



## Nödlarmssystemet eCall

2012/13:FPM133

Näringsdepartementet

2013-07-22

### Dokumentbeteckning

KOM (2013) 315

Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om införande av ett interoperabelt EU-omfattande eCall

KOM (2013) 316

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade e-callsystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG

### Sammanfattning

Kommissionen föreslår obligatoriskt införande av nödlarmssystemet eCall i alla nya typer av personbilar och lätta nyttofordon och att medlemsstaterna inför larminfrastruktur senast den 1 oktober 2015. Regeringen är positiv till nödlarmssystemet eCall men anser i dagsläget inte att införandet av eCall ska vara obligatoriskt. Innan ett sådant ställningstagande bör en konsekvensbeskrivning av kostnader och nyttor göras.

## 1 Förslaget

### 1.1 Ärendets bakgrund

Europaparlamentet och rådet antog år 2010 ett ramverk för intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, ITS-direktivet. ITS-direktivet behandlar de övergripande regelverk som krävs för att uppnå ett samordnat och enhetligt införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet inom Europeiska unionen. Nödlarmstjänsten eCall är en av sex prioriterade åtgärder i ITS-direktivet.

Kommissionens förslag till beslut från den 13 juni 2013 ingår i den strategi för nödlarmssystemet eCall som kommissionen utarbetat för att säkerställa ett snabbt och samtidigt genomförande av eCall-tjänsten senast den 1 oktober 2015. Inom ramen för denna strategi föreslår kommissionen åtgärder inom följande tre områden:

- Beträffande fordon: ett förslag om att göra eCall obligatoriskt i alla nya typer av personbilar och lätta nyttofordon.
- Beträffande mobilkommunikationsnät: ett förslag om att mobilnätoperatörerna bör genomföra nödvändiga åtgärder och uppgraderingar för att kunna förmedla eCall-samtal.
- Beträffande larmcentraler: fastställande av specifikationer för uppgradering av den larmcentralinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och korrekt behandling av eCall.

Den här promemorian behandlar både förslaget om att göra eCall obligatoriskt i alla nya typer av personbilar och lätta nyttofordon och förslaget om obligatoriskt införande av infrastruktur i larmcentraler för att kunna ta emot och hantera eCall. De olika förslagen kompletterar varandra och möjliggör tillsammans ett införande av eCall-tjänsten.

## 1.2 Förslagets innehåll

### 1.2.1 Nödlarmstjänsten eCall

eCall är en automatisk nödlarmstjänst från fordon. Syftet med nödlarmstjänsten är att den enskilde ska få snabb och lämplig hjälp vid ett nödläge genom att räddningstjänsten, polis och ambulans ska komma fram till det larmande fordonet tidigare. eCall bidrar även till att infrastrukturförvaltaren kan reducera störningar och upprätthålla funktionaliteten i vägtransportsystemet. Tjänsten ska ses som ett tillägg till de nationella 112-tjänsterna och innebär att fordon utrustade med eCall vid en olycka automatiskt larmar vald alarmeringsfunktion. eCall-tjänsten ska fungera för alla utrustade bilar inom hela EU.

eCall kan även utlösas manuellt genom ett tryck på en knapp. Oavsett om larmet initieras manuellt eller automatiskt så kommer ett samtal att upprättas mellan fordonet och larmmottagningscentralen. På detta sätt kan vem som helst i bilen förse larmcentralen med ytterligare detaljer om olyckan. Automatlarm och manuella larm kan styras till olika mottagare om medlemslandet så önskar. Eftersom eCall innebär en harmonisering av gränssnitten mellan fordon och mobilnät, mobilnät och alarmeringsfunktion, kan eCall även möjliggöra för andra fordons- och förarrelaterade tjänster.

Genom ett omedelbart larm vid en olycka och genom att dessutom kunna lämna den exakta positionen för aktuellt fordon kan responstiden för räddningsinsatser reduceras. Tack vare denna tidsbesparing förväntas eCall kunna bidra till att begränsa skadorna på människor, egendom och miljö. eCall kommer att resultera i snabbare behandling av skadade människor vilket ger olycksoffren bättre utsikter för tillfrisknande. En tidigare ankomst till olyckan innebär också snabbare uppröjning på olycksplatsen vilket minskar risken för följdolyckor samtidigt som det minskar köbildning och reducerar såväl bränslekonsumtion som koldioxidutsläpp.

### **1.2.2 Kommissionens förslag**

I kommissionens förslag till beslut från den 13 juni 2013 föreslås att medlemsstaterna senast den 1 oktober 2015 obligatoriskt inför den larmcentralinfrastruktur som är nödvändig för att kunna ta emot och hantera eCall i enlighet med specifikationerna i den delegerade förordningen (EU) nr 305/2013. Dessutom föreslår kommissionen i förslaget till ny förordning om typgodkännadekrav att nya typer av personbilar och lätta nyttofordon, från och med 1 oktober 2015, konstrueras så att de vid en allvarlig olycka automatiskt skickar ett nödmeddelande till larmnumret 112. Det ska också vara möjligt att manuellt ringa nödsamtal till 112. Förordningen föreslås fastställa tekniska krav för EG-typgodkännande av fordon med avseende på fordonsbaserade eCallsystem. Som en följd av den nya förordningen föreslås även att bilagorna I, III, IV, VI och XI till direktiv 2007/46/EG (fordonsdirektivet) ändras.

