

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 21.8.2009
KOM(2009) 434 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

‘eCall: Tid för utbyggnad’

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

‘eCall: Tid för utbyggnad’

1. INLEDNING

Antalet dödsfall på vägarna i EU-27 har minskat med över 27 % sedan 2001, då kommissionen offentliggjorde sin vitbok om den europeiska transportpolitiken¹. Det europeiska åtgärdsprogrammet för vägsäkerhet² och **initiativet ”Den intelligenta bilen”**³ har haft stor betydelse för denna positiva utveckling och förväntas även i fortsättningen att bidra positivt till målet att minska antalet dödsfall.

De omkring 39 000 dödsfallen och mer än 1,7 miljoner skadade i trafiken på de europeiska vägarna under 2008 visar dock att det behövs ytterligare ansträngningar. Man beräknar att den **gemensamma europeiska tjänsten för nödsamtal från fordon, eCall**, kommer att kunna **förhindra upp till 2 500 dödsfall per år i EU-27** när den blivit helt utbyggd. Den väntas också begränsa skadornas omfattning, ge betydande besparingar åt samhället i fråga om sjukvård och andra kostnader och minska det mänskliga lidandet⁴.

För att bidra till utbyggnaden av den gemensamma europeiska tjänsten eCall, som ursprungligen var planerad för ett fullskaligt införande 2009, har kommissionen redan tagit flera steg. Den stödde en arbetsgrupp med alla intressenter som kom överens om **definitionen av en interoperabel eCall-tjänst som kommer att fungera över gränserna i Europa**, och bjöd in alla intressenter, inklusive medlemsstaterna och näringslivet, för att underteckna ett samförståndsavtal som förbinder dem att arbeta tillsammans för att genomföra eCall. Kommissionen antog också **två meddelanden** som fastställer en genomförandeplan och som rekommenderar åtgärder från intressenterna⁵. Dessutom antog kommissionen i december 2008 handlingsplanen för utbyggnaden av intelligenta transportsystem i Europa⁶, i vilken stöd för utbyggnaden av eCall är en av åtgärderna och samtidigt ett förslag till ett direktiv om intelligenta transportsystem⁷, i vilket det fastställs att ett rättsinstrument (dvs. en föreskrivande kommitté) ska införa åtgärder för medlemsstaterna, särskilt för *”ett harmoniserat införande av europeiska eCall-tjänster”*.

¹ KOM(2001) 307 – Vitbok – Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden.

² KOM(2003) 311 – Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar.

³ KOM(2006) 59 – Initiativet ”Den intelligenta bilen” – ”Att öka medvetenheten om IKT:s betydelse för smartare, säkrare och renare fordon”. KOM(2007) 541 – För ett Europa med säkrare, renare och effektivare rörlighet: Första rapporten om initiativet Den intelligenta bilen.

⁴ Se studier på www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/.

⁵ KOM(2005) 431 – E-call åt medborgarna. KOM(2006) 723 – eCall tillbaka på rätt spår.

⁶ KOM(2008) 886 – Handlingsplan för införande av intelligenta transportsystem i EU.

⁷ KOM(2008) 887 – Förslag till ett direktiv om en ram för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportsätt”.

eCall har brett stöd från alla intressenter, inklusive Europaparlamentet, rådet, medlemsstaterna och allmänheten.

- **Europaparlamentet** har vid flera tillfällen utlovat **sitt fulla stöd** för att genomföra eCall, och uppmanade kommissionen och medlemsstaterna att vidta alla nödvändiga åtgärder för harmoniserad utbyggnad av tjänsten i hela Europa⁸.
- **Europeiska unionens råd** ansåg det vara prioriterat att definiera de åtgärder som behövs för att främja det harmoniserade införandet av en interoperabel EU-omfattande eCall-tjänst på grundval av samarbete och lämplig standardisering⁹.
- **De flesta medlemsstater** har undertecknat samförståndsavtalet om eCall och stöder genomförandet av eCall.
- Över åttio offentliga och privata organisationer har också undertecknat samförståndsavtalet, inklusive företrädare för alla intressenter i värdekedjan.

