



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.9.2005  
KOM(2005) 431 endelig

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

**Anden meddelelse om e-sikkerhed  
eCALL TIL GAVN FOR BORGERNE**

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

**Anden meddelelse om e-sikkerhed  
eCALL TIL GAVN FOR BORGERNE**

**1. INDLEDNING**

I meddelelsen "**i2010 – Et europæisk informationssamfund som middel til vækst og beskæftigelse**" redegør Kommissionen for sin informationssamfundsstrategi frem til 2010. Her betones den store betydning, der tilkommer såvel transportsektoren, der står for 10 % af Europas BNP og beskæftigelse, som forskningen og udviklingen på ikt-området. **Sikre og effektive transport- og mobilitetsydelser** har afgørende betydning for, om det skal lykkes at nå Lissabon-målene for vækst og beskæftigelse.

For at være med til at presse udviklingen frem mod disse mål vil Kommissionen tage alle de virkemidler, den råder over, i brug: telekomregulering, forskningsmidler og politiske initiativer. Som "flagskibet" blandt disse initiativer under **i2010-strategien**<sup>1</sup> vil Kommissionen lancere "**den intelligente bil**".

I den her foreliggende meddelelse fremlægges den første komponent i initiativet for intelligente biler<sup>2</sup>. Den redegør for, hvilke praktiske foranstaltninger der skal sættes i værk hurtigt for at **stille eCall, det fælleseuropæiske køretøjsmonterede nødopkaldssystem, til rådighed for befolkningen**.

Både menneskeligt og økonomisk er større færdselssikkerhed bydende nødvendigt. I 2004 var der 43.000 trafikdræbte i EU's 25 medlemsstater. Uden hurtige indgreb kan det ambitiøse mål om at skære dette tal ned til 25.000 inden 2010<sup>3</sup> ikke nås. Blodbadet på Europas veje vil fortsætte med umålelige menneskelige lidelser og vedvarende enorme omkostninger for sundhedssystemerne til følge. Nationaløkonomierne vil skulle bære produktivitetstab og store materielle skader.

Imidlertid findes der allerede i dag teknologi, der kan spare liv og mildne kvæstelserne i trafikken. I den første meddelelse om "e-sikkerhed"<sup>4</sup> stillede Kommissionen forslag om udvikling og ibrugtagning af **intelligente sikkerhedssystemer til køretøjer** på grundlag af avanceret informations- og kommunikationsteknologi (ikt). Sådanne systemer kan forebygge ulykker, og sker de alligevel, så dæmpe deres virkninger og støtte redningsindsatsen.

---

<sup>1</sup> Meddelelse fra Kommissionen: i2010 – Et europæisk informationssamfund som middel til vækst og beskæftigelse. KOM(2005) 229 endelig, 1.6.2005.

<sup>2</sup> Når der tales om 'biler' i forbindelse med i2010-meddelelsen, menes der både personbiler, lastbiler, busser og motorcykler.

<sup>3</sup> Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden - Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave, KOM(2003) 311 endelig, 2.6.2003.

<sup>4</sup> Informations- og kommunikationsteknologier til sikre og intelligente køretøjer, KOM(2003) 542 endelig, 15.9.2003.

Der er gjort store fremskridt, siden den forrige e-sikkerhedsmeddelelse blev udsendt, og nu er mange e-sikkerhedsteknologier, -systemer og -tjenester klar til at blive taget i brug. Et af dem er det **fælleseuropæiske køretøjsmonterede nødopkaldssystem, eCall**.

Sker der en ulykke, sender bildelen af eCall-systemet et nødopkald, der automatisk går til den nærmeste beredskabstjeneste. eCall kan også udløses manuelt, men sker der en alvorligere ulykke, sender bilen besked af sig selv. Det livreddende element i eCall er den præcise oplysning, systemet giver om, hvor ulykken er indtruffet: Beredskabstjenesten får omgående besked og ved nøjagtig, hvor udrykningskøretøjet skal hen. Det korter redningstiden kraftigt ned.

