

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7221 8888
mhl@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato 26. juni 2013

Grund- og nærhedsnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall system og om ændring af direktiv 2007/46/EF, KOM(2013) 316

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg.

1. Resumé

eCall er et automatisk system til alarmopkald fra køretøjer til alarmcentralen. Ved opkaldet overføres oplysninger om ulykkesstedet automatisk til alarmcentralen, hvorefter der etableres taleforbindelse mellem bilen og personalet på alarmcentralen. eCall kan også udløses manuelt.

Parallelt med fremsættelsen af nærværende forslag har Kommissionen fremsat KOM(2013) 315, der pålægger EU-medlemslandene at sørge for, at eCall kan modtages af alarmberedskabet i de enkelte lande.

Derudover har Kommissionen offentliggjort henstilling 2011/750/EU, der retter sig mod mobilnetværksoperatører, med henblik på at mobilnetværksoperatørerne skal understøtte eCall.

Der blev i 2009 som led i den politiske aftale om "En grøn transportpolitik" afsat 10 mio. kr. til eCall. Dette beløb skønnes at være tilstrækkeligt til at kunne dække udgifterne til de nødvendige opgraderinger af alarmcentralerne i Danmark.

Danmark deltager sammen med en række andre EU-lande i et "pre-deployment" projekt om eCall med det formål at gøre alarmcentralerne klar til at modtage eCall. I denne forbindelse ydes et tilskud fra EU på 1,5 mio. kr.

2. Baggrund

Forslaget til forordning er fremlagt af Kommissionen d. 13. juni 2013 med henvisning til artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions

Dato 26. juni 2013

funktionsmåde. Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er at indføre krav i EU's typegodkendelsessystem om montering af et køretøjsmonteret eCall-system. Ifølge forslaget skal nye typer af person- og varebiler fra 1. oktober 2015 være konstrueret således, at de i tilfælde af en alvorlig ulykke automatisk udløser et nødopkald (eCall) til 112. Det skal også være muligt at udløse nødopkald (eCalls) til 112 manuelt.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter vedrørende detaljerede tekniske forskrifter og afprøvningsmetoder med henblik på typegodkendelse af eCall-systemer. Disse retsakter vil blive baseret på de standarder, der er nævnt i forslagets artikel 5, herunder EN 16072 "Intelligente transportsystemer – eSafety – Driftskrav til paneuropæisk eCall" og EN 16454 "Vejtransport og trafiktelematik - esikkerhed – ekald – Tilpasningsafprøvning fra ende til ende".

Kommissionen tillægges endvidere beføjelser til at vedtage delegerede retsakter vedrørende beskyttelse af personoplysninger og undtagelser for køretøjer til særlig anvendelse og i andre begrundede tilfælde.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig om forslaget. Europa-Parlamentet vedtog dog i 2012 sin "Betænkning om eCall: en ny 112-tjeneste for borgerne", hvori Parlamentet opfordrede Kommissionen til at fremsætte et forslag indenfor rammerne af EU's typegodkendelsessystem for at sikre obligatorisk indførelse af et offentligt 112-baseret eCall-system inden udgangen af 2015.

5. Nærhedsprincippet

Regeringen er enig med Kommissionen i, at der er brug for foranstaltning på EU-niveau for at sikre en interoperabel og stabil eCall-tjeneste i hele Europa, og at dette ikke kan løses tilfredsstillende af de enkelte medlemsstater. For øjeblikket er der mere end 100 mio. grænseoverskridende ture om året i EU og antallet er stigende.

6. Gældende dansk ret

Der findes ikke regler om eCall i dansk ret i dag.

7. Konsekvenser

En vedtagelse af forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

Et krav om eCall vil ifølge forslagets konsekvensanalyse kunne forhøje prisen på en ny person- eller varebil fra fabrikken med et beløb i stør-

Dato 26. juni 2013

relsesordenen 100-120 euro. Dette vil kunne give staten et merprovenu fra registreringsafgifterne på nye person- og varebiler.

