

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.8.2009
COM(2009) 434 definitief

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

‘eCall: tijd voor implementatie’

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

‘eCall: tijd voor implementatie’

1. INLEIDING

Het aantal dodelijke ongevallen op de weg in de EU-27 is sinds 2001, toen de Commissie haar Witboek inzake het Europese vervoersbeleid¹ bekendmaakte, met meer dan 27% gedaald. Het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid² en het **initiatief ‘de intelligente auto’**³ hebben een belangrijke impact op deze positieve ontwikkeling gehad en verwacht wordt dat zij een gunstige invloed zullen blijven hebben op het verminderen van het aantal doden bij ongevallen.

Met ongeveer 39 000 doden en meer dan 1,7 miljoen gewonden op de Europese wegen in 2008 is echter verdere actie nodig. Geschat wordt dat **de pan-Europese dienst voor noodoproepen vanuit voertuigen, 'eCall'**, wanneer hij volledig wordt geïmplementeerd, **het aantal verkeersdoden in de EU-27 jaarlijks kan doen dalen met 2 500**, de ernst van de verwondingen kan verminderen, voor de maatschappij belangrijke besparingen inzake gezondheidszorg en andere kosten kan opleveren en het menselijk lijden kan verminderen⁴.

De Commissie heeft reeds een aantal maatregelen getroffen ter ondersteuning van de implementatie van de pan-Europese eCall, die aanvankelijk volledig moest worden ingevoerd in 2009. Zij heeft een werkgroep ondersteund, bestaande uit alle belanghebbenden, die een **definitie** heeft opgesteld **van een interoperabele eCall-dienst die binnen Europa grensoverschrijdend werkt**, en heeft alle belanghebbenden, inclusief de lidstaten en de industrie, verzocht een memorandum van overeenstemming te ondertekenen, waarbij zij zich ertoe verbinden samen te werken aan de implementatie van eCall. De Commissie heeft ook **twee mededelingen** goedgekeurd met daarin een implementatieplan en aanbevolen acties door belanghebbenden⁵. Voorts heeft de Commissie in december 2008 het actieplan intelligente vervoerssystemen⁶ goedgekeurd, waarin een van de acties steun voor de implementatie van eCall is, alsmede een voorstel voor een richtlijn intelligente vervoerssystemen⁷, waarin wordt voorzien in een rechtsinstrument (met name een regelgevend comité) om maatregelen op te leggen aan de lidstaten, met name betreffende de *‘geharmoniseerde introductie van pan-Europees eCall’*.

¹ [COM\(2001\) 370](#) – ‘Witboek inzake het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen’.

² [COM\(2003\) 311](#) - ‘Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid - Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid.’

³ [COM\(2006\) 59](#) - De intelligente auto - ‘ICT-promotie ten behoeve van slimmere, veiligere en schonere voertuigen’. [COM\(2007\) 541](#) – ‘Naar een veiligere, schonere en meer doelmatige mobiliteit in Europa: Eerste verslag over ‘De intelligente auto’.

⁴ Zie studies op www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/

⁵ [COM\(2005\) 431](#) - ‘eCall naar de burger brengen’. [COM\(2006\) 723](#) - ‘eCall terug op schema brengen’.

⁶ COM(2008) 886 - ‘Actieplan voor de invoering van intelligente vervoerssystemen in Europa’.

⁷ COM(2008) 887 - Voorstel voor een ‘Richtlijn tot vaststelling van het kader voor het toepassen van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’.

eCall geniet brede steun van alle belanghebbenden, waaronder het Europees Parlement, de Raad, de lidstaten en het grote publiek.

- **Het Europees Parlement** heeft herhaaldelijk zijn volledige steun uitgesproken voor de implementatie van eCall en de Commissie en de lidstaten verzocht alle noodzakelijke maatregelen te treffen om het op een geharmoniseerde manier in heel Europa te ontplooien⁸.
- **De Raad** van de Europese Unie beschouwt eCall als prioritair voor het definiëren van de maatregelen om de geharmoniseerde introductie van een interoperabele eCall op EU-schaal op grond van samenwerking en de nodige normalisatie te bevorderen⁹.
- **De meeste lidstaten** hebben het memorandum van overeenstemming inzake eCall ondertekend en steunen de implementatie van eCall.
- Ook meer dan tachtig openbare en particuliere organisaties hebben het memorandum ondertekend, waaronder vertegenwoordigers van alle belanghebbenden in de waardeketen.

