

Transportstyrelsen  
Elena Belkow

## Angående synpunkter på kommissionens förslag till eftermarknadslösningar för eCall i befintlig fordonsflotta

---

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individens vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

---

Mobility Sweden har med kort varsel fått möjlighet att svara på ett antal frågor från Transportstyrelsen med anledning av en presentation från DG Grow den 29 november 2024. Vi har tagit del av presentationen, skickat ut den till våra berörda medlemsföretag och sammanfattar Mobility Swedens svar enligt nedan.

### Frågor från Transportstyrelsen 2025-02-19 med Mobility Swedens svar

**1. Är man införstådd/tagit del av EU's Legacy-Fleet-förslag?**

Efter önskemål från Transportstyrelsen skickades presentationen från DG Grow ut till medlemsföretagen den 19 februari. Mobility Sweden förutsätter därmed att berörda medlemsföretag har tagit del av utskicket, även om det är oklart om samtliga är införstådda med förslaget faktiska innebörd.

**2. Hur ser industrin på de olika vägarna för "Scope of Study"?**

- No TPS, TPS, No 4G, 4G etc.
- Idiada vs. sAFE Project

Mobility Sweden anser att beskrivningen av studiens upplägg är tydlig. Figurerna på sidan 2 i presentationen beskriver på ett pedagogiskt sätt den befintliga fordonsflottans olika behov av eftermarknadslösningar för att upprätthålla någon form av eCall-funktion då de gamla mobilnäten är nedsläckta. Vi anser att flödesbeskrivningen inom den befintliga fordonsflottan är bra.

Av figuren på sidan 2 i presentationen framgår att fordon som är utrustade med såväl "legal" eCall som TPS eCall behöver en eftermarknadslösning i det fall "legal" eCall är standard (default). Vi utgår därmed från att boxen "eCall as Default" avser "legal" eCall över 2G/3G, eftersom det annars inte behövs någon eftermarknadslösning. Figuren är i detta avseende förvisso något märklig.

Mobility Swedens uppfattning är dock att denna lösning med dubbla eCall-funktioner i ett och samma fordon var ett sätt att uppfylla typgodkännandekraven fram till 1 januari 2025, då typgodkännandemyndigheterna inte längre får vägra typgodkännande för fordon utrustade med "legal" eCall över 4G.

Fordonen har i dessa fall utrustats med "legal" eCall (2G/3G) för att uppfylla de regulatoriska kraven, samt TPS eCall via 4G för att säkra själva funktionen över tid. Att med detta upplägg använda "legal" eCall (2G/3G) som standard vore kontraproduktivt. Det är fordonstillverkarens tekniska lösningar och konfiguration som avgör huruvida TPS eCall använder 4G eller inte. Vilken av funktionerna som ska vara standard (default); "legal" eCall eller TPS eCall, bestäms av fordonstillverkaren, men kan i efterhand ändras av fordonsägaren.

Mobility Sweden ställer sig bakom budskapet i punkterna på sidan 3 som sammanfattar slutsatserna av Idiada:s studie. Vi betraktar det som fullständigt uteslutet att ställa några som helst krav på retrofit av befintlig fordonsflotta. Fordonstillverkarna har följt, och fortsätter att följa, gällande regler. Att eCall-regleringen redan från början är ett exempel på dålig EU-reglering ligger utanför fordonstillverkarnas kontroll.

Eftermarknadslösningar enligt "Typ 4", dvs. "stand alone-lösningar" som enkelt kan installeras av fordonsägaren själv kan vara en väg framåt. Det är viktigt att denna typ av lösning är mycket enkel och inte på något sätt behöver integreras med fordonens mjukvara. Denna förutsättning betraktar vi som nödvändig av säkerhetsskäl och inte minst för att hålla fordonstillverkarna fria från ansvar för produkter tillverkade av tredje part. Begränsningen bör visserligen innebära att denna enkla typ av självinstallerade produkter inte kommer kunna erbjuda samma bredd av funktioner (MSD) som "legal"- eller TPS eCall erbjuder i dag. Däremot kan en produkt som exempelvis kan larma 112 vid olycka, ange bilens position och i bästa fall även överföra röstsamtal, vara ett alternativ till att inte ha någon eCall-funktion över huvud taget i fordon som saknar TPS eCall över 4G.

