



JUSTITSMINISTERIET

Dato: 20. februar 2014  
Kontor: Færdselskontoret  
Sagsbeh: Caroline Elmberg  
Sagsnr.: 2011-84-0050  
Dok.: 1077433

**Bidrag til samlenotat vedrørende den sag inden for Justitsministeriets ansvarsområde, der forventes behandlet på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) 14. marts 2014.**

**Dagsorden punkt X: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system.**

**KOM(2013) 315 endelig**

Nyt notat

### **Resumé**

*Formandskabet forventer, at der kan opnås enighed med Europa-Parlamentet om forslaget ved trilogforhandlingerne primo marts 2014. Sagen vil i givet fald skulle forelægges for plenarforsamlingen til vedtagelse. Såfremt det ikke lykkes at opnå enighed under de indledende trilogforhandlinger, vil sagen blive forelagt til generel indstilling på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 14. marts 2014. Forslaget indgår i Kommissionens strategi om eCall, som har til formål at indføre et system for alarmopkald (eCall) fra køretøjer til alarmcentralerne. Ved opkaldet overføres oplysninger om ulykkesstedet automatisk til alarmcentralen, hvorefter der etableres forbindelse mellem køretøjet og centralen. Forslaget vedrører den del af eCall-strategien, som pålægger medlemsstaterne at sørge for, at eCalls kan modtages og håndteres af alarmberedskabet i de enkelte lande. Det er Kommissionens hensigt med forslaget, at eCall-tjenesten skal være fuldt operationel senest den 1. oktober 2015. Forslaget vurderes ikke at være i strid med nærhedsprincippet. Forslaget*

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk  
jm@jm.dk

*skønnes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser eller statsfinansielle konsekvenser af betydning. Der ses ikke at være offentlige tilkendegivelser om de øvrige medlemsstaters holdninger til forslaget. Danmark er positivt indstillet over for formålet med forslaget.*

## **1. Baggrund**

Kommissionen fremlagde den 8. september 2011 en strategi om de lovgivningsmæssige foranstaltninger til gennemførelse af eCall-systemet. Som en del af strategien vedtog Kommissionen den 26. november 2012 den delegerede forordning (EU) nr. 305/2013 med henblik på at sikre kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet i den harmoniserede EU-dækkende eCall-tjeneste.

Forslaget til afgørelse om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system er fremlagt af Kommissionen den 13. juni 2013 med henvisning til artikel 6, stk. 2, i direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer. Forslaget er fremsat på baggrund af en konsekvensanalyse, herunder en cost-benefit-analyse, af fordelene ved at gennemføre eCall-systemet ved hjælp af lovgivning. Forslaget, der er fremsat med hjemmel TEUF artikel 91, skal vedtages med kvalificeret flertal efter reglerne om den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF artikel 294.

Formandskabet forventer, at der kan opnås enighed med Europa-Parlamentet om forslaget ved trilogforhandlingerne primo marts 2014. Sagen vil i givet fald skulle forelægges for plenarforsamlingen til vedtagelse. Såfremt det ikke lykkes at opnå enighed under de indledende trilogforhandlinger, vil sagen blive forelagt til generel indstilling på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 14. marts 2014.

## **2. Indhold**

I forslaget til afgørelse pålægges medlemsstaterne at indføre den infrastruktur af eCall-alarmentraler, der i de enkelte medlemsstater er nødvendig for en korrekt modtagelse og håndtering af eCall i overensstemmelse med de specifikationer, der er fastlagt i den delegerede forordning (EU) nr. 305/2013. Medlemsstaterne har fortsat ret til at organisere sin beredskabs-tjeneste på en måde, der er mest omkostningseffektiv, og som bedst svarer til medlemsstatens behov, herunder også at filtrere de opkald, som er

alarmopkald, hvis de ikke skal håndteres af eCall-alarmcentraler, især når der er tale om manuelt udløste eCall-opkald. Ifølge Kommissionens oprindelige forslag skal medlemsstaternes infrastruktur være på plads senest den 1. oktober 2015. Formandsskabet har under forhandlingerne i arbejdsgruppen fremsat et kompromisforslag, der indebærer, at implementeringsdatoen udskydes til den 31. december 2016.

### **3. Gældende dansk ret**

Der findes ikke regler om et interoperabelt eCall-system i dansk ret i dag.

### **4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

En vedtagelse af forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

Et krav om et interoperabelt EU-dækkende eCall-system vil ifølge forslaget konsekvensanalyse kunne medføre statsfinansielle udgifter i forbindelse med håndteringen af 112-eCall-opkald. Det er anført, at meromkostningerne vil omfatte omkostninger til in-band-modemserver, software til at aflæse minimumsdatasæt og integration i alarmcentralsoftwaren samt uddannelse.

Der vil således skulle afholdes udgifter til opgradering af de to alarmcentraler, der hører under Rigspolitiet. Trafikstyrelsen deltager sammen med Rigspolitiet i et EU "pre-deployment" projekt om eCall (HeERO2-projektet). Formålet med projektet er at opgradere de to alarmcentraler, der hører under Rigspolitiet, til at kunne modtage eCall.