Meer dan 70% van de burgers die aan een Eurobarometer-onderzoek in Europa hebben deelgenomen, gaven te kennen dat zij in hun volgende auto graag over eCall zouden beschikken¹⁰.

Er wordt echter te traag vooruitgang geboekt en de invoering van pan-Europees eCall loopt aanzienlijke vertragingen op. De vrijwillige aanpak waarvoor in vorige mededelingen is geopteerd en de inspanningen van de Commissie om eCall te standaardiseren en met alle belanghebbenden samen te werken, blijken niet te volstaan. **Er zijn dringend verdere maatregelen nodig.**

Deze mededeling is bedoeld om de EU-instellingen te informeren over de geboekte vooruitgang en nieuwe maatregelen voor te stellen om effectief te beginnen met de implementatie van de dienst eCall in Europa. De maatregelen, die gericht zijn tot de belanghebbenden en de Europese Commissie zelf, bevatten de optie om een regelgevingskader in te voeren voor de implementatie van eCall. **Deze maatregelen moeten leiden tot de totstandbrenging van de pan-Europese dienst voor noodoproepen vanuit voertuigen, en moeten ervoor zorgen dat eCall-apparaten in Europa in nieuwe voertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend, worden geïnstalleerd.**

2. DE PAN-EUROPESE NOODOPROEP VANUIT VOERTUIGEN: HOE WERKT HET?

Bij meer dan 1,2 miljoen ongevallen die zich elk jaar in Europa voordoen, is medische bijstand vereist, en bij nog veel meer ongevallen andere soorten bijstand. Na een ongeval kunnen de inzittenden in shock verkeren, niet weten waar ze zich bevinden, niet in staat zijn te communiceren of een mobiele telefoon te gebruiken. In al deze gevallen, waar ook in Europa zij zich bevinden, maakt eCall het verschil: het kan de **tijd die verstrijkt voordat**

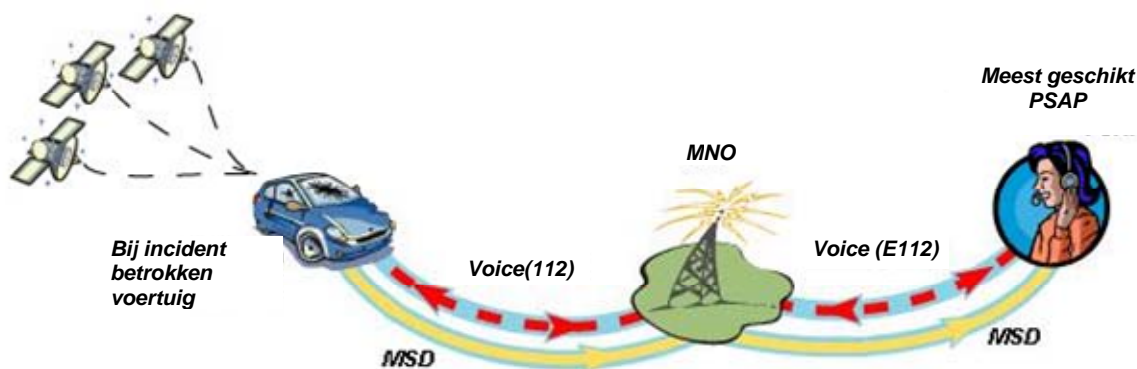
⁸ EP-Resoluties A6-0072/2006 van 27.4.2006, A6-0169/2008 van 6.5.2008, 2008/2216 (INI) van 20.1.2009.

⁹ Conclusies van de Raad over de Mededeling 'Actieplan voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen in Europa' van 31.3.2009.

¹⁰ Eurobarometer 267 over het gebruik van intelligente systemen in voertuigen.

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 op Europese schaal zijn enorm⁴.

eCall is een pan-Europese dienst die actief zal zijn **in alle Europese lidstaten en in de staten die bij het initiatief betrokken zijn**. Het zal in **alle voertuigen** beschikbaar zijn, ongeacht het merk, het land en de daadwerkelijke locatie van het voertuig. eCall is de enige dienst die **dekking biedt over heel Europa**: er zijn geen speciale overeenkomsten of extra apparatuur nodig, eCall zal zowel op uw vakantiebestemming en tijdens uw zakenreis als thuis werken.



