



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 14.9.2005
COM(2005) 431 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET
COMITÉ VAN DE REGIO'S**

**Tweede mededeling over eSafety
eCALL NAAR DE BURGER BRENGEN**

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET
COMITÉ VAN DE REGIO'S**

**Tweede mededeling over eSafety
eCALL NAAR DE BURGER BRENGEN**

1. INLEIDING

In de mededeling **i2010 – Een Europese informatiemaatschappij voor groei en werkgelegenheid** heeft de Commissie haar strategie voor de informatiemaatschappij tot 2010 uiteengezet. Met het initiatief i2010 wordt erkend hoe belangrijk de vervoerssector, goed voor 10% van het BBP van Europa, is en hoe groot zijn betekenis bij onderzoek en ontwikkeling op ICT-gebied is. **Veilige en efficiënte vervoers- en mobiliteitsdiensten** zijn immers essentieel voor het bereiken van de Lissabon-doelstellingen ten aanzien van groei en werkgelegenheid.

Teneinde hieraan een bijdrage te leveren zal de Commissie gebruikmaken van alle wettelijke instrumenten waarover zij beschikt op het gebied van telecommunicatie, middelen voor onderzoek en beleidsinitiatieven. Daarom zal de Commissie in het kader van de **i2010-strategie**¹ het **vlaggenschipinitiatief "De intelligente auto"** lanceren.

De onderhavige mededeling, waarin de dringende en praktische maatregelen worden besproken die nodig zijn voor **de invoering van eCall, de pan-Europese dienst voor noodoproepen vanuit voertuigen**, is de eerste stap van dat initiatief "De intelligente auto"².

De verhoging van de verkeersveiligheid is een sociale en economische noodzaak. In 2004 bedroeg het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de 25 lidstaten van de Europese Unie 43 000. Als niet op korte termijn maatregelen worden getroffen, kan de ambitieuze doelstelling om dit aantal uiterlijk in 2010 tot 25 000 terug te brengen³, niet worden gehaald. De slachting op de Europese wegen zal dan doorgaan, met onnoemelijk veel menselijk leed tot gevolg. De kosten hiervan voor de gezondheidszorg blijven enorm hoog en onze economieën zullen gebukt gaan onder een verlies aan productiviteit en enorme materiële schade.

Technologieën waarmee levens kunnen worden gered en de ernst van verwondingen kan worden beperkt, zijn nu al beschikbaar. In de eerste mededeling over eSafety⁴ heeft de Commissie voorgesteld op geavanceerde informatie- en communicatietechnologie (ICT) gebaseerde **intelligente veiligheidssystemen voor voertuigen** te ontwikkelen en te

¹ Mededeling van de Commissie: i2010 - Een Europese informatiemaatschappij voor groei en werkgelegenheid, COM(2005) 229 def. van 1.6.2005.

² In het kader van de mededeling over i2010, worden onder "auto's" naast personenauto's ook vrachtwagens, bussen en motorfietsen verstaan.

³ Europees Actieprogramma voor verkeersveiligheid: Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid, COM(2003) 311 def. van 2.6.2003.

⁴ Informatie- en communicatietechnologie voor veilige en intelligente voertuigen, COM(2003) 542 def. van 15.9.2003.

introduceren. Met dergelijke systemen kunnen ongevallen worden voorkomen of, wanneer dit niet mogelijk is, de gevolgen ervan worden verminderd en de hulpverlening worden vergemakkelijkt.

Sinds de publicatie van de eerste mededeling over eSafety is er veel vooruitgang geboekt. Allerlei eSafety-technologieën en –diensten zijn inmiddels rijp voor introductie. Een van die systemen is **eCall, een pan-Europese dienst voor noodoproepen vanuit voertuigen**.

Bij een ongeval zal het eCall-apparaat in de auto automatisch een noodoproep naar de dichtstbijzijnde alarmcentrale sturen. eCall kan manueel geactiveerd worden, maar bij een ernstig ongeval zal dit automatisch gebeuren. Met eCall kunnen levens worden gered, dankzij de nauwkeurige informatie die over de plaats van het ongeval wordt doorgegeven: de hulpdiensten worden onmiddellijk gealarmeerd en zij weten precies waar zij naar toe moeten. Daardoor kan veel sneller hulp worden geboden.