Över 70 % av de medborgare i Europa som svarade på en Eurobarometerundersökning sa att de skulle vilja ha eCall installerad i sin nästa bil.¹⁰

Framstegen har emellertid varit alldeles för långsamma och införandet av den gemensamma europeiska tjänsten eCall har blivit kraftigt försenat. Den frivilliga strategi som använts i tidigare meddelanden och kommissionens ansträngningar för att standardisera eCall och arbeta med alla intressenter har varit otillräckliga. **Det behövs omedelbart ytterligare åtgärder.**

Detta meddelande syftar till att informera EU-institutionerna om de framsteg som har uppnåtts och i meddelandet föreslås det nya åtgärder för att faktiskt börja bygga ut eCall-tjänsten i Europa. Åtgärderna är riktade mot intressenterna och Europeiska kommissionen och inkluderar alternativet att inrätta ett regelverk för utbyggnaden av eCall. **Dessa åtgärder kommer att förverkliga den gemensamma europeiska tjänsten för nödsamtal från fordon och leda till att eCall-utrustning installeras i nya typgodkända fordon i Europa.**

2. DEN GEMENSAMMA EUROPEISKA TJÄNSTEN FÖR NÖDSAMTAL FRÅN FORDON: HUR DEN FUNGERAR

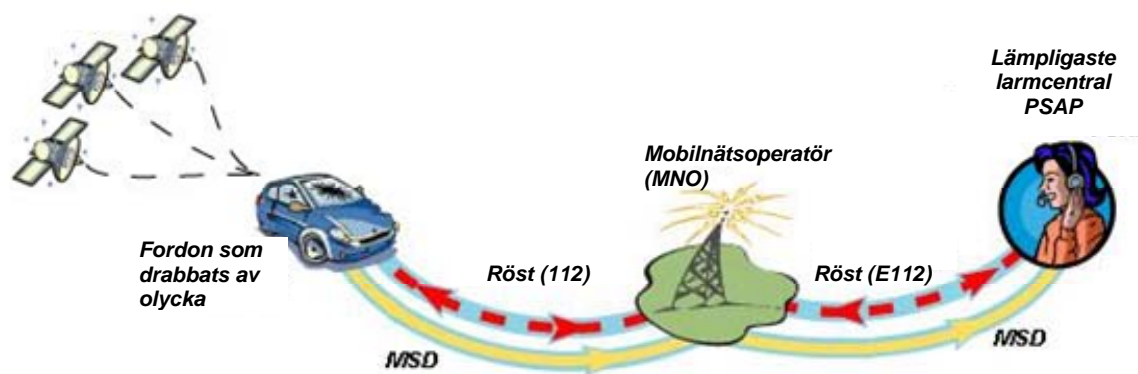
Varje år inträffar det över 1,2 miljoner olyckor som nödvändiggör medicinska insatser i Europa, och ännu fler där det krävs andra typer av assistans. Efter en olycka kan det hända att personerna i bilen är i chocktillstånd, inte vet var de befinner sig, inte klarar av att kommunicera eller använda en mobiltelefon. I alla dessa fall, och oavsett var de inträffar i Europa, kan eCall göra skillnad: Tjänsten kan **drastiskt korta tiden för att sätta in räddningsinsatser**, rädda liv och begränsa omfattningen av skadorna. När eCall genomförts fullt ut i Europa kommer systemet att ge enorma socioekonomiska vinster.

⁸ Europaparlamentets resolutioner A6-0072/2006 av den 27 april 2006, A6-0169/2008 av den 6 maj 2008, 2008/2216(INI) av den 20 januari 2009.

⁹ Rådets slutsatser om Europeiska kommissionens meddelande ”Handlingsplan för införande av intelligenta transportssystem i EU” av den 31 mars 2009.

¹⁰ Eurobarometer 267 om användningen av intelligenta system i fordon.

eCall är en Europaomfattande tjänst som kommer att fungera i **alla europeiska medlemsstater och stater som är anslutna till initiativet**. Den kommer att vara tillgänglig i **alla fordon**, oavsett märke, land och var fordonet faktiskt befinner sig. eCall är den enda tjänst som har en **Europaomfattande täckning**: Det kommer inte att behövas några särskilda avtal eller ytterligare utrustning. eCall kommer att fungera på din semesterort, under din affärsresa och hemma.