Omfattende udbygning med eCall er et hovedmål for e-sikkerhedsinitiativet. Siden 2002 har de berørte parter arbejdet sammen og lagt en plan for gennemførelsen af eCall. Men **hvis ikke medlemsstaterne gør en hurtig indsats, er der risiko for store forsinkelser i udbygningen af eCall**.

## 2. OPBYGNING AF EN PANEUROPÆISK ALARMTJENESTE FOR KØRETØJER, eCALL

En af den første e-sikkerhedsmeddelelses centrale anbefalinger gik ud på at etablere en harmoniseret paneuropæisk alarmopkaldstjeneste (eCall), som bygger videre på det fælles europæiske alarmnummer 112.

Der sker over 1,7 millioner ulykker om året i Europa, hvor der er behov for lægehjælp, og mange flere, der kræver andre former for assistance. Personerne i bilen 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 kommer eCall til hjælp: beredskabets responstid kortes kraftigt ned, hvad der resulterer i reddede liv og mindre alvorlige skader. Det samfundsøkonomiske udbytte af eCall bliver kolossalt stort.

Det er allerede gjort gode fremskridt med udbygningen af eCall. En **styregruppe**, der nedsat for at forberede gennemførelsen, **eCall-Driving Group**, har sat **2009 som måldato for fuld udbygning**.

Men mange myndigheder skal arbejde sammen om at etablere hele alarmkæden i eCall, et samarbejde, som det har taget tid at få op at stå, og som i mange medlemsstater simpelthen ikke findes. Der er erkendelse af, at beredskabstjenesterne må moderniseres, men det halter med gennemførelsen på grund af pengemangel eller komplekse organisatoriske forhold.

**Kommissionen sender en kraftig opfordring til de nationale og regionale forvaltninger om at gribe til handling og investere i den nødvendige infrastruktur til eCall, således at den fuldt udbyggede paneuropæiske tjeneste kan stå klar i 2009.**

### 2.1 Hvordan fungerer eCall?

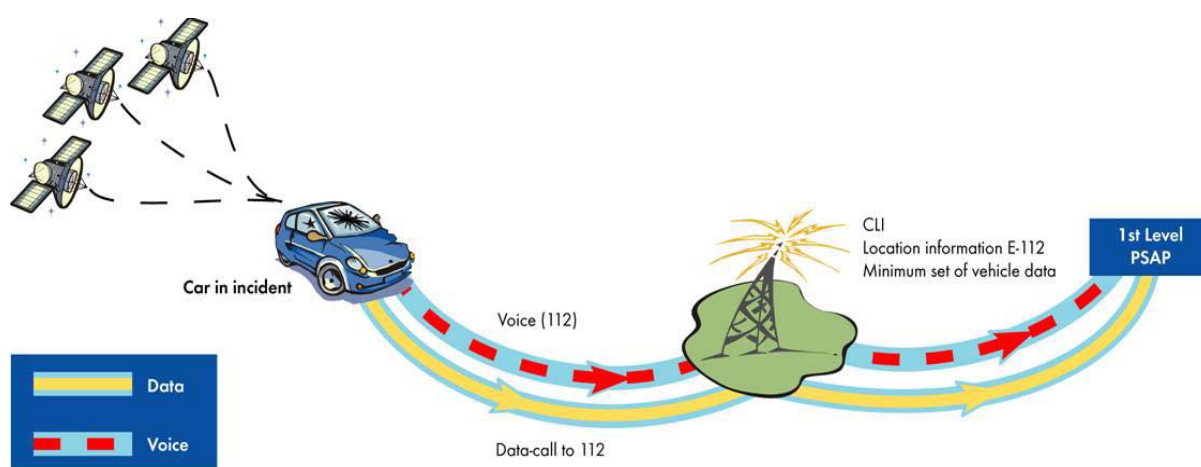
eCall er et alarmopkald, der enten foretages manuelt af personer i køretøjet eller aktiveres automatisk af køretøjsmonterede sensorer efter en ulykke. **Når den køretøjsmonterede eCall-terminal aktiveres, foretager den et alarmopkald, som både sender tale og data direkte til den nærmeste beredskabstjeneste**, og det vil normalt sige den nærmeste **112-alarmcentral** (engelsk: PSAP, Public Safety Answering Point, se figur 1). Over telefonforbindelsen kan personerne i køretøjet tale med særlig uddannet eCall-operatør.