De grootschalige uitrol van eCall is een van de prioriteiten van het eSafety-initiatief. Sinds 2002 werken de betrokkenen samen aan de ontwikkeling van een introductieplan voor eCall. **Maar als de lidstaten niet snel actie ondernemen, kan deze introductie grote vertraging oplopen.**

2. NAAR EEN PAN-EUROPESE DIENST VOOR NOODOPROEPEN VANUIT VOERTUIGEN (ECALL)

Een van de voornaamste aanbevelingen van de eerste mededeling over eSafety was de **invoering van een geharmoniseerde pan-Europese dienst voor noodoproepen vanuit voertuigen (eCall)** die voortbouwt op het gemeenschappelijke Europese alarmnummer 112.

Elk jaar vinden er in Europa meer dan 1,7 miljoen ongevallen plaats waarbij medische hulpverlening noodzakelijk is en nog veel meer waarbij een ander soort hulp moet worden verleend. Na een ongeval verkeren de inzittenden vaak in shocktoestand, zodat zij niet meer weten waar zij zich bevinden of niet meer in staat zijn te communiceren of hun mobiele telefoon te gebruiken. In al deze gevallen brengt eCall uitkomst: het kan de tijd die verstrijkt voordat hulp ter plaatse is drastisch verkorten, waardoor levens worden gered en verwondingen minder ernstige gevolgen hebben. De sociaal-economische voordelen van de invoering van eCall zijn enorm.

Er is al grote vooruitgang geboekt bij de introductie van eCall op reële schaal. **De eCall-stuurgroep, die met het oog op de introductie is opgericht, heeft 2009 aangewezen als streefjaar voor de grootschalige invoering van de dienst.**

Voor de realisatie van een volledige noodhulpketen voor eCall dienen evenwel allerlei instanties met elkaar samen te werken. Deze samenwerking verloopt moeizaam en is in diverse lidstaten zelfs totaal afwezig. De modernisering van de nooddiensten wordt wel als noodzakelijk beschouwd, maar stuit vaak op een gebrek aan middelen of op organisatorische belemmeringen.

De Commissie dringt er bij de nationale en regionale overheden op aan het nodige te doen om in de noodzakelijke noodhulpinfrastructuur voor eCall te investeren zodat deze pan-Europese dienst in 2009 volledig van start kan gaan.

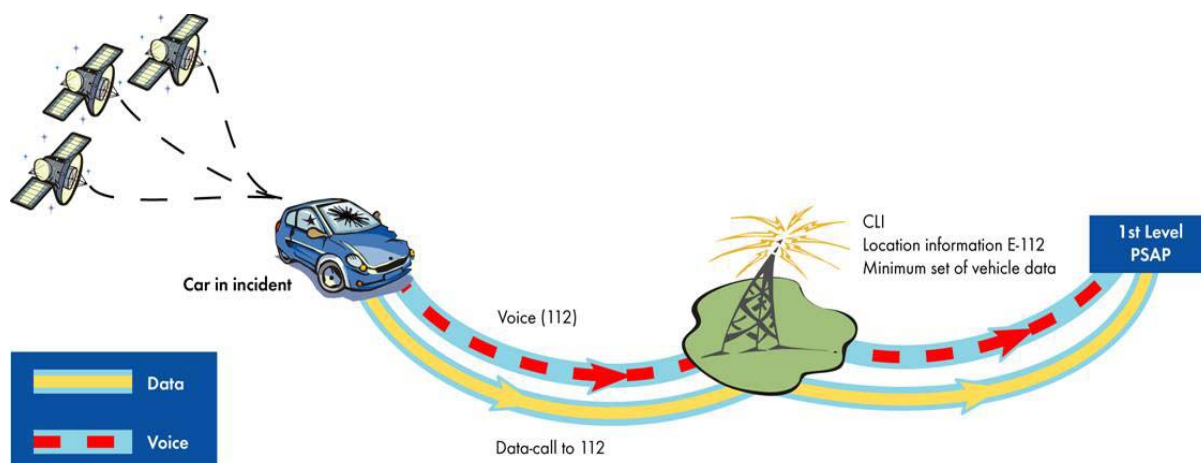
2.1 Hoe werkt eCall?