Figur 1. eCall — Driftsprinciper

Om en allvarlig olycka inträffar kommer eCall automatiskt att aktiveras genom inbyggda sensorer. Då det aktiveras **upprättar det inbyggda fordonssystemet en röstanknytning till 112-numret**. Med telefonsamtalet skickas samtidigt ett nödmeddelande, **minimiuppsättningen uppgifter** inklusive viktig information om olyckan såsom tid, plats, körriktning (till följd av tillförlitliga satellitbaserade uppgifter från EGNOS¹¹ och, från och med 2013, Galileo¹²) och en fordonbeskrivning. eCall kan även aktiveras manuellt.

Mobilnätoperatören (MNO) fastställer att 112-samtalet är ett eCall från den "eCall-flagga" som är inlagd av fordonets kommunikationsmodul. Mobilnätoperatören hanterar eCall som vilket annat 112-samtal som helst och **kopplar samtalet till det lämpligaste beredskapscentret** — larmcentralen (Public Safety Answering Point) — ¹³ enligt vad som fastställs av myndigheterna. Operatören på larmcentralen kommer att få både röstsamtalet och minimiuppsättningen uppgifter.

Den information som ingår i minimiuppsättningen uppgifter kommer att avkodas och visas på skärmen hos larmcentralens operatör. **Platsen och fordonets körriktning** kan visas i ett geografiskt informationssystem. Samtidigt kommer operatören att kunna höra vad som händer i fordonet och tala med de som befinner sig i fordonet om detta är möjligt. Detta kommer att hjälpa operatören att fastställa vilka nödtjänster som behövs vid olycksplatsen (ambulans, brandmän, polis) och att snabbt skicka larmet och all relevant information till den rätta tjänsten.

Dessutom kommer operatören på larmcentralen omedelbart kunna informera väg/trafikledningscentraler om att en olycka har inträffat på en specifik plats, vilket

¹¹ Europeiskt system för navigering genom geostationär överlappning. Det ökar GNSS-signalernas (globalt system för satellitnavigering) tillförlitlighet och precision.

¹² Europeiska GNSS-systemet ska bli driftfärdigt från och med 2013.

¹³ PSAP: Den fysiska plats där nödsamtal först tas emot enligt en offentlig myndighets ansvar eller en privat organisation erkänd av regeringen. Den lämpligaste PSAP är den som är definierad i förväg av myndigheterna för att täcka nödsamtal från ett visst område av en viss typ (t.ex. eCalls).

underlättar snabb information till andra väganvändare och således hindrar sekundärolyckor. Detta bidrar till att körbanan hålls fri från trafik och minskar således trafikstockningar.

3. RAPPORT OM FRAMSTEG OCH LANDVINNINGAR

3.1. Framsteg i standardiseringsarbetet

Kommissionen har begärt att de europeiska standardiseringsorganisationerna (ETSI¹⁴, CEN¹⁵) ska ta fram öppna standarder för eCall-verksamheten, baserade på de rekommendationer som intressenterna har kommit överens om¹⁶. Detta arbete godkändes av de tekniska kommittéerna ETSI-MSG¹⁷ i samarbete med 3GPP¹⁸ för de standarder som avser eCall-överföring och CEN TC 278 WG 15¹⁹ för de som avser strukturen för minimiuppsättningen uppgifter och systemens operativa krav. De viktigaste framsteg som har gjorts är följande:

- CEN-godkännandet av strukturen för **eCalls minimiuppsättning uppgifter**. Minimiuppsättningen uppgifter inbegriper viktig information för att hjälpa till att skicka hjälptjänsterna till olycksplatsen och påskynda räddningsinsatsen. Uppgifterna gör det möjligt för larmcentralens operatör att svara på eCall även utan röstutbyte.
- 3GPP-godkännandet av **eCall-detektorn** ('eCall-flaggan'), som finns med i utgåva 8 av de tekniska specifikationerna som mobiltelekommunikationssystemen måste uppfylla. Denna detektor kommer att kunna skilja mellan 112-samtal från mobilterminaler och eCalls, och även mellan manuella och automatiskt aktiverade eCalls.

