vil forøge udbredelsen af denne tjeneste, forudsat at beredskabstjenesterne opgraderes. Men hvis eCall kun bliver til ekstraudstyr, vil der ikke være de samme stordriftsfordele. Dette kan føre til at prisen på systemet øges, og at efterspørgslen mindskes, hvorved systemet ikke udbredes så meget og fordelene går tabt.

3) Den lovgivningsmæssige tilgang betyder, at eCall bliver gjort til standardudstyr i alle nye køretøjer i EU med udgangspunkt i visse kategorier af køretøjer²¹ og i en overgangsperiode, og rammerne for behandling af eCall i telekommunikationsnettene og alarmcentraler vil blive skabt på grundlag af eksisterende lovgivning. Med denne tilgang vil eCall blive tilgængelig for alle borgerne i EU, anvendelsen af eCall-systemet vil blive udbredt, og der vil kunne drages fuld nytte af de fordele som eCall medfører med hensyn til at redde liv og begrænse følgerne af kvæstelser. Desuden forventes det, at den sikkerhed, som den lovgivningsmæssige tilgang skaber, vil fremskynde automobilindustriens indførsel af eCall-systemer, således at disse vil være indført, før de bliver lovpligtige, og markedet for telematiktjenester i EU vil blive stimuleret.

4.2. Foreslået aktion

De nedenstående forslag til foranstaltninger sigter mod at virkeliggøre en paneuropæisk eCall-tjeneste i EU. Parterne bør tage følgende skridt:

- 1) Kommissionen, medlemsstaterne og alle andre berørte parter må aktivt støtte EeIP - platformen til indførelse af det europæiske eCall-system⁻²³ og dennes task force med henblik på at sikre en rettidig fastsættelse af alle bestemmelser, retningslinjer og god praksis til en effektiv og harmoniseret udbygning af eCall-tjenesten i EU.
- 2) Kommissionen må sammen med medlemsstaterne og andre berørte parter lancere en kampagne til at udbrede kendskabet til denne tjeneste og stimulere efterspørgslen herefter.
- 3) Medlemsstaterne, alarmcentralsammenslutningerne og automobil- og telekommunikationsindustrien må sammen med andre berørte parter udføre et forsøgsprojekt forud for udbygningen, der anvender de standarder, der er ved at blive godkendt. Kommissionen kan yde yderligere støtte til disse pilotprojekter gennem programmet for konkurrenceevne og innovation (CIP).

Det endelige mål er at udbygge den paneuropæiske eCall-tjeneste fuldt ud og at gøre det til standardudstyr i alle nye typegodkendte køretøjer i EU. Kommissionen vil overvåge effektiviteten af den frivillige tilgang, som er beskrevet ovenstående. Hvis der ikke er gjort betydelige fremskridt inden slutningen af 2009 både med hensyn til at få eCall-enheder i køretøjer og den nødvendige investering i alarmcentralinfrastrukturer, vil Kommissionen planlægge følgende lovgivningsmæssige tiltag i 2010:

- 1) En henstilling til medlemsstaterne om mobilnetoperatørernes viderestilling af eCall, herunder minimumdatasæt fra køretøjsmonterede systemer til alarmcentralerne. Retningslinjerne vil blive baseret på det fælles europæiske alarmnummer og lokaliseringskapaciteter (E112)²⁵ og det sæt standarder, der vedrører viderestilling af eCall.
- 2) Et forslag til forordning i medfør af lovgivningen om typegodkendelse af køretøjer²⁶ om lovpligtig indførelse af den køretøjsmonterede del af eCall-systemet i nye typegodkendte køretøjer i EU med udgangspunkt i visse kategorier af køretøjer og baseret på de driftskrav, som de europæiske standardiseringsorganisationer har godkendt.
- 3) En vurdering af de mulige lovgivningsmæssige foranstaltninger til den nødvendige opgradering af alarmcentralinfrastrukturene, der er nødvendig for korrekt modtagelse og behandling af eCall, inden for rammerne af det foreslåede direktiv om udbygning af intelligente transportsystemer i EU⁷. Den heraf resulterende lovgivning, der forpligter medlemsstaterne til at tage de nødvendige handlinger for

²⁵ Direktiv 2002/22/EF af 7. marts 2002, det såkaldte forsyningspligtdirektiv, og Kommissionens henstilling af 25. juli 2003 om hvordan lokaliseringssoplysninger om den kaldende part bør behandles i elektroniske kommunikationsnet med henblik på alarmtjenester, der er udbygget med opkaldslokalisering.

²⁶ Direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

indførelse af eCall-systemet, vil blive baseret på henstillingerne fra platformen til indførelse af det europæiske eCall-system (EeIP).

5. KONKLUSIONER

Det kan konstateres, at eCall er et af de mest effektive og billige intelligente transportsystemer til fremme af trafiksikkerheden, der kan udbygges på kort sigt. Teknologien findes, og de europæiske standardiseringsorganisationer har udarbejdet de standarder, der er nødvendige for at sikre en pålidelig og interoperabel drift af eCall-tjenesten i hele EU. Borgerne påskønner de fordele eCall-systemet bringer med sig og ønsker det installeret i deres næste bil til en overkommelig pris. Europa-Parlamentet og de fleste medlemsstater har udtrykt deres fulde støtte til eCall-tjenesten. Berørte parter har samlet deres indsats i platformen til indførelse af det europæiske eCall for at sikre en harmoniseret og rettidig udbygning af tjenesten i EU.

Tiden er inde til at udbygge systemet i køretøjer, mobilkommunikationsnet og beredskabstjenesternes infrastruktur. I denne meddelelse foreslår Kommissionen foranstaltninger til at fremskynde indførelsen af eCall som del af udstyret i alle nye køretøjer i EU. Der vil kunne reddes 2500 liv per år og tusindvis af familiers sorg mindskes. Dette bør ikke udsættes yderligere. Hvis målet med at indføre eCall-tjenesten i EU ikke nås med den frivillige tilgang, vil Kommissionen overveje nye lovgivningsmæssige foranstaltninger i 2010 for at gøre eCall-systemet til standardudstyr i alle nye typegodkendte køretøjer i EU for derigennem at nedbringe omkostningerne ved systemet og for at sikre udbygning af systemet i alle EU-lande.