Figuur 1. eCall - werking

Wanneer zich een ernstig ongeval voordoet, zullen sensoren in het voertuig automatisch een eCall-oproep genereren. Bij activering **brengt het systeem in het voertuig een 112-voiceverbinding tot stand**, en verzendt het tegelijkertijd een noodbericht, met een **reeks minimumgegevens** (minimum set of data, MSD) waaronder essentiële informatie over het ongeval, zoals de tijd, de plaats, de rijrichting (via nauwkeurige op satelliet gebaseerde gegevens zoals EGNOS¹¹ en, vanaf 2013, Galileo¹²) en een beschrijving van het voertuig, die samen met de oproep wordt verzonden. eCall kan ook manueel worden geactiveerd.

De mobiel-netwerkeexploitant identificeert de 112-oproep als een eCall via het 'eCall-sigitaal' dat door de communicatiemodule van het voertuig aan het bericht wordt toegevoegd. De mobiel-netwerkeexploitant behandelt de eCall als elke andere 112-oproep en **stuurt de oproep naar het meest aangewezen noodoproepcentrum** - Public Safety Answering Point (PSAP)¹³ - als bepaald door de openbare diensten. De PSAP-exploitant ontvangt zowel de voice-oproep als de MSD.

De via de MSD verstrekte informatie wordt gedecodeerd en weergegeven op het scherm van de PSAP-exploitant. De **locatie en de rijrichting** van het voertuig kunnen worden weergegeven in een geografisch informatiesysteem. Tegelijk kan de exploitant horen wat er in het voertuig gebeurt en indien mogelijk met de inzittenden praten. Dit zal de exploitant helpen te bepalen welke nooddiensten op de plaats van het ongeval nodig zijn (ambulance,

¹¹ European Geostationary Navigation Overlay System. Dit systeem verhoogt de betrouwbaarheid en de nauwkeurigheid van GNSS-signalen (Global Navigation Satellite System).

¹² Europees GNSS dat vanaf 2013 actief moet zijn.

¹³ PSAP: de fysieke locatie waar de noodoproepen eerst worden ontvangen onder de verantwoordelijkheid van een openbare instantie of een door de overheid erkende private organisatie. Het meest aangewezen PSAP is vooraf bepaald door de autoriteiten om noodoproepen te behandelen in een bepaald gebied of van een bepaald type (met name eCalls).

brandweer, politie) en snel de noodoproep en alle relevante informatie naar de juiste dienst door te sturen.

Voorts zal de PSAP-exploitant de wegen- en verkeersbeheercentra onmiddellijk kunnen melden dat zich op een welbepaalde plaats een incident heeft voorgedaan, waardoor andere weggebruikers sneller op de hoogte kunnen worden gebracht en zo nieuwe ongevallen worden voorkomen, de rijweg kan worden vrijgemaakt en congestie verminderd.

3. VERSLAG OVER VOORUITGANG EN VERWEZENLIJKINGEN

3.1. Vooruitgang van normalisatieactiviteiten

De Commissie heeft de Europese normalisatieorganisaties (ETSI¹⁴, CEN¹⁵) verzocht open normen op te stellen voor de werking van eCall, gebaseerd op de aanbevelingen van de belanghebbenden¹⁶. De werkzaamheden werden goedgekeurd door de technische comités ETSI-MSG¹⁷ in samenwerking met 3GPP¹⁸ voor de normen met betrekking tot eCall-transmissie en CEN TC 278 WG 15¹⁹ voor de normen met betrekking tot de MSD-structuur en de operationele vereisten van de systemen. De belangrijkste mijlpalen die tot nu toe werden bereikt, zijn:

- Goedkeuring door het CEN van de structuur van de **reeks minimumgegevens (MSD) betreffende eCall**. De MSD bevat belangrijke informatie om te helpen de diensten naar de plaats van het incident te sturen en de reactietijd te verkorten. De MSD stelt de PSAP-exploitant in staat zelfs zonder mondelinge interactie op de eCall te reageren.
- Goedkeuring door 3GPP van het **eCall-signaal**, inclusief versie 8 van de technische specificaties waaraan de mobiele telecommunicatiesystemen moeten voldoen. Dit signaal maakt een onderscheid tussen 112-oproepen vanuit mobiele terminals en eCalls, alsook tussen manuele en automatisch gegenereerde eCalls.