Københavns Brandvæsen, der driver den tredje alarmcentral i Danmark, er ikke formelt med i EU-projektet, men deltager i projektgruppen, og det er hensigten, at også alarmcentralen i København skal gøres klar til at modtage eCall i løbet af projektet.

Der blev i den politiske aftale om "En grøn transportpolitik" fra 2009 afsat 10 mio. kr. til bl.a. dette formål, og disse penge forventes at kunne dække udgifterne forbundet med implementeringen og driften af et interoperabelt eCall-system. Hertil kommer et bidrag fra EU til Danmark på 1,5 mio. kr. for deltagelsen i EU-projektet.

Kommissionen skønner, at et interoperabelt EU-dækkende eCall-system som en del af det samlede eCall-projekt vil kunne være med til at reducere

antallet af trafikdræbte med mellem 1 og 10 % samt reducere personska- dernes alvor med mellem 2 og 15 %. Dette skyldes, dels at nødopkald fo- retages automatisk (også når føreren er bevidstløs og ude af stand til at ringe selv), dels at der overføres præcise oplysninger om ulykkesstedet til alarmcentralen i form af GPS-koordinater eller tilsvarende. En reduktion af ulykkestallet vil påvirke samfundsøkonomien positivt.

Det vurderes, at de administrative konsekvenser af et interoperabelt EU- dækkende eCall-system vil være, at der på alarmcentralerne i Danmark skal udarbejdes procedurer for håndtering af eCall.

Forslaget vedrører som anført den del af eCall-strategien, som pålægger medlemsstaterne at sørge for, at eCalls kan modtages og håndteres af alarmberedskabet i de enkelte lande, og medfører ikke i sig selv admini- strative konsekvenser af betydning for erhvervslivet.

Forslaget skønnes – som en del af det samlede eCall-projekt – at have po- sitiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark, idet eCall-projektet for- ventes at ville reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i tra- fikken.

## 5. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisa- tioner mv.:

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, DTU Transport – Dan- marks Tekniske Universitet, Institut for Transport, Danmarks Transport Forskning, Dansk Erhverv, DI – Dansk Industri, Dansk Taxi Råd, Danske Biludlejere, Danske Regioner, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, FDM – Forenede Danske Motorejere, Forsikring og Pension, Frederiksberg Brandvæsen, KL - Kommunernes Landsforening, Københavns Brandvæsen, Politiforbundet i Danmark, Responce, Roskilde Brandvæsen, Samsø Redningskorps og Tra- fikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra **Datatilsynet, Dansk Er- hverv, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, DTU Transport, Forbrugerombudsmanden** og **Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet.**

**Datatilsynet** har henvist til reglerne om offentlige myndigheders behandling af personoplysninger og har i den forbindelse anført, at det lægges til grund, at den foreslåede rådsafgørelse ikke fraviger gældende bestemmelser på databeskyttelsesområdet, samt at krav til databeskyttelse, herunder i forhold til sikkerhedsforanstaltninger, vil blive iagttaget ved en eventuel indførelse af eCall-systemet i Danmark.

**Dansk Erhverv** har oplyst, at man – under forudsætning af, at ordningen gennemføres med så få administrative og praktiske omkostninger for erhvervslivet som muligt – støtter tanken om et eCall-system, da de samfundsmæssige gevinster synes store.

**Danske Regioner** har anført, at der i Danmark er indført sundhedsfaglig visitation fra regionernes AMK-vagtcentraler, hvilket betyder, at der i telefonsamtalen med enten den forulykkede eller andre tilstedeværende kan laves en afklaring af ulykkens omfang. Hermed kan der visiteres og disponeres den rette hjælp. Den sundhedsfaglige visitation er således hele grundlaget for opbygningen af det regionale præhospitale system samt sikring af, at der sendes den rette hjælp til rette patient i rette tid. Danske Regioner finder det derfor afgørende, at eCall integreres i det danske alarmberedskab, således at teknikken og arbejdsprocesserne, som kendes i dag mellem 1-1-2 alarmcentralerne og de sundhedsfaglige AMK-vagtcentraler, fastholdes ved indførelsen af denne ekstra mulighed for alarmering, idet præhospital respons baseret på standardinformationer uden kontakt til personen på skadestedet hyppigt vil være underdimensioneret. Den behandlingsmæssige værdi af den kortere responstid for tilskadekomne vil herved forsvinde.

Danske Regioner har endvidere bemærket, at der skal tages stilling til, hvorvidt det er politiets opgave at undersøge sagen, eller om der skal disponeres en præhospital ressource fra AMK-vagtcentralerne i de tilfælde, hvor eCall-systemet henvender sig til alarmcentralerne uden mundtlig kommunikation fra den forulykkede bil.