eCall is een in het voertuig ingebouwd systeem voor noodoproepen dat na een ongeval hetzij met de hand door de inzittenden, hetzij automatisch door in het voertuig ingebouwde detectoren wordt geactiveerd. Na de activering **brengr de eCall-boordapparatuur rechtstreeks een spraak- en dataverbinding tot stand met de hulpdiensten**, doorgaans de dichtstbijzijnde 112-alarmcentrale (PSAP), zie figuur 1. Dankzij de spraakverbinding kunnen de inzittenden met een speciaal opgeleide eCall-telefonist spreken. Tegelijkertijd wordt een **minimumset basisgegevens** doorgegeven aan de eCall-telefonist die de oproep behandelt.

Deze minimumgegevens bevatten informatie over het ongeval, zoals het tijdstip en de precieze plaats ervan, de identiteit van het voertuig, de eCall-status (in ieder geval of de oproep al dan niet automatisch tot stand is gebracht) en informatie over een eventuele dienstverlener.

2.2 Waarom is eCall noodzakelijk?

Volgens een analyse in het kader van het door de Europese Commissie gefinancierde project E-MERGE⁵ kan met een eCall-systeem dat aan het PSAP nauwkeurig de plaats van het ongeval doorgeeft, **de responstijd bij een ongeval in plattelandsgebieden met ongeveer 50% en in de stad met tot 40% worden verkort**. Wanneer ernstig gewonden na een ongeval sneller medische verzorging krijgen, kunnen het aantal mensen dat aan de verwondingen overlijdt en de ernst van de verwondingen aanzienlijk worden verminderd. Dit wordt wel het "gouden uur van de traumazorg" genoemd.



Figuur 1: Werkingsprincipe van eCall

Uit kosten-batenanalyses voor eCall in het kader van E-MERGE en de SEiSS-studie⁶ is gebleken dat **in de EU-25 elk jaar tot 2 500 levens kunnen worden gered en de ernst van ongevallen in 15% van de gevallen kan worden verminderd**. Deze schattingen zijn gebaseerd op de ongevallendatabas CARE⁷ voor 2002.

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

⁶ Verkennende studie over de potentiële sociaal-economische gevolgen van de invoering van intelligente veiligheidssystemen voor het wegverkeer, zie http://europa.eu.int/information_society/activities/esafety/call_4/index_en.htm.

⁷ http://europa.eu.int/comm/transport/care/index_en.htm.

Verkeersongevallen veroorzaken ook files en soms zelfs secundaire ongevallen. Door de voor de hulpverlening noodzakelijke tijd te verkorten, kan de filevorming worden beperkt. **Uit de genoemde studies is gebleken dat deze vermindering tot 20% kan bedragen.** Bovendien kunnen de overige weggebruikers sneller over het ongeval worden geïnformeerd.

Op grond van het totale effect van eCall op basis van de SEiSS-studie, kan de jaarlijkse besparing op ongevalskosten op maximaal 22 miljard euro worden geraamd en die op de door filevorming veroorzaakte kosten op ten hoogste 4 miljard euro, waardoor **de totale jaarlijkse besparing tot maximaal 26 miljard euro kan oplopen.** In verhouding tot deze besparingen zijn de benodigde investeringen gering: 150 euro per voertuig, en maximaal 50 000 euro per aangepaste alarmcentrale (PSAP)⁸. Op basis van deze initiële investering per PSAP **belopen de jaarlijkse kosten**, met inbegrip van de kosten van opleiding van het personeel van de alarmcentrales en van de ondersteuning van meerdere talen, **ten hoogste 4,55 miljard euro** voor de EU-25, boordapparatuur meegerekend. Hierbij is voor de berekening van het aantal PSAP's in de EU-25 uitgegaan van gemiddeld één PSAP met 60 werknemers per 31 000 inwoners.

Bovenstaande cijfers **wijzen op een zeer gunstige kosten-batenverhouding** voor eCall. Zelfs als de baten lager uitvallen en de kosten hoger, blijft de balans positief, hetgeen bevestigt dat de investeringen in de eCall-dienst verantwoord zijn.

