

Datum
2013-08-19Dnr/Beteckning
TSV 2013-2310Ert datum
2012-06-26Er beteckning
N2013/3228/TE
N2013/3229/TE

Kopia:

marie.egerup@regeringskansliet.se
registrator@regeringskansliet.seRegeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar om

- 1. EU-kommissionens förslag till beslut om ett införande av ett interoperabelt EU-omfattande eCall respektive**
- 2. EU-kommissionens förslag till förordning om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade Callsystem och ändring av fordonsdirektivet 2007/46/EG**

Transportstyrelsen har fått möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående remiss.

EU-kommissionen föreslår ett obligatoriskt införande av nödlarmssystemet eCall i alla nya typer av personbilar och lätta nyttofordon och att medlemsstaterna inför larminfrastruktur senast den 1 oktober 2015. Det är således två förslag som samverkar om att göra eCall obligatoriskt i alla nya 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 eCalltjänsten.

Transportstyrelsen har tidigare lämnat remissynpunkter på EU-kommissionens rekommendation om eCall 2011 med tillhörande konsekvensanalys. Styrelsens svar, vad gäller förslag till beslut om obligatoriskt införande baserar sig på yttrandet från 2012-02-23 och kompletteras i detta yttrande med synpunkter på förordningen om typgodkännande. Remissvaret delas upp i tre avsnitt, 1) synpunkter på förslaget till beslut om införande, 2) synpunkter på förslag till förordning om typgodkännandekrav och 3) svar på frågor enligt remissmissivet.

1. Om förslaget till beslut om införande av eCall

Transportstyrelsen motsätter sig inte ett obligatoriskt införande av eCall enligt kommissionens förslag. EU-kommissionen drar med stöd av konsekvensanalysen slutsatsen, att ett obligatoriskt införande är lönsamt.

Transportstyrelsen har i sitt tidigare yttrande redovisat synpunkter på, den av EU-kommissionen framtagna, konsekvensanalysen, som omfattar en rad genomförda studier och analyser¹ av troliga effekter, kostnader och utvärderingar. Dessa har utarbetats genom åren för att utgöra underlag till att bedömning av eCalltjänstens potential och underlag till beslut om hur en implementering inom EU bör genomföras. Studierna är inte helt oberoende av varandra, men sammantaget belyser de många aspekter kring eCall.

Transportstyrelsens bedömning sedan tidigare är att såväl antaganden kring tjänsten i underlaget till kostnadsberäkningarna som själva kostnadsberäkningarna har brister.

- Antaganden av tiden t1 (tid från att olycka inträffar till att samtal går till larmcentralen) i beräkningarna om tidsvinster med eCall är tveksam. Idag saknas det statistik för t1, enligt ANNEX IV. Samtidigt som det är under denna tid som eCall bedöms ha de största effekterna
- Konsekvensanalysen belyser inte alls teknikutvecklingsperspektivet. Denna bedöms ha stor betydelse för tjänstens tillförlitlighet och avgörande betydelse för möjligheten för utveckling av ytterligare tjänster.
- Det finns osäkerhet kring förekomsten och omfattningen av falsklarm och kostnader för dessa.
- Kostnader för drift- och underhåll av installation i fordon, nätverket eller larmcentralerna finns inte med i analysen.

Utöver dessa antaganden vill Transportstyrelsen också uppmärksamma på för svenska förhållande med viltolyckor och de osäkerheter som finns kring detektering av sådana.

¹ SEiSS, Socio-Economic impact of intelligent Safety Systems, 2005
STROM, Stuttgart Transport Operation by Regional Management, 1991
E-MERGE, Pan-European Harmonisation of Vehicle Emergency Call Service Chain - Final Report, June 2004
Aino, Study on the impact of the introduction of eCall in Finland. See www.aino.fi
e-IMPACT, Socio-economic IA of Stand-alone and Co-operative Intelligent Vehicle Safety Systems in Europe, 2008
"Impact assessment on the introduction of the eCall service in all new type-approved vehicles in Europe, including liability/legal issues". TRL and others
Special Eurobarometer 267

- Kollisioner i trafiken som sker i Sverige är till stor del kollisioner med vilt. Enligt nationella viltolycksrådets statistik för 2012/13 inträffade det 42 000 viltolyckor per år varav de allvarliga kollisionerna med älg uppgick till 4500. I de flesta av dessa kollisioner är inte krockpulsens så hög att krockkuddarna löses ut. Eftersom eCall triggas av säkerhetssystem, så kommer dessa olyckor inte leda till automatiskt larm.