Danske Regioner bemærker herudover, at det ved implementeringen af eCall-systemet skal sikres, at systemet fungerer pålideligt, således at der ikke sendes falske opkald, og at alarmeringen er kalibreret, således at en alarm kun genereres, hvis materialepåvirkningen er på et niveau, der sandsynliggør personskade og/eller større materiel skade. Dette er væsentligt for at sikre, at unødvendige øgede ressourcer i form af u hensigtsmæssig disponering af præhospitale ressourcer ikke udløses. Det bemærkes hertil,

at overflødig eller fejlagtigt udrykningsrespons eventuelt påvirker de reelle udrykninger responsid, da der bliver en større udnyttelse af det samlede beredskab.

Danske Regioner bemærker desuden, at der i Danmark allerede er udviklet en 112-app, som man kan ringe 112 fra. På den måde sker der en geografisk bestemmelse af, hvor man befinder sig. Det vil sige, at Danmark allerede er i gang med at implementere pålidelig, geografisk placering af ulykkesstedet.

Danske Regioner forventer, at man fra statslig side etablerer fælles initiativer for at sikre en eventuel nødvendig tilpasning af it-systemerne, ligesom Danske Regioner tager forbehold for eventuelle afledte økonomiske konsekvenser for regionerne ved implementering og drift af eCall-systemet i Danmark, herunder f.eks. udgifter til overflødig eller fejlagtigt udrykningsrespons fra politi, redningsberedskab eller præhospital indsats.

**De Danske Bilimportører** har anført, at man som udgangspunkt er positivt indstillet over for obligatorisk indførelse af et EU-dækkende eCall-system. De Danske Bilimportører bemærker dog, at man er bekymret for, om tidsfristen den 1. oktober 2015 er tilstrækkelig, da det anslås, at fabrikanterne skal have minimum 36 måneder efter en endelig vedtagelse af de tekniske krav m.v. til at implementere de nye regler. Det foreslås derfor, at fristen udskydes således, at der som minimum er 36 måneder fra endelig vedtagelse og klarhed over de tekniske data til forslaget træder i kraft.

**DTU Transport** har anført, at de fra Kommissionen foreliggende beregninger af cost-benefit-forholdet ved de tre forskellige modeller (Intet EU-indgreb, Frivillig tilgang og Lovgivningsmæssige foranstaltninger) for indførelse af eCall ikke findes tilstrækkeligt gennemskuelige til, at DTU Transport på det foreliggende grundlag kan tilslutte sig forslaget om ”lovgivningsmæssige foranstaltninger” på området.

**Forbrugerombudsmanden** har ikke bemærkninger til forslaget.

**Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet** anerkender den positive trafiksikkerhedsmæssige effekt af et eCall-system, men beklager, at der alene er ønske om at indføre et stand-alone-system, der kun er rettet mod eCall. Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet anfører, at eCall-systemet i stedet burde være en delfunktion i en obligatorisk ITS-boks i alle europæiske biler, som foruden eCall kunne benyttes generelt til

V2V V2I kommunikation med anvendelser inden for trafikinformation, trafikledelse og trafiksikkerhed.

## **6. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har om nærhedsprincippet anført, at der er brug for foranstaltninger på EU-niveau for at sikre en interoperabel og stabil tjeneste i hele Europa, idet opgaven ikke kan løses tilfredsstillende af de enkelte medlemsstater. Derudover vil foranstaltninger på EU-niveau ved hjælp af fælles europæiske eCall-standarder, der er godkendt af de europæiske standardorganisationer (CEN og ETSI), sikre et effektivt alarmberedskab i hele Europa. Kommissionen har endelig anført, at foranstaltninger på EU-niveau også vil bidrage til at forhindre et opsplittet marked.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Regeringen kan i den forbindelse tilslutte sig betragtningerne i forslaget.

## **7. Andre landes kendte holdninger**

Der ses ikke at foreligge offentlige tilkendegivelser fra de øvrige medlemsstater til forslaget.

## **8. Foreløbig generel dansk holdning**

Fra dansk side er man positivt indstillet over for forslaget.

## **9. Europa-Parlamentet**

Forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294), der indebærer, at forslaget skal vedtages af Europa-Parlamentet.

Europa-Parlamentets udvalg for transport og turisme (TRAN) fremlagde den 16. oktober 2013 sit udkast til rapport om forslaget. Rapporten er den 20. december 2013 vedtaget af plenarforsamlingen.

Udvalget for det indre marked og forbrugerbeskyttelse (IMCO) og udvalget for forskning og energi (ITRE) har henholdsvis den 28. november og den 4. december 2013 afgivet udtalelser om forslaget.

## **10. Specialudvalget for transport**

Sagen har senest den 17. februar 2014 været forelagt på et møde i Specialudvalget for transport.

## **11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Kommissionens samlede strategi om eCall blev den 29. november 2013 præsenteret af transportministeren til tidlig orientering for Folketingets Europaudvalg. Justitsministeriets del af den samlede eCall-strategi har ikke tidligere været forelagt for udvalget.