2.3 Waarom wordt het nummer 112 voor eCall gebruikt?

Het doel van eCall is **een pan-Europese noodhulpdienst te realiseren die door elk voertuig in Europa is te gebruiken**, ongeacht het merk, het land van inschrijving en de locatie ervan. Europeanen gaan steeds vaker met de auto naar het buitenland en daarom is een pan-Europese interoperabele dienst een randvoorwaarde voor eCall.

Het universele Europese alarmnummer 112 werd bij een beschikking van de Raad van 1991⁹ ingevoerd om een dergelijke dienst voor noodoproepen te kunnen aanbieden. Oproepen naar dit nummer worden in de diverse Europese landen **doorgeleid naar de dichtstbijzijnde alarmcentrale (PSAP)**. Een oproep van het alarmnummer is met elke telefoon mogelijk zonder dat hieraan kosten zijn verbonden en een dergelijke oproep wordt doorgaans met voorrang behandeld.

Een groeiend deel van de 180 miljoen oproepen naar de hulpdiensten per jaar **gebeurt vanaf een mobiele telefoon** (momenteel 60 à 70%). **In circa 15% van de gevallen kan niet nauwkeurig worden bepaald** waar de oproep vandaan komt, waardoor er belangrijke vertraging ontstaat bij het inschakelen van de hulpdiensten of waardoor dit zelfs geheel onmogelijk is.

⁸ Ramingen van de SEiSS-studie waarbij is uitgegaan van massaproductie van de boordapparatuur en aanpassing van PSAP's die al in staat zijn om locatiegegevens van E112-oproepen te verwerken.

⁹ Beschikking 91/396/EEG van de Raad van 29 juli 1991 inzake invoering van een gemeenschappelijk Europees oproepnummer voor hulpdiensten, PB L 217 van 6.8.1991, blz. 31.

De in 2002 vastgestelde Universeledienstrichtlijn¹⁰ bepaalt dat **de exploitanten van openbare netwerken plaatsinformatie over alle oproepen aan de hulpdiensten moeten doorgeven** voor zover dit technisch uitvoerbaar is¹¹. De oproep van het alarmnummer 112 met locatiegegevens staat bekend onder de naam E112.

De aanpassing van de PSAP's zodat zij de locatie-informatie van E112-oproepen kunnen verwerken, is ook nuttig voor eCall. Als deze investering eenmaal is gedaan, is een verdere aanpassing van de PSAP's aan eCall een relatief kleine ingreep. **Dankzij het alarmnummer 112 kan met een relatieve geringe investering een eCall-dienst worden gerealiseerd die echt pan-Europees is en gebaseerd is op al aanvaarde richtlijnen.**

De richtlijn Privacy en elektronische communicatie¹² bevat bepalingen die de persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer bij elektronische communicatie moeten garanderen. In een echte noodsituatie wordt de behoefte aan hulpverlening evenwel belangrijker geacht dan de privacybescherming. De richtlijn staat daarom toe dat locatiegegevens en andere persoonsgebonden gegevens worden doorgegeven aan organisaties die met de afhandeling van noodoproepen zijn belast.

2.4 Draaiboek voor een grootschalige invoering in 2009

De eCall-stuurgroep is opgericht om een architectuurraamwerk en een ondernemingsplan voor eCall te ontwikkelen. Voorts moet deze de rol van zowel de openbare als de particuliere stakeholders definiëren. Het betreft hier de lidstaten, de Commissie, telecomexploitanten, exploitanten van alarmcentrales, voertuigfabrikanten, apparatuurleveranciers, snelwegbeheerders, touringclubs, het verzekeringswezen en dienstverleners.

De stuurgroep heeft een **memorandum van overeenstemming¹³ over de invoering van eCall opgesteld. Dit MoU moet ervoor zorgen dat eCall in alle lidstaten van de EU zal functioneren.** Het MoU bindt de stakeholders die bij de invoering van eCall zijn betrokken, aan gemeenschappelijk aanvaarde architectuur- en interfacespecificaties, waaronder een minimumset gegevens (MSD). Het MoU is in augustus 2004 gesloten door de Europese Commissie, ACEA (namens de auto-industrie) en het multisectorale partnerschap ERTICO (namens leden daarvan). Het MoU is inmiddels door meer dan 50 partijen ondertekend.