Detta kommer att göra det möjligt för medlemsstaterna att utforma svarsinfrastrukturen för eCall så att den på bästa sätt passar deras nödsituationsinfrastruktur (dvs. centraliserad/decentraliserad, samma larmcentral som tar emot 112-samtalen eller en annan larmcentral som har en filtreringsfunktion, en offentlig eller privat organisation som erkänns av den offentliga myndigheten). Medlemsstaterna måste informera de mobilnätoperatörer som har verksamhet i landet om den lämpligaste larmcentralen för att koppla eCalls.

- ETSI-MSG- och 3GPP-godkännandet av de centrala tekniska specifikationer som fastställer **protokollen för att skicka minimiuppsättningen uppgifter** från fordonet till larmcentraloperatören. Den överenskomna lösningen innebär att uppgifterna kommer att skickas via ett inombandsmodem tillsammans med röstsamtalet. Det är en öppen standard och det kommer inte att utgå några licensavgifter för att använda inombandsmodemet för eCall-tjänsten.
- CEN-godkännandet av **de centrala driftsvillkoren** för den gemensamma europeiska eCall-tjänsten, där de allmänna principerna för funktion och drift definieras. Driftskraven förväntas fullbordas med tillämpningsprotokoll på hög nivå under hösten 2009.

¹⁴ Europeiska institutet för telekommunikationsstandarder.

¹⁵ Europeiska organisationen för standardisering

¹⁶ eCall-gruppen. Slutliga rekommendationer för införandet av den Europaomfattande eCall-tjänsten.

¹⁷ ETSI Mobile Service Group.

¹⁸ Tredje generationens partnerskapsprojekt

¹⁹ Tekniska kommittén 278 för vägtransporter och trafiktelematik. Arbetsgrupp 15 om e-säkerhet.

Denna uppsättning standarder kommer att möjliggöra utbyggnaden av en harmoniserad, tillförlitlig, interoperabel och kontinuerlig eCall-tjänst i Europa, under förutsättning att de tillämpas av intressenterna: tillverkare av fordon och utrusning, mobilnätoperatörer och medlemsstater. Den uppdaterade förteckningen över standarder finns på: http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/

3.2. Framsteg vad gäller de stora intressenternas åtaganden

3.2.1. Förhandlingar med bilindustrin

2008 förde Europeiska kommissionen förhandlingar med företrädare för biltillverkarnas organisationer (ACEA, JAMA och KAMA²⁰) om att eCall skulle införas på frivillig basis i alla nya typgodkända fordon.

Biltillverkarna (ACEA var en av de första att underteckna samförståndsavtalet för eCall) bekräftade sitt åtagande i förhållande till eCall och lovade att erbjuda eCall som ett alternativ i nya typgodkända fordon av vissa kategorier²¹ tre år efter godkännandet av alla relevanta standarder (kommunikationsstandarder, minimiuppsättning uppgifter, driftskrav), under förutsättning att medlemsstaterna uppdaterade sina larmcentralinfrastrukturer så att de kunde hantera eCalls. **Biltillverkarna är också av uppfattningen att om eCall ska vara standardutrustning från fabriken i alla fordon, kan det endast ske genom lagstiftning.**

Dessutom förespråkar bilindustrin att den gemensamma europeiska eCall-tjänsten ska samexistera med **fabrikantspecifika nödsamtalslösningar** utvecklade av vissa tillverkare. Bilindustrin är också intresserad av att använda eCall-plattformen för att erbjuda **mervärdestjänster** för att öka sin försäljning.

3.2.2. Medlemsstater

Hittills har följande femton medlemsstater undertecknat samförståndsavtalet för eCall: Österrike, Cypern, Tjeckien, Estland, Finland, Tyskland, Grekland, Italien, Litauen, Nederländerna, Portugal, Slovakien, Slovenien, Spanien och Sverige. Följande tre andra europeiska länder har också undertecknat: Island, Norge och Schweiz.