Dit geeft de lidstaten de mogelijkheid om de eCall-responsinfrastructuur te ontwerpen op de manier die het best overeenstemt met hun noodgevalleninfrastructuur (met name gecentraliseerd/gedecentraliseerd, zelfde PSAP die 112-oproepen ontvangt of andere PSAP via een filterfunctie, openbare organisatie of door de overheid erkende private organisatie). De lidstaten moeten mobiel-netwerkexploitanten die in het land actief zijn, op de hoogte brengen van de meest aangewezen PSAP om de eCalls door te sturen.

- Goedkeuring door ETSI-MSG en 3GPP van de belangrijkste technische specificaties ter definiëring van de **protocollen voor het verzenden van MSD** van het voertuig naar de PSAP-exploitant. De overeengekomen oplossing is dat de gegevens via een in-band modem samen met de voice-oproep zullen worden doorgestuurd. Het is een open norm en er zijn geen licentierechten voor het gebruik van de in-band modem voor de dienst eCall.

¹⁴ Europees Normalisatie-instituut voor Telecommunicatie.

¹⁵ Europees Comité voor normalisatie.

¹⁶ eCall-stuurgroep: Definitieve aanbevelingen voor de introductie van pan-Europees eCall.

¹⁷ ETSI Mobile Service Group.

¹⁸ Partnerschapsproject voor de derde generatie.

¹⁹ Technische Commissie 278 - Telematica voor wegvervoer en -verkeer. Werkgroep 15 - eSafety.

- Goedkeuring door het CEN van de **belangrijkste operationele vereisten** voor de pan-Europese eCall-dienst, ter definiëring van de algemene functionele en operationele principes. De operationele vereisten zouden tegen de herfst van 2009 moeten worden aangevuld met hoogwaardige toepassingsprotocollen.

Deze reeks normen moet het mogelijk maken een geharmoniseerde, betrouwbare, interoperabele en ononderbroken eCall-dienst in Europa te ontplooien, behoudens toepassing ervan door de belanghebbenden: fabrikanten van voertuigen en apparatuur, mobiel-netwerkeexploitanten en de lidstaten. De geactualiseerde lijst met normen is te vinden op:

http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/

3.2. Vooruitgang betreffende de verbintenis van de voornaamste belanghebbenden

3.2.1. Onderhandelingen met de auto-industrie

In 2008 heeft de Europese Commissie onderhandelingen gevoerd met vertegenwoordigers van de verenigingen van voertuigfabrikanten (ACEA, JAMA en KAMA²⁰) over de vrijwillige introductie van eCall in alle nieuwe voertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend.

De voertuigfabrikanten (ACEA was een van de eersten die het memorandum van overeenstemming betreffende eCall heeft ondertekend) hebben hun verbintenis inzake eCall bevestigd en zich ertoe verbonden eCall drie jaar na de goedkeuring van alle relevante normen (communicatienormen, MSD, operationele vereisten) als optie aan te bieden voor bepaalde categorieën²¹ nieuwe voertuigen met typegoedkeuring, op voorwaarde dat de lidstaten hun PSAP-infrastructuur moderniseren om eCalls te behandelen. **De autofabrikanten zijn ook van mening dat het alleen via regelgeving mogelijk is om ervoor te zorgen dat alle voertuigen standaard uitgerust worden met eCall-apparatuur.**

Voorts pleit de auto-industrie voor de co-existentie van pan-Europese eCall-diensten en **door bepaalde fabrikanten ontwikkelde noodoproepoplossingen**. De auto-industrie is ook geïnteresseerd in het gebruik van het eCall-platform om **diensten met een toegevoegde waarde** aan te bieden, wat hun omzet ten goede kan komen.

3.2.2. De lidstaten

Tot op heden hebben vijftien lidstaten het memorandum van overeenstemming inzake eCall ondertekend: Oostenrijk, Cyprus, Tsjechië, Estland, Finland, Duitsland, Griekenland, Italië, Litouwen, Portugal, Slowakije, Slovenië, Spanje, Nederland en Zweden. Drie andere Europese landen hebben het ook ondertekend: IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

Andere lidstaten hebben hun steun voor het initiatief uitgedrukt en hun bereidheid om het memorandum op korte termijn te ondertekenen: België, Bulgarije, Hongarije, Luxemburg, Roemenië en Polen.