De eSafety-partners hebben ingestemd met het in figuur 2 geschetste draaiboek voor de introductie van eCall. De belangrijkste mijlpalen zijn:

- a) eind 2005: een akkoord over de introductie, het ondernemingsplan en de normen voor eCall;

¹⁰ Richtlijn 2002/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 maart 2002 inzake de universele dienst en gebruikersrechten met betrekking tot elektronische-communicatienetwerken en -diensten (Universeledienstrichtlijn), PB L 108 van 24.4.2002.

¹¹ Bij elke oproep van het alarmnummer 112 stuurt de netwerkexploitant de locatiegegevens hetzij spontaan mee (push) of stelt hij deze op verzoek ter beschikking (pull). Deze functie, die nu in ongeveer de helft van de lidstaten geïmplementeerd is, heet "enhanced 112" (E112). Bij de locatie-informatie gaat het in de meeste gevallen om de plaatsinformatie van de cel van het draadloze net (het celidentificatienummer).

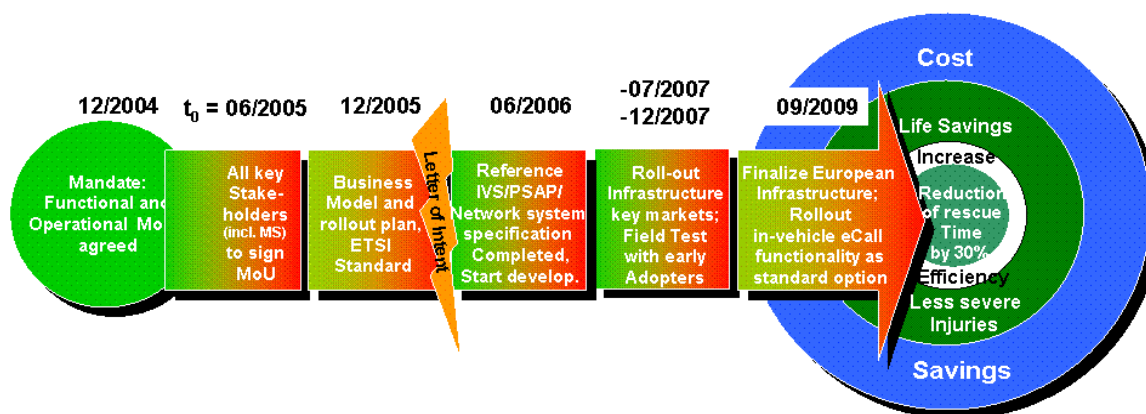
¹² Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie.

¹³ Memorandum of Understanding for Realisation of Interoperable In-Vehicle eCall, zie <http://www.eScope.info>.

- b) medio 2006: een volledige specificatie voor het eCall-boordsysteem en het begin van de ontwikkeling ervan;
- c) 2007: praktijkexperimenten met pionier-gebruikers;
- d) vanaf september 2009: invoering als standaardapparatuur op alle nieuwe voertuigmodellen.

De eCall-technologie kan uitsluitend functioneren als de hulpdiensten in de EU-lidstaten hun PSAP's uiterlijk eind 2007 hebben aangepast, zodat die de eCall-locatiegegevens kunnen verwerken.

eCall - Plan to Success



Figuur 2: Draaiboek voor de introductie van eCall

3. WAT NODIG IS OM eCALL IN 2009 BESCHIKBAAR TE MAKEN VOOR DE BURGER

Nu de industrie en de betrokken overheden zich op de introductie van eCall hebben vastgelegd, kan dit systeem gerealiseerd worden. **De industrie is bereid alle nieuwe voertuigen van eCall-boordapparatuur te voorzien** voor modellen die na september 2009 op de markt komen. Zonder de volledige inzet van de lidstaten zal de auto-industrie echter niet in dit systeem gaan investeren. Alle betrokkenen **moeten samenwerken** om eCall op nationale en internationale fora te promoten, vooral het eSafety-forum.