Andra medlemsstater har uttryckt sitt stöd för initiativet och önskan att underteckna samförståndsavtalet på kort sikt: Belgien, Bulgarien, Ungern, Luxemburg, Polen och Rumänien.

De skäl som andra medlemsstater anger för att de inte har undertecknat avtalet om utbyggnaden av eCall varierar men beror huvudsakligen på driftskostnaden. En del medlemsstater är ovilliga att investera i uppgraderingen av sina larmcentraler för att ta emot eCalls eftersom detta kan öka skattebördan för alla medborgare, även för de som inte har någon bil. eCall skulle emellertid innebära fördelar för alla medborgare, inklusive de som använder kollektivtrafik och de oskyddade trafikanterna. Även om det är sant att uppgraderingen av larmcentraler och räddningsinfrastruktur inte kan ske utan kostnader skulle införande av eCall överallt i en medlemsstat och följaktligen i hela Europeiska unionen innebära betydande skalfördelar.

²⁰ ACEA, JAMA, KAMA: Europeiska, japanska respektive koreanska biltillverkarorganisationer.

²¹ eCall kommer att först införas i passagerarbilar och lätta nyttofordon (kategorierna M1 och N1) för vilka det finns en lämplig utlösningsmekanism och senare i andra fordonskategorier.

Även om vissa medlemsstater fortfarande tvekar är de flesta redo att gå vidare och införa eCall. Eftersom de relevanta grundläggande standarder redan finns²² bör medlemsstaterna påbörja införandet av sin nödhjälpsinfrastruktur. Förutom att rädda liv skulle ett sådant införande fungera som ett incitament för industrin att installera eCall-system i fordon och uppnå skalfördelar genom en bredare utbyggnad.

3.2.3. Mobilnätsoperatörer

Mobiltelekommunikationsoperatörer måste hantera eCalls på samma sätt som de hanterar 112-samtal. De måste aktivera eCall-indikatorn i sina nätverk så att de kan identifiera eCalls och koppla dem till den lämpligaste larmcentralen fastställd av de nationella myndigheterna.

GSM Europe, den organisation som företräder de europeiska mobilnätsoperatörerna, har inrättat en arbetsgrupp för att ta fram strategier för att bygga ut eCall i Europa, bidra till standardisering och delta i arbetet i plattformen för införande av det europeiska eCall-systemet²³.

3.2.4. Tjänster vid nödsituationer

Medlemsstaterna måste uppgradera sina tjänster vid nödsituationer, larmcentralinfrastrukturen för att hantera eCalls och informationen i minimiuppsättningen uppgifter.

Representanter för larmcentralerna har varit aktiva när det gäller att definiera eCall-specifikationer. Den slutliga definitionen av tjänsten svarar mot nödsituationstjänsternas behov.

För länder med en modern larmcentralinfrastruktur som klarar av att hantera mobiltelefonsamtalens lokaliseringsinformation till 112 (E112) kommer detta att vara en minimal investering. För länder med ett mindre utvecklat system erbjuder utformningen av eCall-tjänsten inklusive eCall-detektorn olika alternativ, till exempel upprättandet av en mellanplattform. Uppgraderingen av larmcentralinfrastrukturen är ändå en viktig investering för att rädda liv.

3.3. eCall är en möjlighet för att bygga ut mervärdestjänster

eCall bygger på tekniska komponenter (satellitbaserad positionsbestämning, bearbetnings- och kommunikationsförmåga) som också utgör grunden för flera fordonsinbyggda tillämpningar, inbegripet de som krävs genom befintlig eller planerad lagstiftning som är tillämplig för kommersiella eller privata fordon, som den digitala färdskrivaren, elektroniska vägtullsystem eller bestämmelser om transporter av farligt gods och levande djur.