Samtidig sender systemet et **fælles mindstemål af oplysninger** til den eCall-operatør, der modtager telefonopkaldet.

Dette minimumsdatasæt omfatter hændelsestidspunkt, præcis stedsangivelse, køretøjsidentifikation, eCall-status (mindst oplysning om, om opkaldet er udløst manuelt eller automatisk) og en eventuel tjenesteudbyder.

## 2.2 Hvorfor er der brug for eCall?

Analyseresultater, der er fremkommet gennem et projekt, Europa-Kommissionen har finansieret, E-MERGE<sup>5</sup>, viser, at **respons tiden ved ulykker kan reduceres med omkring 50 % på landet og op til 40 % i byer**, hvis der indføres et eCall-system, som sender præcise stedsoplysninger til alarmcentralen og beredskabstjenesterne. Hurtigere lægebehandling af svært tilskadede efter en ulykke kan betyde langt færre dødsfald og langt mindre alvorlige eftervirkninger af kvæstelserne. Deraf begrebet 'den gyldne time' inden for katastrofemedicin.



Figur 1: eCall: Funktionsprincip

Under projekterne E-MERGE OG SEiSS<sup>6</sup> er der udført cost-benefit-overslag for eCall, som viser, at der i EU-25 kan spares op til 2.500 liv om året og opnås op til 15 % reduktion af skadernes alvor. Overslagene bygger på oplysninger fra ulykkesdatabasen CARE<sup>7</sup> fra 2002.

Færdselsulykker medfører desuden trængsel og eventuelt sekundære ulykker. Når redningsindsatsen tager mindre tid, kan eCall mindske trængslen - **ifølge ovennævnte undersøgelser med op til 20 %**. Dertil kommer, at oplysningerne om ulykken kan nå hurtigere frem til medtrafikanterne.

Medtages hele virkningen af eCall som anslået af SEiSS-undersøgelsen, kan der opnås årlige besparelser i ulykkesomkostningerne på op til 22 mia. EUR og på trængselsomkostningerne på op til 4 mia. EUR, hvilket **bringer det samlede årlige udbytte op på 26 mia. EUR**. Sammenlignet med udbyttet er de nødvendige investeringer ret små: 150 EUR per køretøj og

<sup>5</sup> Se <http://www.gstforum.org/en/subprojects/rescue/>.

<sup>6</sup> Exploratory Study on the potential socio-economic impact of the introduction of Intelligent Safety Systems in Road Vehicles.

Se [http://europa.eu.int/information\\_society/activities/esafety/call\\_4/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/information_society/activities/esafety/call_4/index_en.htm).

<sup>7</sup> [http://europa.eu.int/comm/transport/care/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/care/index_en.htm).

op til 50.000 EUR for at opgradere en alarmcentral<sup>8</sup>. Med denne udgangsinvestering per alarmcentral og med tillæg af omkostningerne til uddannelse af centralernes personale samt tilstrækkelig sproghjælp **kommer de samlede årlige omkostninger op på 4,55 mia. EUR** i EU-25, inklusive de køretøjsmonterede systemer. Der er forudsat 1 alarmcentral i gennemsnit per 31.000 indbyggere i EU-25 og 60 ansatte i hver central.

Kort sagt: et **overbevisende forhold mellem udbytte og omkostninger for eCall**. Selv med en mindre vellykket gennemførelse og større omkostninger bliver nettoresultatet positivt, så investeringen i eCall vil uden tvivl lønne sig.