²⁰ ACEA, JAMA, KAMA: respectievelijk de Europese, Japanse en Koreaanse verenigingen van voertuigfabrikanten.

²¹ eCall zal eerst worden geïntroduceerd in personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen (categorieën M1 en N1) waarvoor een geschikt signaliseringsmechanisme bestaat, en later in andere voertuigcategorieën.

De lidstaten die de invoering van eCall niet hebben onderschreven, halen daarvoor diverse redenen aan, maar die houden voornamelijk verband met de kosten van de hele operatie. Sommige lidstaten zijn niet bereid te investeren in een modernisering van hun PSAP's teneinde eCalls te kunnen ontvangen, aangezien dit de belastingdruk voor alle burgers zou doen toenemen, ook voor wie geen auto heeft. eCall zou echter alle burgers ten goede komen, inclusief de gebruikers van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers. Het is juist dat de modernisering van PSAP's en van de noodgevalinfrastructuur met kosten gepaard gaat, maar de implementatie van eCall in een lidstaat, en dus zeker in de hele Europese Unie, zou ook belangrijke schaalvoordelen met zich meebrengen.

Hoewel sommige lidstaten nog aarzelen, zijn de meeste bereid door te gaan met de implementatie van eCall. Aangezien de belangrijkste relevante normen nu zijn opgesteld²², dienen de lidstaten te beginnen met de integratie van de eCall-functie in hun noodgevalinfrastructuur. Dit zal niet alleen levens redden, maar de industrie ertoe aanzetten eCall-systemen aan boord van voertuigen te installeren en schaalvoordelen te boeken door implementatie op grote schaal.

3.2.3. *Mobiel-netwerkeexploitanten*

De mobiele telecomcommunicatie-exploitanten moeten eCalls op dezelfde manier behandelen als 112-oproepen. Zij moeten het eCall-sigitaal in hun netwerken activeren, zodat zij eCalls kunnen identificeren en doorsturen naar het meest geschikte PSAP dat daartoe door de nationale overheden is aangewezen.

GSM Europe, de vereniging die de Europese mobiel-netwerkeexploitanten vertegenwoordigt, heeft een werkgroep opgericht om strategieën te ontwikkelen om eCall in Europa te ontplooiën, bij te dragen tot de normalisatie en deel te nemen aan de werkzaamheden van het Europees platform voor de implementatie van eCall²³.

3.2.4. *Nooddiensten*

De lidstaten moeten hun nooddiensten, de PSAP-infrastructuur om eCalls te beantwoorden en de MSD-gegevens moderniseren.

PSAP-vertegenwoordigers hebben al eCall-specificaties gedefinieerd. De uiteindelijke definitie van de dienst strookt met de behoeften van de nooddiensten.

Voor landen die reeds beschikken over geavanceerde PSAP-infrastructuur, die de locatie-informatie van mobiele oproepen naar 112 (E112) kan behandelen, zal dit een minimale investering betekenen. Voor landen met een minder ontwikkeld systeem, zijn er voor het ontwerp van de eCall-dienst, met inbegrip van het eCall-sigitaal, diverse opties, zoals het opzetten van een tussenplatform. Niettemin is de modernisering van de PSAP-infrastructuur een essentiële en levensreddende investering.

²² Zie http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/

²³ Dit platform is de coördinatie instantie met vertegenwoordigers van de relevante belanghebbendenverenigingen en van de nationale platforms. Het is bedoeld om de voortgang van de implementatie van de eCall-dienst in heel Europa te begeleiden, te coördineren en te controleren om te zorgen voor een tijdige, effectieve en geharmoniseerde invoering van de eCall-dienst in Europa. Zie http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/

3.3. eCall is een kans om diensten met toegevoegde waarde aan te bieden

eCall stoelt op technische componenten (plaatsbepaling met satellieten, verwerkings- en communicatiefunctie) die ook de basis vormen voor verscheidene toepassingen in het voertuig, waaronder die welke vereist zijn op grond van bestaande of geplande regelgeving betreffende commerciële of private voertuigen, zoals de digitale tachograaf, elektronische tolsystemen of bepalingen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen en levende dieren.