3.1 Door de lidstaten te nemen maatregelen

1. De lidstaten dienen het MoU inzake eCall te ondertekenen.

De bevoegde instanties van de lidstaten moeten onmiddellijk het Memorandum van Overeenstemming ondertekenen en zich ertoe verbinden de pan-Europese eCall-dienst te zullen invoeren. Het MoU is nu door meer dan 50 partijen ondertekend, maar slechts door twee lidstaten (Finland en Zweden) en Zwitserland. **Bij te weinig handtekeningen, met name van de lidstaten, dreigt de invoering van eCall vertraging op te lopen en zal de bereidheid van de industrie afnemen.**

2. De lidstaten dienen het alarmnummer 112 en de E112-dienst te promoten.

Het universele Europese alarmnummer 112 is in 24 lidstaten ingevoerd¹⁴. Het wordt echter parallel aan andere, nationale nummers gebruikt en alleen in Denemarken en Nederland is het het enige alarmnummer. De meeste lidstaten zijn ook niet erg snel geweest om de mobiele netwerkexploitanten aan te sporen locatie-informatie te verstrekken (E112). Aangezien eCall op het alarmnummer 112 en de E112-dienst steunt, **dienen de lidstaten het gebruik van het alarmnummer 112 te propageren en het nodige te doen om vaart te zetten achter de invoering van locatie-informatie op hun openbare mobiele netwerken.**

3. De lidstaten dienen hun PSAP's geschikt te maken voor de verwerking van E112- en eCall-oproepen.

De lidstaten dienen uiterlijk eind 2007 adequate voorzieningen te hebben getroffen voor de aanpassing van de alarmcentrales (PSAP's) aan de verwerking van locatie-informatie en andere gegevens die bij eCall-oproepen vanuit voertuigen worden doorgegeven. Om ook aan de E112-bepalingen te voldoen, dienen de lidstaten hun PSAP's eerst aan de verwerking van E112-oproepen en vervolgens, zodra het ETSI daarvoor normen heeft vastgesteld, ook aan de verwerking van eCall-oproepen aan te passen.

4. De lidstaten dienen adequate hulpdiensten met locatie-informatie te bieden met ondersteuning van verschillende talen.

De lidstaten moeten ervoor zorgen dat hun alarmcentrales (PSAP's) in staat zijn eCall-oproepen vanuit voertuigen adequaat te verwerken, dat het personeel daarvoor goed opgeleid is en dat daarbij meertalige ondersteuning wordt geboden. Zij dienen hun gehele keten van hulpdiensten (meld- en alarmcentrales, hulpverleningsvoertuigen en EHBO-diensten van ziekenhuizen) met adequate ICT-hulpmiddelen uit te rusten zodat zij snel en betrouwbaar kunnen optreden bij verkeersongevallen en optimaal kunnen profiteren van de informatie die bij eCall-oproepen wordt doorgegeven. Een dienstverleningsconcept voor de gehele hulpverleningsketen wordt in het kader van het RESCUE-project¹⁵ ontwikkeld.

3.2 Bevordering van eCall op nationale en internationale fora

De Commissie beveelt ten sterkste aan dat de lidstaten nationale platforms opzetten voor de bevordering van eCall. Hieraan moeten de betrokken ministeries (vervoer, telecommunicatie en binnenlandse zaken) en de autoriteiten die voor de hulpdiensten verantwoordelijk zijn, deelnemen, alsmede de particuliere industrie en dienstverleners. De Commissie zal met een voorlichtingscampagne voor het alarmnummer 112, de E112-dienst en eCall beginnen en zal conferenties organiseren voor de uitwisseling van beste praktijken ter ondersteuning van de nationale activiteiten.

De Commissie zal het Comité voor civiele bescherming verzoeken **een subgroep voor communicatie in noodsituaties** - het alarmnummer 112, de E112-dienst en eCall – op te richten. De lidstaten dienen de werkzaamheden van deze subgroep te ondersteunen teneinde een oplossing te vinden voor de resterende kwesties in verband met de investeringen in de interoperabele pan-Europese E112- en eCall-dienst in eigen land.

¹⁴ Tegen Polen is in maart 2005 een inbreukprocedure van start gegaan.

¹⁵ RESCUE is een onderdeel van het geïntegreerde project GST, zie http://www.gstforum.org/en/7_sub-projects/rescue_rsq/.