### 2.3 Hvorfor bruges 112 til eCall?

Målet med eCall-projektet er at gennemføre **en paneuropæisk nødtjeneste, der kan bruges af alle køretøjer i Europa** uanset mærke, indregistreringsland eller sted, hvor de befinder sig. Europas borgere rejser stadig hyppigere udenlands, og derfor er en paneuropæisk driftskompatibel tjeneste en forudsætning for eCall.

**Det fælles europæiske alarmnummer 112** blev indført ved en rådsafgørelse i 1991<sup>9</sup> netop for at yde en sådan tjeneste for nødopkald. Opkald til dette nummer **dirigeres til den nærmeste alarmcentral** (Public Safety Answering Point, PSAP) i de forskellige europæiske lande. Opkaldene etableres gratis fra enhver telefon og får normalt forrang.

Flere og flere af de 180 millioner årlige opkald til beredskabstjenesterne **kommer fra mobiltelefoner** (for tiden 60-70 %). **Cirka 15 % af opkaldene kan ikke lokaliseres præcist**, hvad betyder, at hjælpen sendes af sted med store forsinkelser eller slet ikke kan sendes.

Forsyningspligtdirektivet, som blev vedtaget i 2002<sup>10</sup>, foreskriver, at virksomheder, der driver offentlige telefonnet, for alle opkald skal stille lokaliseringsoplysninger om den kaldende part til rådighed for beredskabstjenesterne i det omfang det er teknisk muligt<sup>11</sup>. 112-opkaldene med lokaliseringsoplysninger kaldes E112-opkald.

Indførelsen af kapacitet i alarmcentralerne til at lokalisere den kaldende part i E112-opkald kan også bruges i eCall-systemet. Efter denne investering anses udgifterne til at opgradere alarmcentralerne, så de kan håndtere eCall, forholdsvis små. **Ved at bruge 112 kan man opbygge en eCall-tjeneste, der er ægte paneuropæisk, bygger på vedtagne direktiver og kræver forholdsvis små investeringer.**

---

<sup>8</sup> Skøn fra SEiSS-undersøgelsen. Der forudsættes masseproduktion af det køretøjsmonterede udstyr og opgradering af alarmcentraler, der i forvejen kan håndtere lokaliseringsoplysninger fra E112-opkald.

<sup>9</sup> Rådets beslutning af 29. juli 1991 om indførelse af et fælleseuropæisk alarmnummer (91/396/EØF), offentliggjort i EFT L 217, 6.8.1991, s. 31.

<sup>10</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/22/EF af 7. marts 2002 om forsyningspligt og brugerrettigheder i forbindelse med elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (forsyningspligtdirektivet), offentliggjort i EFT L 108, 24.4.2002.

<sup>11</sup> For alle opkald til 112 enten sender netoperatøren lokaliseringsoplysningerne eller stiller dem til rådighed efter anmodning. Denne funktion, som nu er under indførelse i cirka halvdelen af medlemsstaterne kaldes E112 (udbygget ("enhanced") 112). Lokaliseringsoplysningerne består som oftest af mobilcellens beliggenhed (såkaldt celle-ID).

Direktivet om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation<sup>12</sup> rummer bestemmelser om sikring af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred inden for elektronisk kommunikation. Men i en nødsituation anses behovet for hjælp for at have forrang frem for beskyttelsen af privatlivets fred. Direktivet tillader derfor behandling af lokaliseringsoplysninger og andre persondata i organisationer, der tager sig af nødopkald.

## 2.4 Køreplan for fuld indførelse frem til 2009

**eCall-styregruppen er nedsat for at tilrettelægge en rammestruktur og en forretningsmodel for eCall**, og for at fordele rollerne mellem offentlige og private parter. Parterne omfatter medlemsstaterne, Kommissionen, teleoperatørerne, alarmcentraloperatørerne, bilfabrikanterne, udstyrsleverandørerne, motorvejsoperatørerne, bilklubberne, forsikringsbranchen og tjenesteudbydere.

