

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **EU-kommissionens rekommendation om eCall, (COM(2011)6269 final) och EU-kommissionens arbetspapper om konsekvensanalys kopplat till eCall**

Transportstyrelsen har fått möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående remiss.

Vårt svar omfattar synpunkter på EU-kommissionens rekommendation med tillhörande konsekvensanalys, inklusive Trafikverkets PM om eCall, samt svar på frågorna i remissmissivet.

### **Sammanfattning**

Transportstyrelsen har granskat och analyserat rekommendationen och konsekvensanalysen, och har följande ståndpunkt och synpunkter.

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 funnit, att såväl antaganden kring tjänsten i underlaget till kostnadsberäkningarna, som själva kostnadsberäkningarna har brister. Dessa skulle kunna påverka den samlade nyttan, men förmodligen inte den utsträckningen att tjänsten skulle visa sig vara olönsam.

Transportstyrelsens gör reflektionen att EU-kommissionen borde ha analyserat ytterligare alternativ. En tänkbar fortsatt utveckling skulle kunna vara en delvis frivillig väg. Krav skulle kunna ställas på installation hos operatörer och larmcentraler, så att nödlarm från fordon kan förmedlas och tas emot i larmcentraler via 112. Medan installation i fordon för eCall skulle fortsatt vara frivillig. Den frivilliga vägen skulle kunna kompletteras med påverkansåtgärder i form av incitament för fordonsköpare att välja eCall. Ett sådant alternativ har dock inte belysts.

Det är viktigt att ett obligatoriskt införande så lång det är möjligt förordar välfungerande lösningar, med tillförlitlig och modern teknik, som inte låser

framtida möjligheter för utveckling av nya tekniker och tjänster. Rätt utformad teknik för eCall, kan öppna upp för installation av nya förarstödsystem. I olika internationella fora pågår strävanden för ett ändrat synsätt kring definitionen av förarens ansvar och förarstödsystem, i syfte att möjliggöra utvecklingen och implementeringen av tekniker för ökad trafiksäkerhet, såväl olycksförebyggande, som skadebegränsande sådana.

### **Synpunkter på rekommendationen och konsekvensanalysen**

Rekommendationen tillsammans med konsekvensanalysen leder i bevis att ett obligatoriskt införande är det mest fördelaktiga, jämfört med scenariona, där kommissionen inte vidtar någon åtgärd respektive införandet sker på frivillig väg. I bakgrunden till rekommendationen redovisas utgångspunkter och motiv för obligatoriskt eCall. En sådan utgångspunkt är introduktionen av nödnumret 112, enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/22/EG av den 7 mars 2002. I direktivet slår EU-kommissionen fast, att medlemsstaterna ska säkerställa att samtal till nummer 112 besvaras och hanteras korrekt och att alla slutanvändare ska kunna ringa 112 avgiftsfritt. EU-kommissionen ser etableringen av eCall som en naturlig utveckling av nödlarmtjänsten.

Konsekvensanalysen, som har tagits fram av EU- Kommissionen och bygger på en rad genomförda studier och analyser<sup>1</sup> 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 inte är helt oberoende av varandra, men sammantaget belyser de många aspekter kring eCall. Transportstyrelsen konstaterar att konsekvensanalysen beskriver en trolig efterfrågan av och nyttorna med eCall. Men 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.

---

<sup>1</sup> 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](http://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

- ✓ 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.
- ✓ Tveksamt om de nu identifierade alternativen är de enda möjliga.

Mot bakgrund av de funna bristerna i nyttobedömningen och i kostnadsberäkningarna i konsekvensanalysen, delar Transportstyrelsen inte kommissionens slutsatser fullt ut, om att det enda framkomliga vägen är reglering för ett obligatoriskt införande.

### **Svar på frågor enligt Näringsdepartementets följbrev**

#### *Synpunkter på eCall*

Sverige har hittills varit positiv till eCall som tjänst med inriktningen att det ska vara en kommersiell tjänst, som innebär att man inte gör någonting för att påskynda implementeringen utan låter marknadsefterfrågan styra utvecklingen av såväl installationen i fordonen som utvecklingen larmcentraler. Transportstyrelsen gör nu tolkningen att eCall är något som kommissionen kommer att driva på och styra implementeringen med ett reglerat införande. Det finns indikationer på att kommissionen kommer att ställa krav på att alla nya fordon utrustas med eCall från och med 2015. Sveriges hållning och agerande behöver nu omprövas mot bakgrund av kommissionens analys och agerande.

Transportstyrelsens gör reflektionen att EU-kommissionen borde ha analyserat ytterligare alternativ. En tänkbar fortsatt utveckling skulle kunna vara en delvis frivillig väg. Krav skulle kunna ställas på installation hos operatörer och larmcentraler, så att nödlarm från fordon kan förmedlas och tas emot i larmcentraler via 112. Medan installation i fordon för eCall skulle fortsatt vara frivillig. Den frivilliga vägen skulle kunna kompletteras med påverkansåtgärder i form av incitament för fordonsköpare att välja eCall.

Transportstyrelsen motsätter sig dock inte ett obligatoriskt införande av eCall enligt kommissionens förslag, då de funna bristerna har betydelse för nytto - kostnadsberäkningen, men förmodligen inte den utsträckningen att tjänsten skulle visa sig vara olönsam.

Rätt utformad teknik för eCall i fordon, kan öppna upp för installation av andra förarstödsystem. I olika internationella fora pågår strävanden för ett ändrat synsätt kring definitionen av förarens ansvar och förarstödsystem, i syfte att möjliggöra utvecklingen och implementeringen av tekniker för ökad trafiksäkerhet, såväl olycksförebyggande, som skadebegränsande sådana. Det är viktigt att ett obligatoriskt införande så lång det är möjligt förordar välfungerande lösningar,

med tillförlitlig och modern teknik, som inte låser framtida möjligheter för utveckling av nya tekniker och tjänster.

*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.

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

Transportstyrelsen bedöms få kostnader initialt för implementering<sup>2</sup> 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 9860 euro/år. Utöver grundavgiften tillkommer kostnader för varje applikation i Eurocaris, för utveckling och drift. Transportstyrelsens arbete med fordonsregler med anledning av eCall installation i fordonen kommer inte att påverkas eftersom en eventuell installation hanteras i befintlig typgodkännande modell och befintlig besiktningsverksamhet.

*Synpunkter på eCall discriminator*

Transportstyrelsen har inga synpunkter på att införa eCall discriminator i enlighet med kommissionens rekommendationer.

*Synpunkter i övrigt*

Trafikverkets PM bör kompletteras med uppgifter som rör Transportstyrelsens roll kopplat till eCall. Under rubriken ”Svenska aktörer” och ”Transportstyrelsen” bör nämnas att Transportstyrelsen ansvarar för vägtrafikregistret, varifrån fordonsinformation hämtas när eCall aktiveras samt att Transportstyrelsen även har tillgång till bilregistren i andra europeiska länder via Eucaris.

---

<sup>2</sup> Omfattande framtagande av kravspecifikation, utveckling, test, dokumentation av IT-system.

---

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Anders Larsson, transportregisteravdelningen, avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, väg- och järnvägsavdelningen, stabschef Jacob Gramenius, GD-stab, och utredare Maria Marton, väg- och järnvägsavdelningen, den senare föredragande."

Staffan Widlert