## **1.3 Gällande svenska regler och förslagetts effekt på dessa**

Sedan 1996 är det europeiska typgodkännandesystemet obligatoriskt för nya typer av personbilar och lätta lastbilar, och sedan 1998 är det obligatoriskt för alla nya bilar. Reglering av eCall-funktionen sker genom ändring av direktivet 2007/46/EG som är ramdirektiv för typgodkännande av dessa fordon. Därigenom regleras införande av funktionen utan att svensk lagstiftning behöver ändras. För Sveriges vidkommande behöver emellertid ställning tas om funktionen ska finnas även på bilar importerade från tredje land. Detta regleras genom nationellt godkännande av Transportstyrelsen.

## **1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys**

Kommissionen bedömer inte att något av förslagen påverkar EU:s budget.

### **1.4.1 Kommissionens konsekvensbedömning**

I kommissionens konsekvensbedömning görs en gemensam kostnads- och intäktsanalys för de tre planerade lagstiftningsåtgärderna för eCall

(utrustning i fordon, telekommunikation, larmcentraler). Medan kostnaderna för larmcentraler kan uppskattas separat från de delar som rör utrustning i fordon och telekommunikation, kan fördelarna bara uppskattas för hela initiativet eCall.

Marginalkostnaderna för varje larmcentral som är utrustad för att kunna hantera 112-samtal utökade med lokaliseringskapacitet (E112) - (ett krav i direktivet om samhällsomfattande tjänster) omfattar följande:

- Modemserver (från 3 000 euro till 20 000 euro, beroende på antal eCall).
- Programvara för att avkoda minimiuppsättningen uppgifter och för integrering i programvaran för larmcentraler.
- Utbildning.

Till dessa kostnader bör man lägga årliga driftskostnader. I de fall eCall tas emot av en larmcentral som tar emot andra nödsamtal, kommer majoriteten av dessa kostnader att inordnas i de normala driftskostnaderna. I annat fall kommer kostnaderna att bero på det antal operatörer som behövs för att hantera det uppskattade antalet eCall.

De uppskattade kostnaderna för att uppgradera larmcentraler ligger i genomsnitt på 1,1 miljoner euro per medlemsstat. Uppskattningen kommer från en klusteranalys baserad på befolkningstäthet i landet, typ av olyckor, väginfrastruktur och infrastruktur för insatser vid nödsituationer samt annan allmän statistik. Kostnaderna i varje land varierar kraftigt beroende på antalet larmcentraler, men även på den tekniska lösningen för att uppgradera larmcentralerna.

Den initiala kostnaden för att utrusta en bil med eCall bedöms av kommissionen till ca 180 euro. Någon kostnad för drift och underhåll av installationen har inte beräknats.

De fördelar som kommissionen anger i konsekvensbedömningen är bland andra följande:

- Minskning av antalet dödsolyckor: om alla fordon vore utrustade med eCall skulle dödsolyckorna minska med mellan 1 och 10 % beroende på befolkningstäthet, väginfrastruktur och infrastruktur för insatser vid nödsituationer.
- Mindre allvarliga skador: mellan 2 och 15 %.
- Minskade kostnader beroende på köer orsakade av trafikolyckor. Detta beror på förbättrad olyckshantering, eftersom olyckan omedelbart anmäls till larmcentraler och därefter kan information ledas vidare till lämplig trafikledningscentral, som omedelbart kan

informera andra trafikanter och därigenom minskas antalet följdolyckor.

2012/13:FPM133

- Arbetet för räddningstjänster underlättas och säkerheten förbättras för räddningspersonal när de räddar fastklämda passagerare, eftersom minimiuppsättningen uppgifter bland annat kommer att ge information om bränsletyp.
- Minskad SOS-infrastruktur längs vägarna, eftersom alla trafikanter kommer att kunna ringa nödsamtal från sitt fordon.

#### 1.4.2 Uppskattning av kostnader i Sverige

SOS Alarm har i ett tidigare remissyttrande om kommissionens rekommendationer för eCall uppskattat engångskostnaderna för larminfrastrukturen till ca åtta miljoner kronor och de löpande årliga kostnaderna till ca tre miljoner kronor. Engångskostnaderna består bland annat av utveckling av den tekniska plattformen och utbildning av operatörer och kundsupport hos SOS Alarm medan de löpande kostnaderna handlar om licens- och förvaltningskostnader. Eventuella ökade kostnader för kommuner och landsting är i nuläget inte beräknade.