Styregruppen har udarbejdet **et aftalememorandum<sup>13</sup> om gennemførelse af eCall. Aftalememorandummet skal sikre, at eCall kommer til at virke i en hvilken som helst EU-medlemsstat**. Det holder sammen på parterne i gennemførelsen af eCall på grundlag af en fælles, godkendt systemstruktur med grænsefladespecifikationer, inklusive det fælles minimumsdatasæt. Det blev i august 2004 underskrevet af Europa-Kommissionen, ACEA for bilindustrien og ERTICO - et partnerskab, der omfatter flere sektorer - på parternes vegne. Det har nu over 50 underskrifter.

**Partnerne i e-sikkerhed er blevet enige om en køreplan for gennemførelsen af eCall**, se figur 2, med følgende hovedmilepæle:

- a) Enighed om en plan for opbygningen af eCall, en forretningsmodel og standarder skal være opnået ved udgangen af 2005.
- b) I sommeren 2006 skal den køretøjsmonterede del af eCall-systemet være færdigspecificeret og udviklingen påbegyndt.
- c) I 2007 skal der iværksættes fuldskalaforsøg med de første brugere.
- d) Efter september 2009 skal eCall indføres som standardudstyr i alle nye biler på markedet.

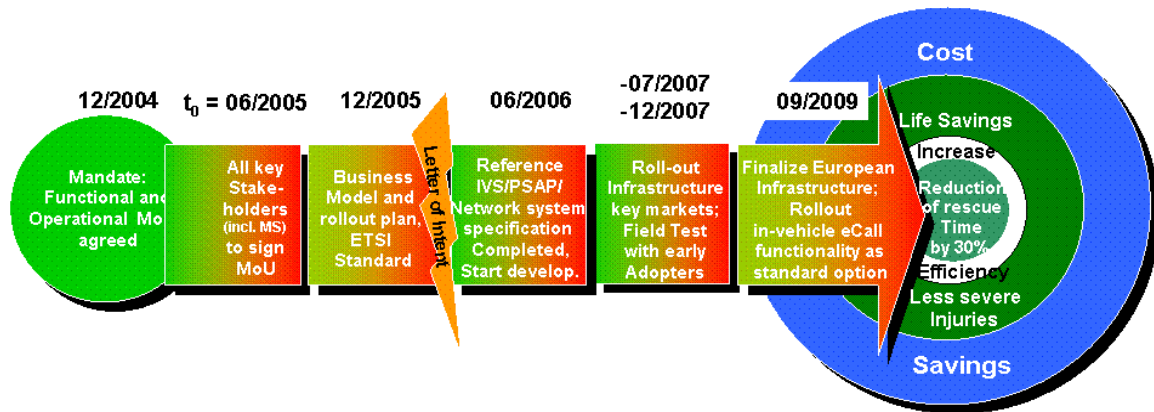
Hvis eCall-teknologien skal virke, må beredskabstjenesterne i EU's medlemsstater senest ved udgangen af 2007 udstyre eller opgradere deres alarmcentraler, så de kan behandle lokaliseringsrapporter fra eCall.

---

<sup>12</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor.

<sup>13</sup> Memorandum of Understanding for Realisation of Interoperable In-Vehicle eCall. Se [www.eScope.info](http://www.eScope.info).

# eCall - Plan to Success



Figur 2: Køreplan for indførelse af eCall.

### 3. HVAD DER MÅ GØRES FOR AT STILLE ECALL TIL RÅDIGHED FOR BORGERNE I 2009

Hvis erhvervslivet og det offentlige stiller sig aktivt bag eCall, kan systemet blive en realitet. **Industrien er klar til at indbygge eCall-udstyr i alle nye køretøjer fra og med de nye modeller, der kommer på markedet efter september 2009.** Men uden fuld opbakning fra medlemsstaterne kommer der ingen investeringer fra bilindustrien. Alle parter er nødt til at arbejde sammen om at fremme eCall i nationale og internationale fora, ikke mindst e-sikkerhedsforummet.