Alle betrokkenen bij eSafety dienen de werkzaamheden van de **eCall-stuurgroep** te ondersteunen en dit forum te gebruiken voor de oplossing van de nog resterende kwesties in verband met de introductie van de pan-Europese eCall-dienst in 2009. Dit houdt onder meer in dat akkoorden moeten worden bereikt over de specificaties van de boordapparatuur, het ondernemingsplan voor eCall en de opzet van praktijkexperimenten.

Het eSafety-forum is een belangrijk Europees platform voor de voortzetting van de dialoog over een versnelde ontwikkeling, uitrol en toepassing van intelligente veiligheidssystemen voor het wegverkeer in Europa. De Commissie zal regelmatig vergaderingen op hoog niveau en plenaire bijeenkomsten van dit forum beleggen. Deze zullen alle betrokkenen in de gelegenheid stellen de vooruitgang bij de introductie van eCall te volgen en zo nodig verdere maatregelen te treffen.

eCall dient op alle GSM- en 3G-netwerken in Europa te functioneren. Het is dan ook van cruciaal belang dat er normen komen voor de protocollen voor de interactie en dataoverdracht tussen de eCall-eindapparatuur en de PSAP's. De Commissie heeft daarom het ETSI verzocht de standaardisatie van eCall sneller af te ronden en daarvoor zo nodig een beroep op het CEN de doen. **Het ETSI dient de ontwerp-normen voor eCall** uiterlijk eind 2005 klaar te hebben.

4. EEN VEILIGERE TOEKOMST BOUWEN MET ESAFETY EN ANDERE ACTIES VAN DE COMMISSIE

Het eSafety-initiatief maakt deel uit van de algemene **strategie van de Commissie** ter verhoging van de verkeersveiligheid en de efficiëntie van het wegvervoer in Europa met behoud of zelfs verbetering van het concurrentievermogen van de betrokken industrietakken, met name de automobielenindustrie.

Op het gebied van verkeersveiligheid geniet **het eSafety-initiatief** wereldwijd aanzien. Binnen eSafety is eCall een van de prioriteiten die inmiddels het stadium van volwassenheid heeft bereikt. Het eSafety-forum beschikt over elf werkgroepen waarvan de resultaten zich langzaam beginnen af te tekenen en dat niet alleen voor eCall. De Commissie is ook actief op **het gebied van regelgeving** en de bevordering van de verkeersveiligheid door middel van gezamenlijke initiatieven.

Dankzij het eSafety-initiatief en de door de Gemeenschap gesteunde onderzoekprogramma's zijn actieve veiligheidssystemen en bestuurdersondersteuningssystemen zoals ESP, adaptieve cruise control (ACC), waarschuwingssystemen bij rijstrookafwijking en automatische remsystemen bij ongevallen gereed voor een bredere marktintroductie. De Commissie zal zich meer inspannen om tot een vrijwillige invoering van deze systemen te komen.

4.1 eSafety

Mens/machine-interactie (HMI) is bij eSafety een van de voornaamste prioriteiten. De HMI-werkgroep is in 2003 opgericht om de situatie bij de tenuitvoerlegging van de zogenaamde **Europese beginselverklaring**¹⁶ voor mens/machine-interactie te analyseren. Deze analyse is gemaakt op basis van verslagen van de lidstaten. De werkgroep heeft zich geconcentreerd op HMI-probleemgebieden, zoals de invoering van nomadische apparatuur en de snel groeiende complexiteit van nieuwe boordsystemen. De werkgroep heeft in februari 2005 haar eindverslag gepubliceerd. De Commissie is op grond van dat verslag van plan een aanbeveling inzake HMI te doen door middel van een nieuwe Europese beginselverklaring (ESoP).

Het dynamisch verkeers- en reisinformatiesysteem (RTTI) is een van de andere prioriteiten. De RTTI-werkgroep van het eSafety-forum probeert de obstakels voor een pan-Europese uitrol van RTTI-diensten te inventariseren en uit de weg te ruimen, zoals een beperkte beschikbaarheid van verkeersinformatie, moeilijkheden bij de rolverdeling tussen de publieke en de private sector, de beschikbaarheid van zendcapaciteit en moeilijkheden met de ondernemingsplannen. Bij deze werkzaamheden wordt rekening gehouden met de aanbeveling van de Commissie inzake verkeers- en reisinformatiesystemen in Europa¹⁷. De RTTI-werkgroep streeft ernaar dat alle landen binnen de Europese Unie ermee instemmen de voor dynamische verkeers- en reisinformatiesystemen benodigde informatieketen uit te breiden zodat 80% van de EU-bevolking tegen 2010 toegang heeft tot gestandaardiseerde diensten. De groep zal eind 2005 haar eindverslag publiceren.