Der vil skulle afholdes udgifter til opgradering af de to alarmcentraler i Danmark, der hører under Rigspolitiet, og den alarmcentral, der hører under Københavns Brandvæsen. Der blev i den politiske aftale om "En grøn transportpolitik" fra 2009 afsat 10 mio. kr. til dette formål og disse penge skønnes at kunne dække udgifterne forbundet med at implementere eCall. Hertil kommer, at Danmark er kommet med i EU-projektet HeERO2, der handler om at implementere eCall i udvalgte medlemslande, hvor EU yder et tilskud på ca. 1,5 mio. kr. til Danmark.

eCall skønnes ved fuld indfasning at kunne reducere antallet af trafikdræbte med mellem 1 og 10 % og at kunne reducere personskadernes alvor. Dette skyldes dels, at nødopkald foretages automatisk, også når føreren er bevidstløs og er ude af stand til at ringe selv, dels at der overføres præcise oplysninger om ulykkesstedet til alarmcentralen i form af GPS-koordinater eller tilsvarende. Mange mennesker er konfuse efter et trafikuheld og ude af stand til præcist at forklare personalet på alarmcentralen, hvor de befinder sig. Dermed går værdifuld tid tabt.

Reducerede ulykkestal vil påvirke samfundsøkonomien positivt. Kommissionen anslår forslagets cost-benefit forhold til at være 1,74 for EU som helhed. Hvor stort cost-benefit forholdet vil være i de enkelte EU-lande, herunder Danmark, afhænger af mange faktorer, fx hvor mange alarmcentraler, der er i det enkelte land, hvor tætbeholdet landet er, antallet af trafikulykker osv.

De administrative konsekvenser af eCall vil være, at der på alarmcentralerne i Danmark skal udarbejdes procedurer for håndtering af eCall. Der er i 2013 blevet introduceret en "112 app" til smart phones, der gør det muligt at overføre telefonens GPS-koordinater automatisk til alarmcentralen, når der ringes til 112. Det vil dog være noget helt nyt, at alarmcentralerne også skal til at kunne håndtere automatiske nødopkald fra biler (eCall), hvor personerne i bilerne ikke vil kunne tale med personalet på alarmcentralerne, hvis de er svært tilskadekomne. I disse tilfælde har alarmcentralerne derfor alene de automatisk overførte minimumsoplysninger om ulykken (herunder ulykkesstedet) at agere ud fra.

Der vil være administrative konsekvenser for erhvervslivet af forslaget, da de fire mobilnetværksoperatører i Danmark vil skulle opdatere deres netværksprotokoller for at kunne skelne mellem almindelige 112 opkald fra mobiltelefon og eCalls.

Dato 26. juni 2013

Forslaget vil have en positiv virkning for sikkerhedsniveauet for køretøjer i Danmark, da eCall skønnes at ville reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget for transport. Høringsfristen er 11. juli 2013. Der vil blive fremsendt et supplerende notat, hvor resultatet af høringen fremgår.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Nogle medlemslande ventes at være skeptiske overfor eCall, både med hensyn til om eCall er omkostningseffektivt og med hensyn til risikoen for "falske alarmer", dvs. unødige opkald til 112.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Færdselssikkerhedskommissionen har en målsætning om, at antallet af dræbte i trafikken i 2020 skal være reduceret til 120 personer. Regeringen ser gerne, at denne målsætning nås.

Regeringen har noteret sig, at eCall skønnes at kunne reducere antallet af dræbte i trafikken med mellem 1 og 10 % afhængigt af befolkningstæthed og vej- og alarmberedskabsinfrastruktur i de enkelte EU-lande. For Danmarks vedkommende svarer dette til en reduktion i antallet af trafikdræbte på mellem 2 og 20 med de nuværende tal for antallet af dræbte i trafikken pr. år, når eCall er fuldt indfaset. Hertil kommer en reduktion af personskadernes alvor.

Da eCall således skønnes at kunne levere et markant bidrag til forbedring af færdselssikkerheden på en omkostningseffektiv måde, støtter regeringen forslaget.

11. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.