#### 3.1 Hvad medlemsstaterne bør gøre

##### 1. Medlemsstaterne bør underskrive aftalememorandummet om eCall.

Medlemsstaterne bør straks underskrive aftalememorandummet om eCall på et passende niveau og forpligte sig til at gennemføre det paneuropæiske eCall. Aftalememorandummet har nu over 50 underskrifter, men hidtil har kun to medlemsstater, Finland og Sverige, samt Schweiz skrevet under. **Manglende underskrifter, især fra medlemsstaterne, truer med at forsinke gennemførelsen af eCall og svækker erhvervslivets engagement.**

##### 2. Medlemsstaterne bør fremme brugen af 112 og E112

Det fælles europæiske alarmnummer 112 er i brug i 24 medlemsstater<sup>14</sup>. Imidlertid bruges det **sideløbende med nationale numre**, og kun i Danmark og Nederlandene er det det eneste alarmnummer. De fleste medlemsstater har også været længe om at tilskynde deres operatører af offentlige trådløse telefonnet til at stille lokaliseringsoplysninger til rådighed (E112). Eftersom eCall bygger på 112 og E112, **bør medlemsstaterne fremme brugen af 112 og tage skridt til at fremskynde indførelsen af lokaliseringsoplysninger i deres trådløse offentlige net.**

<sup>14</sup> Mod Polen blev der indledt traktatbrudsprocedure i marts 2005.

### 3. Medlemsstaterne bør opgradere deres alarmcentraler, så de kan håndtere E112-opkald med lokaliseringsoplysninger og eCall.

Medlemsstaterne bør påtage sig at sørge for, at der udarbejdes fyldestgørende planer for senest ved udgangen af 2007 at opgradere alarmcentralernes infrastruktur, så de kan behandle de lokaliseringsoplysninger m.v., der kommer fra eCall-udstyrede biler. For også at efterkomme E112-forordningen bør medlemsstaterne først opgradere deres alarmcentraler, så de kan håndtere lokaliseringsoplysninger fra E112-opkald, og derefter gennemføre den supplerende opgradering, der gør det muligt at håndtere eCall-opkald efter ETSI-udarbejdede standarder.

### 4. Medlemsstaterne bør stille tilstrækkeligt med beredskabstjenester med lokaliseringsudstyr og sproglig kompetence til rådighed

Medlemsstaterne bør sikre, at deres alarmcentraler er i stand til at håndtere eCall-opkald fra køretøjer korrekt, at personalet er uddannet til det, og at der er kan ydes sproglig støtte. De bør også i tilstrækkeligt omfang udstyre hele deres kæde af beredskabstjenester (alarmcentraler, indsatsledelse, udrykningskøretøjer og skadestuer på sygehuse) med ikt-baserede værktøjer, der kan sikre hurtig og pålidelig reaktion på bilulykker og udnytte alle de oplysninger, eCall-systemet kan levere. RESCUE-projektet<sup>15</sup> er i færd med at udvikle et samlet servicekoncept for hele beredskabskæden.

## 3.2 Fremme af eCall i nationale og internationale fora

Kommissionen opfordrer kraftigt medlemsstaterne til at oprette **nationale fora**, der kan fremme eCall. De bør omfatte de relevante ministerier (trafik, telekommunikation og indenrigsmyndigheder) og de myndigheder, der har ansvaret for beredskabstjenesterne samt industri og tjenesteleverandører i privatsektoren. Kommissionen vil iværksætte en kampagne for 112, E112 og eCall og holde konferencer for erfaringsudveksling til støtte for de enkelte landes indsats.

Kommissionen vil foreslå Civilbeskyttelsesudvalget at nedsætte en **undergruppe om beredskabskommunikation**, 112, E112 og eCall. Medlemsstaterne bør støtte denne undergruppes arbejde på at løse de tilbageværende problemer med investeringer i den driftskompatible, paneuropæiske E112- og eCall-tjenester i deres respektive lande.