De stroomlijning en integratie van al deze toepassingen in een coherente, open structuur kunnen leiden tot meer efficiëntie en gebruiksgemak, lagere kosten en meer uitbreidingsmogelijkheden, waardoor de “plug and play”-integratie van toekomstige nieuwe of gemoderniseerde toepassingen mogelijk wordt. Dergelijke modulaire benadering zal een integratie tegen lage kosten mogelijk maken van functies en toepassingen inzake verkeersveiligheid, persoonlijke mobiliteit, logistieke ondersteuning of toegang tot multimodale informatie. De definitie van “open platform aan boord van voertuigen” maakt deel uit van het ITS-actieplan, en de introductie van eCall op basis van dit concept zou zeker een belangrijke bijdrage leveren tot de verwezenlijking van het plan.

De auto- en telecommunicatie-industrie en -dienstverleners zullen baat hebben bij nieuwe diensten die gebaseerd zijn op de introductie van het eCall-telematicaplatform in alle voertuigen. Dit is bijzonder waardevol in tijden van crisis.

Wegexploitanten zullen voordeel trekken uit efficiënter incidentbeheer wegens de onmiddellijke melding van incidenten via de eCall-dienst.

De nooddiensten zullen baat hebben bij de in de MSD-gegevens opgenomen voertuigbeschrijving. Dit zal hen informatie bieden over de exacte structuur van het voertuig, waardoor de interventietijd om beknelde inzittenden te bevrijden en mogelijke ongevallen te vermijden, aanzienlijk vermindert (met name door de exacte positie van de batterijen of de pyrotechnische systemen van het voertuig te kennen)²⁴.

Voorts wordt verwacht men dat aftermarket-apparatuur zal worden ontwikkeld om de eCall-dienst te installeren in reeds bestaande voertuigmodellen. Deze aftermarket-systemen zullen moeten voldoen aan de pan-Europese operationele standaardvereisten inzake eCall.

3.4. Co-existentie van pan-Europees eCall en merkgebonden eCall-diensten

Merkgebonden noodoproepdiensten in voertuigen worden in Europa en wereldwijd aangeboden door verschillende automerken en dienstverleners (bv. Volvo OnCall, GM OnStar, PSA, Fiat, BMW). Zij zijn gewoonlijk gekoppeld aan andere diensten, zoals pechverhelping, mobiele telefonie aan boord, dynamische navigatie, enz. De noodoproepen worden ontvangen door private callcenters die de oproep en de ongevalgegevens naar de PSAP's doorsturen. Elke fabrikant moet een akkoord bereiken met de PSAP-autoriteiten in ieder land waar zij de dienst willen aanbieden, en dit geval per geval.

Hoewel deze diensten, die meer dan 10 jaar geleden werden geïntroduceerd, hun nut hebben bewezen en de voordelen van eCall bevestigen, blijft hun penetratiegraad in Europa laag

²⁴ Zie ADAC-ongevallenstudie inzake reddingskaarten: www.adac.de/rettungskarte

(minder dan 0,4% van het wagenpark). De dienst wordt normaal gezien enkel aangeboden in wagens uit de hogere klasse en niet in alle landen van Europa.

In lidstaten waar er een overeenkomst is om merkgebonden eCall-diensten met een soortgelijke kwaliteit als pan-Europese eCall-diensten te steunen, kan de voertuigfabrikant zelf een systeem kiezen (pan-Europese of merkgebonden eCall-dienst). Daartoe stelt het CEN gestandaardiseerde operationele vereisten op voor door derden verleende eCall-diensten (TPS-eCall). In de andere lidstaten moeten de voertuigfabrikanten het pan-Europese eCall-systeem implementeren. Als de koper van een voertuig niet voor de merkgebonden eCall-oplossing opteert, moet de autofabrikant het voertuig uitrusten met het pan-Europese eCall-systeem.

Ongeacht de door de fabrikant gekozen oplossing, **moet er een dienst voor noodoproepen in het voertuig**, met voiceverbinding en ten minste de eCall-minimumgegevens, **op een naadloze manier worden aangeboden in alle lidstaten van de EU**.