När det gäller kostnader för typgodkännandet är dessa försumbara för regering och myndigheter. För fordonsindustrin tillkommer kostnader för att anpassa, utprova och verifiera utrustningen för eCall i fordonet. Dessutom kan det tillkomma kostnader för ackreditering av den tekniska tjänsten för bilprovningens företag. Det finns i dagsläget inte några uppskattningar av kostnaderna för införandet av eCall i fordonen.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är positiv till nödlarmssystemet eCall men anser inte att införandet av larminfrastrukturen ska vara obligatorisk. En svensk konsekvensbeskrivning av nyttorna och kostnaderna i Sverige behöver göras för att se vilka konsekvenserna blir för Sverige. Regeringen avser att ge Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, i uppdrag att genomföra en konsekvensanalys i samverkan med berörda aktörer.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Två större medlemsstater reserverade sig tidigare mot beslutet om antagandet av den delegerade akten för larminfrastrukturen för eCall. Deras reservationer bygger till största del på det som rör hanteringen av fordonsindustrins TPS-system (Third Party Service Provider) dvs. samtal

som går till deras callcenter. I övrigt är medlemsstaternas ståndpunkter okända för närvarande.

2012/13:FPM133

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Parlamentet skriver i sin resolution antagen den 3 juli 2012, att de anser att eCall bör vara ett offentligt system för nödsamtal som omfattar hela EU. Systemet bör vara inbyggt i fordonet, grundat på 112 och gemensamma europeiska normer. Parlamentet uppmanar också kommissionen att lägga fram förslag om obligatoriskt införande av eCall. I övrigt är institutionernas ståndpunkter till de specifika förslagen inte kända för närvarande.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslagen är ute på remiss. Vid en tidigare remiss om EU:s rekommendationer om eCall har alla svarande organisationer uttryckt sitt stöd för eCall som system men flera anser att det ska vara ett marknadsdrivet och inte ett obligatoriskt införande. Mobiloperatörer och övrig industri varnar för att den föreslagna tekniken för att skicka signalen från fordonet till larmcentralen är föråldrad och vill ha in teknikneutrala krav riktade mot funktionen istället.

# 3 Förslagets förutsättningar

## 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den 26 november 2012 antog kommissionen den delegerade förordningen (EU) nr 305/2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall. I förordningen fastställs specifikationer för uppgradering av den larmcentralinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och korrekt behandling av eCall, för att säkerställa kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för den harmoniserade EU-omfattande eCall-tjänsten.

Enligt artikel 6.2 i direktiv 2010/40/EU ska kommissionen senast 12 månader efter antagandet av de nödvändiga specifikationerna för en prioriterad åtgärd, i förekommande fall och efter att ha gjort en konsekvensanalys, inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 294 i EUF-fördraget om att vidta den prioriterade åtgärden.

Den rättsliga grunden för att föreslå ett obligatoriskt införande av funktionen i fordon är artikel 114 i EU-fördraget.

Kommissionen anför att målet för de föreslagna besluten, både vad gäller larminfrastruktur och eCall i fordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och/eller den privata sektorn.

Kommissionen framför att trafiksäkerhet är en mycket viktig fråga för hela EU och för alla EU-medborgare. Syftet med eCall är dels att det ska finnas fungerande larminfrastruktur dels att det i alla fordon i EU ska finnas de minimifunktioner som krävs för att räddningstjänsterna ska kunna hantera nödsamtal på ett fullgott sätt. För närvarande sker det mer än över 100 miljoner gränsöverskridande resor om året på EU:s vägnät, ett antal som tros öka i framtiden då unionen gradvis växer samman som ett resultat av den fria rörligheten. Det behövs enligt kommissionen åtgärder på EU-nivå för att garantera att eCall-tjänsten är interoperabel och enhetlig i Europa. Om åtgärder vidtas på EU-nivå enligt gemensamma europeiska eCall-standarder fastställda av de europeiska standardiseringsorganisationerna CEN och Etsi, garanteras att nödtjänster kan tillhandahållas effektivt i hela Europa, t.ex. för fordon som framförs utomlands, och bidra till att motverka att marknaden splittras.

Kommissionen framhåller att i det nuvarande förslaget uppmanas medlemsstaterna att införa den larmcentralinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och behandling av eCall på deras territorium, i enlighet med specifikationerna i den delegerade förordning som kommissionen redan antagit i enlighet med ITS-direktivet. Vidare framhålls att en stor del av genomförandet (organisation av larmcentraler) överläts åt nationella beslutsfattande organ; larmcentralernas infrastruktur kommer att uppgraderas av medlemsstaterna på det sätt som bäst passar deras nationella och lokala arkitektur.

Regeringen anser att ett harmoniserat regelverk för eCall, inklusive typgodkännandet, bör tas fram på EU-nivå. Däremot bör medlemsstaten själv kunna besluta om ett införande av larminfrastrukturen.

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget är ute på remiss. Än så länge finns ingen tidsplan för behandling av förslaget i rådsarbetsgrupp eller för parlamentets behandling.

## 4.2 Fackuttryck/termer

2012/13:FPM133

ITS-direktivet – Direktiv 2010/40 om ett ramverk för intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

Kommissionens konsekvensbedömning, SEC (2011) 1019 slutlig

Parlamentets resolution eCall: en ny 112-tjänst för medborgarna”  
P7\_TA(2012)0274