Transportstyrelsen gör bedömningen att redovisade brister skulle kunna påverka den samlade nyttan, men förmodligen inte i den utsträckningen att tjänsten skulle visa sig vara olönsam på EU-nivå.

Huruvida tjänsten är samhällsekonomiskt lönsam i Sverige går inte att svara på utan särskild konsekvensanalys motsvarande EU-kommissionens dito.

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

Den rättsliga grunden för att föreslå ett obligatoriskt införande av funktionen i fordon är artikel 114 i EU-fördraget. Vidare hänvisar kommissionen till artikel 5.3 i EU-fördraget om subsidiaritetsprincipen att åtgärder vidtas på EU nivå endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna.

Sedan år 1996 är det europeiska typgodkännande systemet infört 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 en ändring svensk lagstiftning behövs.

En fråga som Sverige bör ta ställning till är om funktionen ska finnas även på bilar importerade från tredje land, som regleras genom nationellt godkännande av Transportstyrelsen.

Det är inte alla nya personbilar och lätta nyttofordon som avses. I typgodkännandesammanhang införs normalt regler för nya typer först, och sedan efter 2 år för alla bilar. Denna förordning hanterar dock bara nya typer enligt artikel 5. Således kommer nya bilar utan funktionen eCall att registreras flera år efter det datum som framgår av artikel 12.

När det gäller typgodkännande så utfärdar Transportstyrelsen inte några s.k. helbilsgodkännanden för de fordonskategorier som omfattas. Även bilar tillverkade i Sverige typgodkänns i andra medlemsstater. Därför är det inte troligt att några godkännanden av biltyper med avseende på eCall kommer att utfärdas av Transportstyrelsen. Skälet är att tillgången till tekniska

tjänster för provning i Sverige, av alla de funktioner som fordras enligt Direktiv 2007/46/EG, är mycket begränsad. Införande av eCall kommer därför inte föra med sig några nya arbetsuppgifter för Transportstyrelsens fordonsenhet.

Behov av förändring/utveckling av typgodkännandesystemet

Det finns en tradition att tilläggfunktioner under ramdirektivet 2007/46/EG hanteras genom en traditionell typgodkännandeprocess. Det medför en hel del fasta och rörliga kostnader för industrin för att upprätthålla typgodkännandestatus. Det känns rimligt att kunna diskutera en annan typ av lagstiftningsmodell. För att minska kostnader för industrin och därmed slutprodukten borde kommissionen prövat frågan om *självprovning* eller *självcertifiering* som en lämpligare modell för denna funktion. Detta är inte första gången SE menar att typgodkännandesystemet borde kunna moderniseras. eCall är ett lämpligt exempel, som kan hanteras så att det förnyar det traditionella typgodkännandesystemet. Därför borde förordningen behandla tillämpningsområde, införandetider, och vilka standarder som ska användas. En certifiering mot angivna standarder av de fordonsmonterade modulerna, torde kunna hanteras på samma sätt som övriga moduler i systemet.

Behov av eCall globalt

För att inte skapa nya handelshinder inom bilsektorn är det av vikt att EU har en inriktning av lagstiftningen som harmonierar med omvärlden. Vidare är det fördelaktigt att eCall fungerar även när trafikanter reser utanför EU och att exempelvis ryska trafikanter kan erbjudas reseskydd inom EU.

Därför är det tveksamt att EU går fram ensamt med ny teknik som inte fungerar i territorier utanför EU, då bilmarknaden nu är global. Idag finns det ett etablerat samarbete inom UN/ECE, som fungerar väl och producerar ECE-reglementen och Globala Tekniska Reglementen enligt 1958 och 1998 års överenskommelser.

Den Ryska federationen beslutade i januari om en nationell lagstiftning om eCall. Den börjar tillämpas redan från oktober 2014 för nya typer av personbilar, lätta lastbilar och bussar samt för tunga lastbilar som fraktar farligt gods. Alla bilar som registreras ska ha utrustning från januari 2016. Således ligger den Ryska Federationen före EU med lagstiftning och har i WP 29:s möte i Genève i juni föreslagit att ett ECE reglemente utvecklas. Det finns uppgifter om att det ryska systemet inte är kompatibelt med det som föreslås av kommissionen. Innan EU går till beslut bör det utredas hur en samordning av olika lagstiftningsinitiativ kan komma till stånd, helst inom det etablerade UN/ECE samarbetet .