Wanneer eCall volledig ontplooid is in heel Europa, kunnen de leveranciers van merkgebonden eCall-diensten ook de pan-Europese eCall-diensten gaan gebruiken, zodat de noodoproepen vanuit het voertuig naar het nummer 112 worden verzonden, terwijl alle andere verstrekte diensten intact blijven.

4. AANBEVELINGEN

4.1. Behoeftte aan verdere actie

Aanvankelijk diende eCall operationeel te zijn in 2009. **Er wordt echter te traag vooruitgang geboekt en de invoering loopt aanzienlijke vertragingen op**, ondanks de beschikbaarheid van normen en de bereidwilligheid van de meeste belanghebbenden.

Een belangrijke hindernis bij de implementatie van eCall is dat gelijktijdige actie door alle belanghebbenden nodig is, met name de auto-industrie, de mobiele telecomunicatie-exploitanten, de nooddiensten en de lidstaten, die elk een deel van de dienst moeten implementeren. **Om een oplossing te vinden voor deze impasse overweegt de Commissie drie mogelijke beleidsopties:** 1) geen interventie en de introductie aan de marktkrachten overlaten; 2) ondersteunen van de vrijwillige introductie door de industrie of 3) verplichte introductie via regelgevingsmaatregelen.

(1) Betreffende de optie om niet te interveniëren: de merkgebonden noodoproepdiensten hebben hun nut bewezen, maar hun marktpenetratie verloopt zeer langzaam en blijft voornamelijk beperkt tot auto's van de hogere klassen en tot bepaalde landen in Europa. Bovendien zullen de noodoproepdiensten in verbinding moeten staan met verschillende merkgebonden diensten, waardoor de dienst ingewikkelder wordt. Met wat hier op het spel staat (mensenlevens redden) is het duidelijk dat deze optie onaanvaardbaar is.

(2) De vrijwillige benadering zou weliswaar leiden tot de introductie van de dienst eCall in Europa, maar dit zou te langzaam gaan. De verbintenis van de industrie om eCall als optie aan te bieden in alle voertuigen van bepaalde categorieën is een stap in de goede richting en zou na verloop van tijd de penetratiegraad van de dienst verhogen, op voorwaarde dat de nooddiensten worden gemoderniseerd. Door van eCall-dienst slechts een optie te maken, zou men echter niet dezelfde schaalvoordelen krijgen, waardoor de prijs verhoogt, de vraag daalt en de penetratiegraad en bijgevolg de voordelen in het gedrang komen.

(3) **De regelgevende benadering** zou betekenen dat standaard-eCall-apparatuur in alle nieuwe voertuigen in Europa moet worden geïnstalleerd, te beginnen met bepaalde categorieën²¹ tijdens een overgangperiode, en zou een kader bieden voor de behandeling van eCalls in telecommunicatienetwerken en PSAP's, gebaseerd op bestaande regelgeving. Via deze benadering zouden alle burgers in Europa over eCall kunnen beschikken, zou de marktpenetratie worden versneld en zou het volledige potentieel van eCall om levens te redden en de ernst van verwondingen te verminderen, worden benut. Voorts wordt verwacht dat de zekerheid die door de regelgevende benadering tot stand wordt gebracht, de invoering van eCall-systemen door autofabrikanten zal versnellen, waardoor de invoering van de dienst wordt bevorderd nog vóór die verplicht wordt, en tegelijk de markt van telematicadiensten in Europa wordt gestimuleerd.

4.2. Voorgestelde maatregelen

De hieronder voorgestelde maatregelen zijn bedoeld om de pan-Europese eCall-dienst daadwerkelijk te introduceren in Europa. De belanghebbenden dienen de volgende maatregelen te treffen:

- (1) De Commissie, de lidstaten en alle andere belanghebbenden ondersteunen actief de werkzaamheden van het Europees platform voor de implementatie van eCall²³ en de werkgroepen daarvan, om te zorgen voor de tijdige invoering van alle definities, richtsnoeren en goede praktijken voor een efficiënte en geharmoniseerde invoering van de dienst eCall in Europa.
- (2) De Commissie lanceert samen met de lidstaten en de andere belanghebbenden gecoördineerde bewustmakingscampagnes om het begrip van en de vraag naar de dienst te verhogen.
- (3) De lidstaten, de PSAP-organisaties, de auto- en telecommunicatie-industrie voeren samen met andere belanghebbenden proefprojecten uit, rekening houdend met de goedgekeurde normen. De Commissie kan via het Kaderprogramma voor concurrentievermogen en innovatie (KCI) financiering verstrekken ter ondersteuning van deze proefprojecten.