Aller parter i e-sikkerheden bør støtte arbejdet i **eCall-styregruppen** og bruge dette forum til at løse tilbageværende problemer med planen for opbygning af det paneuropæiske eCall-system frem til 2009. Dette omfatter enighed om specifikationerne til de køretøjsmonterede dele af systemet, enighed om forretningsmodellen og tilrettelæggelse af fuldskalaforsøg.

**E-sikkerhedsforummet** er et vigtigt europæisk forum for fortsat dialog om fremskyndet udvikling, udbygning og anvendelse af intelligente sikkerhedssystemer for køretøjer i Europa. Kommissionen vil regelmæssigt holde møder på højt plan og plenarmøder i forummet. Der kan parterne følge med i, hvordan det går med at gennemføre eCall og om nødvendigt sætte yderligere foranstaltninger i værk.

<sup>15</sup> RESCUE indgår i det integrerede projekt GST. Se [http://www.gstforum.org/en/7\\_sub-projects/rescue\\_rsq/](http://www.gstforum.org/en/7_sub-projects/rescue_rsq/)



eCall skal kunne fungere i alle GSM- og 3G-net i Europa. Derfor er det vigtigt at standardisere eCall-systemets protokoller for transaktioner og dataoverførsler mellem den køretøjsmonterede eCall-terminal og alarmcentralerne. Kommissionen har bedt ETSI fremskynde standardiseringen af eCall og om nødvendigt samarbejde med CEN. **ETSI bør forelægge standardudkast til eCall inden udgangen af 2005.**

#### **4. STØRRE SIKKERHED I FREMTIDEN TAKKET VÆRE E-SIKKERHED OG ANDRE KOMMISSIONSTILTAG**

Initiativet for e-sikkerhed indgår i **Kommissionens helhedsstrategi** for større trafiksikkerhed og transporteffektivitet i Europa, som samtidig skal fastholde og forbedre de berørte branchers konkurrenceevne, ikke mindst bilindustriens.

Som trafiksikkerhedstiltag har e-sikkerhedsinitiativet opnået anerkendelse på verdensplan. eCall er en af de hovedopgaver inden for e-sikkerhed, der er nået til modenhed. Under e-sikkerhedsforummet er der nedsat 11 arbejdsgrupper, og resultaterne er på vej - ikke kun for eCall. Kommissionen arbejder desuden **på den regulatoriske front** og med at højne trafiksikkerheden ved hjælp af fælles initiativer.

E-sikkerhedsinitiativet og de EU-støttede forskningsprogrammer har givet resultater, der betyder, at systemer for aktiv sikkerhed og avanceret fører støtte som f.eks. ESP, ACC, varsel om at bilen er ved at forlade vognbanen og kollisionsafbødning står klar til en bredere introduktion på markedet. Kommissionen vil styrke indsatsen for at fremme frivillig gennemførelse af disse systemer.

##### **4.1 E-sikkerhed**

**Samspelet mellem menneske og maskine** (MMI: menneske/maskine-interaktion) er hovedemne inden for e-sikkerhed. I 2003 blev der nedsat en MMI-arbejdsgruppe, der skulle analysere status for gennemførelsen af de såkaldte **europæiske principper for brugergrænseflader**<sup>16</sup>. Analysen blev udført på grundlag af rapporter fra medlemsstaterne. Arbejdsgruppen fokuserede på problemområder for MMI som f.eks. indførelsen af nomadisk udstyr og nye køretøjsmonterede systemers hurtigt stigende kompleksitet. Den udsendte sin afsluttende rapport i februar 2005. På det grundlag vil Kommissionen formulere en henstilling om MMI med et nyt sæt europæiske principper.