Om kostnader för eCall

Utrustningskostnad för en bil har bedömts av Kommissionen till 180 euro. Det är ju en relativt hög kostnad som för svenska förhållanden förmodligen inte ekonomiskt kan motiveras genom dess samhällsnytta.

Svar på frågor enligt Näringsdepartementets följebrev

1. *Bedömning av konsekvenser för Transportstyrelsen av ett obligatoriskt införande*

eCall infrastruktur

Transportstyrelsen gör bedömningen att myndigheten inte kommer att drabbas av extrakostnader för infrastruktur (mobilnät och larmcentraler) kopplat till eCall, annat än det som beskrivs nedan om fordonsdatabasen Eucaris.

eCall i fordon

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. SE behöver ta ställning till om funktionen ska finnas även på bilar importerade från tredje land, som regleras genom nationellt godkännande av Transportstyrelsen

3. *Transportstyrelsens syn på betydelsen av eCall för trafiksäkerheten genom snabbare räddningsinsatser*

Sverige har gjort bedömningar av trafiksäkerhetseffekterna, men några egna studier och analyser har inte genomförts. En sammanställning av statistik och analys av djupstudier av inträffade olyckor skulle kunna verifiera olycksutfall i kommissionens konsekvensanalys med svenska dito. En sådan analys skulle också kunna ge underlag till bedömning av tider från att olycka inträffar till räddning. Särskilt av bedömningen av tiden t1, enligt ovan.

Kollisioner i trafiken som sker i Sverige är till stor del kollisioner med vilt. Enligt nationella viltolycksrådets statistik för 2012/13 inträffade det 42 000 viltolyckor per år varav de allvarliga kollisionerna med älg uppgick till 4500. I de flesta av dessa kollisioner är inte krockpulsens så pass hög att krockkuddarna löses ut. Eftersom eCall triggas av säkerhetssystem så får vi i dessa fall ingen automatiskt larm. Det är en omständighet som minskar funktionens positiva effekter.

Transportstyrelsens roll i införande av eCall och kostnader/nyttor för Transportstyrelsens arbete

Transportstyrelsen bedöms få kostnader initialt för implementering² av IT-system och anpassning av vägtrafikregistret till Eucaris, (European Car and Driving Licence Information System). I dag används Eucaris vid ursprungskontroll av fordon för att kontrollera om dessa är stulna. Det finns planer på att Sverige ska kunna använda sig av fler applikationer i Eucaris, exempelvis eCall. I händelse av olycka när ett automatiskt larm sänds, så skickas också en förfrågan automatiskt till Eucaris för en sökning på chassinummer för att få information om fordonet till räddningstjänsten. Om det är ett inhemskt registrerat fordon, går sökningen endast mot landets register, men i de fall fordonet är utländskt får man ingen träff, går sökningen vidare via Eucaris. Transportstyrelsen betalar idag en grundavgift till Eucaris för service och support, på cirka 11 000 euro/år enligt budgeten för 2013. Grundavgiften kan komma att höjas något beroende om Transportstyrelsen får tillgång till ytterligare en applikation. Utöver grundavgiften tillkommer kostnader för varje applikation i Eucaris, för utveckling och drift. För de nuvarande applikationerna är den årliga kostnaden/avgiften till Eucaris, mellan 2 500 och 8 000 euro. Den exakta kostnaden för e-call applikationen är inte känt för tillfället.

Transportstyrelsens kostnader för anpassning av IT-system, cirka 20 000 euro, är en engångskostnad. Sammanfattningsvis kan införandet av e-call innebära kostnad för Transportstyrelsen på ca 170 000 SEK i en engångskostnad och en årlig kostnad på maximalt 70 000 SEK.

Nytan med införandet av eCall för Transportstyrelsens arbete kan vara en framtida fordonsstatistik över vilka fordonsslag som är involverade i olyckor.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, väg- och järnvägsavdelningen, enhetschef Ann Heljeback, sektionschef Anna-Karin Bergström, fordonsexpert Sören Hedberg och utredare Maria Marton, väg- och järnvägsavdelningen, den senare föredragande.

Staffan Widlert

² Omfattande framtagande av kravspecifikation, utveckling, test, dokumentation av IT-system.