Om dessa tillämpningar görs mer enhetliga och integreras inom ramen för en sammanhängande öppen systemarkitektur, kan det förbättra effektiviteten och användbarheten, sänka kostnaderna och öka möjligheterna för utbyggnad. Detta skulle

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

²³ Denna plattform är samordningsorganet som sammanför representanter för de relevanta intressentorganisationerna och de nationella plattformerna. Den har till mål att vägleda, samordna och övervaka utvecklingen av genomförandet av eCall-tjänsten i hela Europa för att säkerställa en snabb, effektiv och harmoniserad utbyggnad av tjänsten i Europa. Se http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/

möjliggöra en plug and play-integrering av framtida nya eller uppgraderade tillämpningar. Med en sådan modulbaserad strategi är det enkelt och billigt att integrera funktionaliteter och tillämpningar som avser vägsäkerhet, personlig rörlighet, logistikstöd eller tillgång till multimodal information. Definitionen av konceptet en öppen struktur för en fordonsmonterad plattform utgör en del av åtgärdsplanen för intelligenta transportsystem, och införandet av eCall baserat på detta koncept skulle ge ett positivt bidrag till planens genomförande.

Bil- och telekommunikationsindustrin och tjänsteleverantörerna kommer att dra nytta av nya tjänster som är baserade på införandet av eCall-telematikplattformen i alla fordon. Detta är särskilt värdefullt i kristider.

Vägooperatörerna kommer att dra nytta av en effektivare olyckshanteringstjänst tack vare den omedelbara rapportering om olyckor som tillhandahålls av eCall-tjänsten.

Nödsituationstjänsterna kommer att dra nytta av den fordonsbeskrivning som finns med i minimiuppsättningen uppgifter. Denna tjänst kommer att informera dem om fordonets exakta struktur, vilket avsevärt minskar interventionstiden för att få ut de instängda personerna och undvika eventuella olyckor (eftersom tjänsten känner till den exakta positionen för batterierna eller de pyrotekniska systemen)²⁴.

Det förväntas dessutom att utrustning kommer att utvecklas, varmed fordon som redan har saluförts kommer att kunna bli utrustade med eCall-tjänsten.. Dessa system bör uppfylla de normala driftskraven för den gemensamma europeiska eCall-tjänsten.

3.4. Samexistens av den gemensamma europeiska eCall-tjänsten och fabrikantspecifika eCall-tjänster

Fabrikantspecifika nödsamtalstjänster i fordon erbjuds i Europa och i hela världen av olika biltillverkare och tjänsteleverantörer (t.ex. Volvo OnCall, GM OnStar, PSA, Fiat, BMW). De ingår vanligtvis i ett set av andra tjänster, såsom nödhjälpsassistans, fordonsmobiltelefoni, dynamisk navigering, etc. Nödsamtal tas emot av privata teletjänstcentraler som kopplar samtalen och uppgifterna om olyckan till larmcentraler vid en nödsituation. Varje tillverkare måste från fall till fall nå en överenskommelse med larmcentralmyndigheterna i varje land som de vill införa tjänsten i.

Även om dessa tjänster, som infördes för mer än tio år sedan, har visat sig vara användbara och bekräftar de fördelar som eCall kan tillhandahålla, är deras spridning fortfarande låg i Europa (mindre än 0,4 % av det totala antalet fordon). Tjänsten erbjuds normalt sett endast i mer exklusiva bilar och omfattar inte alla länder i Europa.

I de medlemsstater där det finns en överenskommelse om att ge fabrikantspecifika eCall-tjänster en liknande servicenivå som den som ingår i den gemensamma europeiska eCall-tjänsten, är det upp till fordonstillverkaren att välja system (den gemensamma europeiska tjänsten eCall eller den enskilda eCall-tjänsten). Av detta skäl utvecklar CEN standardiserade driftskrav för tredjepartstjänster som tillhandahåller eCall (TPS-eCall). I andra medlemsstater måste fordonstillverkarna införa det gemensamma europeiska eCall-systemet. Om fordonsägaren inte väljer den fabrikantspecifika eCall-lösningen ska biltillverkaren utrusta fordonet med det gemensamma europeiska eCall-systemet.

²⁴ Se ADAC:s olycksforskningsstudie om räddningskort. www.adac.de/rettungskarte

Oavsett vilken lösning som fordonstillverkaren väljer **måste en tjänst för nödsamtal från fordon**, med talförbindelse och tillhandahållande av minst eCalls minimiuppsättning uppgifter, **tillhandahållas i alla EU:s medlemsstater på ett enhetligt sätt**.