De Werkgroep popularisering van het eSafety-forum onderzoekt hoe de gebruikers kunnen worden doordrongen van de voordelen van eSafety-systemen. Dit is essentieel om de vraag van het publiek naar dergelijke systemen te vergroten en de "business case" voor deze systemen te verbeteren. De groep heeft een analyse gemaakt van de beste praktijken en van de lessen die uit eerdere campagnes en populariseringsactiviteiten kunnen worden getrokken, evenals van de penetratiepatronen voor een aantal oudere systemen. De groep stelt voor een "communicatieplatform" van alle stakeholders op te richten en een eSafety-label in te voeren. Dit voorstel, dat in het eerste tussentijdse verslag van mei 2005 was opgenomen, wordt momenteel behandeld in de overige eSafety-werkgroepen, waaronder de Werkgroep uitrolscenario's.

4.2 Overige activiteiten van de Commissie

De Commissie heeft in 2005 een groep op hoog niveau opgericht voor een concurrerende auto-industrie in de EU. In deze groep, CARS 21 genaamd, zijn de Europese Commissie, de auto-industrie, het Europees Parlement, de vakbonden, NGO's en de gebruikers vertegenwoordigd. Zij zal een geïntegreerde strategie voor duurzame ontwikkeling van de industrie uitstippelen, de beste aanpak op het gebied van regelgeving bepalen en de randvoorwaarden voor innovatie vaststellen.

¹⁶ Aanbeveling van de Commissie van 21 december 1999 betreffende veilige en efficiënte informatie- en communicatiesystemen aan boord van voertuigen: Europese verklaring inzake beginselen voor de mens/machine-interface, PB L 19 van 25.1.2000.

¹⁷ Aanbeveling van de Commissie van 4 juli 2001 betreffende de ontwikkeling van een juridisch en economisch kader voor deelneming van de particuliere sector aan de invoering van op telematica gebaseerde verkeers- en reisinformatiediensten, PB L 199 van 24.7.2001, blz. 20.

De Commissie zal in 2005 ook een **tussentijdse evaluatie van het actieprogramma voor verkeersveiligheid** maken. In deze evaluatie zal de algehele vooruitgang worden getoetst aan de doelstelling om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op de Europese wegen tegen 2010 met de helft te hebben teruggebracht.

5. CONCLUSIES

Technologieën en systemen waarmee levens kunnen worden gered en de ernst van verwondingen bij verkeersongevallen kan worden beperkt, zijn nu al beschikbaar. Het eSafety-initiatief brengt dergelijke systemen die op het gebruik van geavanceerde ICT zijn gebaseerd, binnen het bereik van de weggebruikers. eCall is het eerste voorbeeld hiervan: bij een algehele invoering kunnen elk jaar tot 2 500 levens worden gered en zijn de sociaal-economische voordelen aanzienlijk. eCall verhoogt de kwaliteit van het bestaan van alle 454 miljoen inwoners van de Unie.

We moeten er nu voor zorgen dat eCall op grote schaal in Europa wordt ingevoerd. De technologie is er klaar voor en de industrie is ertoe bereid. De lidstaten moeten er nu werk van maken en in de noodzakelijke infrastructuur voor hun hulpdiensten gaan investeren.

Aan de aanpassing van de hulpdiensten hangt een prijskaartje, maar de verwachte kosten-batenverhouding is gunstig. Wanneer de investeringen eenmaal zijn gedaan, zijn er ook nog bijkomende voordelen. De Commissie dringt er bij de lidstaten op aan de aanbevelingen van deze mededeling onmiddellijk op te volgen. De Commissie zal de vooruitgang in het oog houden en overwegen verdere maatregelen te treffen, mocht de introductie van eCall niet overeenkomstig het gepresenteerde draaiboek vorderen.