Et andet hovedpunkt er **tidstro trafik- og rejseinformation** (RTTI: Real Time Traffic and Travel Information). E-sikkerhedsforummets RTTI-arbejdsgruppe sigter mod at identificere og nedbryde hindringer for gennemførelse af RTTI-tjenester i europæisk skala, som f.eks. at det er begrænset, hvad der foreligger af trafikinformation, at det er svært at definere opgavefordelingen mellem den offentlige og den private sektor, at radiospredningskapaciteten er begrænset, og at der er vanskeligheder med forretningsmodellerne. Arbejdet tager hensyn til Kommissionens henstilling om TTI-tjenester i Europa<sup>17</sup>. RTTI-arbejdsgruppen har sat sig som mål, at alle lande i EU skal enes om at udbygge informationskæden for tidstro trafik- og

---

<sup>16</sup> Kommissionens henstilling af 21. december 1999 om sikre og effektive informations- og kommunikationssystemer: europæiske principper for brugergrænseflader, EFT L 19, 25.1.2000.

<sup>17</sup> Kommissionens henstilling, EFT L 199, 24.7.2001, s. 20.

rejseinformationstjenester, så 80 % af EU's befolkning kan betjenes med standardiserede oplysninger i 2010. Den vil aflægge slutrapport ved udgangen af 2005.

**E-sikkerhedsforummets arbejdsgruppe for brugerspørgsmål** (User Outreach Working Group) undersøger, hvordan brugerne kan gøres opmærksomme på e-sikkerhedssystemets fordele. Det er vigtigt for at øge brugernes efterspørgsel efter sådanne systemer og dermed gøre disse forretningsmæssigt mere interessante. Gruppen har analyseret erfaringerne fra tidligere kampagner og brugerrettede tiltag samt mønstrene for, hvordan visse tidligere systemer er slået igennem på markedet. Gruppen foreslår, at der oprettes en fælles "kommunikationsplatform" for alle parter, og at der indføres e-sikkerhedsmærkning. Dette forslag var indeholdt i dens første delrapport fra maj 2005 og drøftes nu i de andre e-sikkerhedsarbejdsgrupper, herunder gruppen om køreplanen for gennemførelse.

## 4.2 Andre kommissionsinitiativer

**I 2005 nedsatte Kommissionen en gruppe på højt plan for en konkurrencedygtig bilindustri i EU.** Gruppen, som er blevet døbt 'CARS 21', omfatter repræsentanter for Europa-Kommissionen, bilindustriens ledelser, Europa-Parlamentet, fagforeninger, ngo'er og brugere, og den vil tilrettelægge en helhedsstrategi for bæredygtig udvikling af branchen, indkredse de bedst reguleringsmuligheder og definere forudsætningerne for innovation.

Desuden vil Kommissionen i 2005 fremlægge en **midtvejsrapport om trafikikkerheds-handlingsprogrammet**. Her vil det blive vurderet, hvor langt man er nået med at halvere antallet af trafikdræbte i Europa i 2010.

## 5. KONKLUSIONER

Der findes allerede i dag teknikker og systemer, der kan spare liv og mindske de kvæstelser, der følger af trafikulykker. E-sikkerhedsinitiativet bringer den slags systemer, der bygger på avanceret ikt, inden for trafikanternes rækkevidde. Først kommer eCall: når dette system er fuldt udbygget, kan det spare op til 2.500 liv om året og give stort samfundsøkonomisk udbytte. Det vil direkte forbedre livskvaliteten for alle 454 millioner europæiske borgere.

Udfordringen består i at sikre bred udbygning i hele Europa. Teknologien foreligger, og industrien er klar til at gå i gang. Nu skal medlemsstaterne på banen med investeringer i den nødvendige infrastruktur hos deres beredskabstjenester.

Opgradering af beredskabstjenesterne koster penge, men det anslåede forhold mellem udbytte og omkostninger er højt. Og når først investeringerne er foretaget, kommer der yderligere udbytte. Kommissionen opfordrer indtrængende medlemsstaterne til omgående at følge op på anbefalingerne i denne meddelelse. Den vil følge nøje med i udviklingen og overveje yderligere foranstaltninger, hvis ikke eCall udbygges efter køreplanen.