När eCall är fullt utbyggt i hela Europa kan leverantörerna av de fabrikantspecifika eCall-tjänsterna också skifta till att använda den gemensamma europeiska eCall-tjänsten, dvs. nödsamtal från fordon kommer att ringa 112-numret medan alla andra tjänsteleverantörer förblir opåverkade.

4. REKOMMENDATIONER

4.1. Behovet av ytterligare åtgärder

Det ursprungliga målet för eCall-utbyggnaden var 2009. **Arbetet har emellertid gått långsamt och utbyggnaden har blivit kraftigt försenad**, trots att huvuddelen av de berörda parterna är intresserade och att standarderna finns på plats.

Ett stort problem i samband med utbyggnaden av eCall har varit att det krävs att alla intressenter agerar samtidigt. Bilindustrin, mobiltelefonoperatörerna, nödtjänsterna och medlemsstaterna måste alla införa sin del av tjänsten. **För att hitta en lösning på detta dödläge överväger kommissionen följande tre möjligheter:** (1) Att inte ingripa utan att lämna införandet till marknadskrafterna. (2) Att stödja ett frivilligt införande av industrin. (3) Att skynda på införande genom lagstiftningsåtgärder.

1) När det gäller alternativet att inte ingripa kan det konstateras att de fabrikantspecifika nödsamtalstjänsterna från fordon har visat sig användbara, men deras genomslagskraft är mycket långsam och huvudsakligen begränsad till exklusiva bilar och till vissa länder i Europa. Nödsituationstjänsterna kommer dessutom att behöva hålla kontakt med olika fabrikantspecifika tjänster, vilket innebär att tjänsten blir mer komplex. Med tanke på att det rör sig om att rädda liv, så är det tydligt att detta alternativ är oacceptabelt.

2) Det frivilliga tillvägagångssättet skulle leda till att eCall-tjänsten infördes i Europa, men alldeles för långsamt. Industrins åtagande att erbjuda eCall som extrautrustning i alla fordon av vissa kategorier är ett steg i rätt riktning och det skulle med tiden öka spridningstakten för tjänsten, under förutsättning att nödtjänsterna uppgraderas. Men om eCall endast blir en extrautrustning kommer det inte att ge samma stordriftsfördelar. Detta kan leda till att priset på systemet blir högre och efterfrågan mindre, vilket hämmar dess spridning och följaktligen minskar dess fördelar.

3) Lagstiftningsförfarandet skulle innebära att eCall blir standardutrustning i alla nya fordon i Europa, med början med vissa kategorier ²¹ under en övergångsperiod, och skulle tillhandahålla en ram för hantering av eCalls i telekommunikationsnät och larmcentraler, baserad på befintliga förordningar. Med detta tillvägagångssätt skulle eCall bli tillgängligt för alla européer, användandet av eCall-systemet skulle bli utbrett och de fördelar som systemet erbjuder när det gäller att rädda liv och begränsa följderna av skador skulle utnyttjas fullt ut. Dessutom förväntas det att den säkerhet som skapas genom lagstiftningsförfarandet kommer att påskynda biltillverkarnas införande av eCall-system, på så sätt att de kommer att vara införda redan innan de blir obligatoriska, samtidigt som marknaden för telematiktjänster i Europa stimuleras.

4.2. Föreslagna åtgärder

De åtgärder som föreslås nedan syftar till att förverkliga den gemensamma europeiska eCall-tjänsten. Intressenterna bör ta följande steg:

- (1) Kommissionen, medlemsstaterna och alla andra intressenter ska aktivt stödja arbetet i EeIP, plattformen för införelse av det europeiska eCall-systemet²³, och dess arbetsgrupper, för att säkerställa ett snabbt fastställande av alla bestämmelser, riktlinjer och bästa praxis för en effektiv och harmoniserad utbyggnad av eCall-tjänsten i Europa.
- (2) Kommissionen ska tillsammans med medlemsstaterna och andra intressenter lansera samordnade kampanjer för att öka medvetenheten om tjänsten och stimulera efterfrågan.
- (3) Medlemsstaterna, larmcentralorganisationerna, bil- och telekommunikationsindustrin ska tillsammans med andra intressenter utföra pilotprojekt inför utbyggnaden, där de godkända standarderna används. Kommissionen kan tillhandahålla finansiering för att stödja dessa pilotprojekt genom programmet för konkurrenskraft och innovation (CIP).