Het uiteindelijke doel is de pan-Europese eCall-dienst volledig te ontplooiën en de dienst tot de standaarduitrusting van alle nieuwe voertuigen met typegoedkeuring in Europa te laten behoren. De Commissie ziet toe op de effectiviteit van de hierboven beschreven vrijwillige benadering. Als tegen eind 2009 geen aanzienlijke vooruitgang wordt geboekt, zowel betreffende de beschikbaarheid van het eCall-systeem in voertuigen als betreffende de noodzakelijke investeringen in PSAP-infrastructuur, is de Commissie voornemens in 2010 de volgende regelgevingsmaatregelen te nemen:

- (1) Een tot de lidstaten gerichte aanbeveling betreffende de transmissie van eCalls door mobiel-netwerkeexploitanten, met inbegrip van MSD-gegevens vanuit de systemen aan boord naar de PSAP's. De richtsnoeren zijn gebaseerd op het unieke Europese

noodnummer, aangevuld met locatie-informatie (E112)²⁵ en de reeks normen met betrekking tot de transmissie van eCalls.

- (2) Een voorstel voor een verordening in het kader van de wetgeving inzake typegoedkeuring voor voertuigen²⁶ voor de verplichte introductie van het eCall-systeem in nieuwe voertuigen met typegoedkeuring in Europa, te beginnen met bepaalde categorieën²¹, gebaseerd op de operationele vereisten die zijn goedgekeurd door de Europese normalisatieorganisaties.
- (3) Beoordeling van een eventuele regelgevende maatregel voor de noodzakelijke modernisering van de PSAP-infrastructuur die nodig is voor correcte ontvangst en behandeling van eCalls, in het kader van de voorgestelde richtlijn over de invoering van ITS in Europa⁷. De daaruit resulterende verordening, die de lidstaten verplicht de noodzakelijke maatregelen te nemen voor de implementatie van eCall, zal gebaseerd zijn op de aanbevelingen van het Europese platform voor de implementatie van eCall.

5. CONCLUSIES

eCall is een van de efficiëntste goedkope intelligente vervoerssystemen voor verkeersveiligheid en kan bovendien op korte termijn worden ingevoerd. De technologie is voorhanden en de Europese normalisatieorganisaties hebben normen vastgesteld om een betrouwbare en interoperabele werking van de eCall-dienst in heel Europa te garanderen. De burgers onderkennen de waarde ervan en willen een betaalbare eCall-dienst in hun volgende voertuig. Het Europees Parlement en de meeste lidstaten hebben hun volledige steun voor de dienst eCall te kennen gegeven. De belanghebbenden hebben de krachten gebundeld in het Europees platform voor de implementatie van eCall om te zorgen voor een geharmoniseerde en tijdige invoering van de dienst in Europa.

De tijd is gekomen om de systemen in de voertuigen, de mobiele communicatienetwerken en de nooddienstinfrastructuur te integreren. In deze mededeling stelt de Commissie maatregelen voor om de introductie van eCall als deel van uitrusting van alle nieuwe voertuigen in Europa te versnellen. Het redden van 2 500 levens per jaar en het verminderen van het lijden van duizenden gezinnen mag niet langer worden uitgesteld. Indien de vrijwillige benadering niet resulteert in de invoering van de dienst eCall in Europa, overweegt de Commissie in 2010 nieuwe regelgevende maatregelen te nemen om het eCall-systeem standaard in nieuwe voertuigen met typegoedkeuring in Europa te doen installeren, om de kosten van de systemen te verminderen en ervoor te zorgen dat het in alle Europese landen wordt ingevoerd.

²⁵ Richtlijn 2002/22/EG van 7 maart 2002 (universeledienstenrichtlijn) en Aanbeveling 2003/558/EG van de Commissie van 25 juli 2003 betreffende de verwerking van locatie-informatie over de oproeper in elektronische communicatienetwerken met het oog op locatie-uitgebreide noodoproepdiensten.

²⁶ Richtlijn 2007/46/EG tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.