Slutmålet är att bygga ut den gemensamma europeiska eCall-tjänsten och göra den till standardutrustning i alla nya typgodkända fordon i Europa. Kommissionen kommer att övervaka effektiviteten av det frivilliga tillvägagångssätt som har beskrivits ovan. Om betydande framsteg inte har gjorts före utgången av 2009, både när det gäller att få eCall-utrustning i fordon och de nödvändiga investeringarna i larmcentralinfrastruktur, ska kommissionen planera att vidta följande regleringsåtgärder under 2010:

- (1) En rekommendation till medlemsstaterna om mobilnätoperatörernas överföringar av eCall, inklusive minimiuppsättning uppgifter från systemen i fordonen till larmcentralerna. Riktlinjerna ska vara baserade på det gemensamma europeiska larmnumret utökat med lokaliseringkapacitet (E112)²⁵ och den uppsättning standarder som rör överföringen av eCall.
- (2) Ett förslag till förordning i enlighet med lagstiftningen om typgodkännande av fordon²⁶ om obligatoriskt införande av den fordonsmonterade delen av eCall-tjänsten i nya typgodkända fordon i Europa med början i vissa kategorier, baserat på de driftskrav som är godkända av de europeiska standardiseringsorganisationerna.
- (3) Utvärderingen av en eventuell lagstiftningsåtgärd för den nödvändiga uppgraderingen av den larmcentralinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och korrekt behandling av eCalls, inom ramen för det föreslagna direktivet om utbyggnad av intelligenta transportsystem⁵. Den härav följande förordningen, som skulle ålägga medlemsstaterna att vidta nödvändiga åtgärder för genomförande av eCall, skulle vara

²⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/22/EG av den 7 mars 2002 om samhällsomfattande tjänster och kommissionens rekommendation 2003/558/EG av den 25 juli 2003 om behandling av lokaliseringssuppgifter i elektroniska kommunikationsnät vid tillhandahållande av nödsamtalstjänster som byggts ut med samtalslokalisering.

²⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

baserad på rekommendationer från plattformen för införel av det europeiska eCall-systemet (EeIP).

5. SLUTSATSER

Det har fastställts att eCall är ett av de mest effektiva och intelligenta transportsystem för vägsäkerhet till låg kostnad som kan byggas ut på kort sikt. Tekniken finns och de europeiska standardiseringsorganisationerna har utarbetat de standarder som krävs för att säkerställa en tillförlitlig och interoperabel drift av eCall-tjänsten i hela Europa. Allmänheten är medveten om de fördelar systemet för med sig och önskar få eCall installerat i sitt nästa fordon till överkomligt pris. Europaparlamentet och de flesta medlemsstaterna har uttryckt sitt fulla stöd för eCall-tjänsten. Intressenterna har gått samman i plattformen för införel av det europeiska eCall-systemet för att säkerställa en harmoniserat och snabb utbyggnad av tjänsten i Europa.

Det är nu dags att börja bygga ut systemet i fordon, mobilnät och nödtjänstinfrastrukturer. I detta meddelande föreslår kommissionen åtgärder för att skynda på införandet av eCall som en del av utrustningen i alla nya fordon i Europa. Möjligheten att rädda 2 500 liv årligen och minska lidandet för tusentals familjer bör inte försenas ytterligare. Om målet att införa eCall-tjänsten i Europa inte nås med ett frivilligt tillvägagångssätt kommer kommissionen att överväga nya lagstiftningsåtgärder under 2010 för att göra eCall-systemet till standardutrustning i nya typgodkända fordon i Europa, för att få ner kostnaden för systemet och se till att det byggs ut i alla europeiska länder.