Eftermarknadslösningar "Typ 5" som bygger på larmfunktioner i t.ex. mobiltelefoner bör enligt vår uppfattning vara dedikerade för användning i fordon som ersättning för eCall för att vara ett seriöst alternativ. Redan i dag erbjuder Apple funktionen kraschdetektering i iPhone 14 och senare, liksom i Apple Watch 8 eller senare. Av Apples hemsida framgår att kraschdetektering är avsett att upptäcka allvarliga bilolyckor – till exempel krockar framifrån, från sidan och bakifrån samt vältningar – som involverar sedanbilar, minibussar, stadsjeepar, pickupbilar och andra passagerarbilar.

Många fordonsägare har i praktiken således redan en form av eftermarknadslösning i syfte att kompensera för förlorad eCall-funktion. Mobility Sweden kan dock inte avgöra hur pass tillförlitlig denna lösning är (exempelvis risk för falsklarm) och hur väl den fungerar i händelse av en olycka. Vår uppfattning är att SOS Alarm bör ha en avgörande roll i att avgöra vilka eftermarknadslösningar som är trovärdiga och eftersträvarsvärda.

### *3. Hur ser industrin på tidplanen presenterad i KOM's förslag (Tentative Roadmap)?*

Mobility Swedens uppfattning är att eftermarknadslösningar bör utformas i fri konkurrens. För att nå framgång och snabbt kunna presentera en fungerande produkt krävs sannolikt samarbete med såväl SOS Alarm som med olika fordonstillverkare, baserat på frivillighet. Standarder, vägledningar och rekommendationer bör fastställas i ett så tidigt skede som möjligt i syfte att göra spelplanen är känd.

Mobility Sweden förutsätter att det inte kommer ställas några krav riktade mot fordonstillverkarna gällande retrofit. Vi förutsätter också att det inte kommer ställas några krav riktade mot fordonstillverkarna att ge tredje part tillgång till fordonens mjukvara vid utvecklingen av eftermarknadslösningarna. Vår uppfattning är därför att tidplanen i första hand bör vara föremål för diskussion mellan kommissionen och nationella myndigheter i syfte att underlätta för de företag som ser en affär i att utveckla en eftermarknadslösning på marknadsmässiga villkor.

#### 4. Vilka konsekvenser för de olika alternativen i KOM's förslag ser svensk bilindustri?

Mobility Swedens bedömning är att en förhållandevis billig och enkel "stand alone-lösning", som fordonsägaren själv installerar i bilen, kan bidra till att fler bilar i den befintliga fordonsflottan har någon form av eCall-funktion, jämfört med om eftermarknadslösningar inte kan erbjudas. En dedikerad mobil-app, som av SOS Alarm bedöms fylla sitt syfte, bör ge samma effekt.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt bedömer vi emellertid att dessa eftermarknadslösningar kommer ha begränsad effekt. Trafikanalys gör i sin rapport "Framtida trafiksäkerhetsrisker med 2G/3G-eCall-system" bedömningen att risken för omkomna och allvarligt skadade på grund av icke fungerande eCall 2028 är låg, men inte obefintlig. Mobility Swedens uppfattning är att utvärderingen av eCall-regleringens faktiska effekter på trafiksäkerheten generellt är bristfällig. Samtidigt är regleringen kostnadsdrivande och har visat sig skapa problem för såväl fordonstillverkare som för fordonsägare. Ett parallellspår till att utveckla eftermarknadslösningar för befintlig fordonsflotta, bör vara att skapa större kunskap om själva nyttan med kommissionens projekt.

#### 5. Finns det statistik på antal fordon?

- Både med eCall och TPS eCall
- TPS eCall utrustade med PS teknik
- TPS eCall inställda som standard

Mobility Sweden har under hösten 2024 tillgängliggjort den statistik som i dagsläget finns och har för närvarande inte bättre upplösning än vad som presenterats. Vi ser heller inte några möjligheter att kunna besvara frågorna ovan under överskådlig tid.

#### 6. Vilka förändringar behövs ifall TPS eCall inte används som standard?

TPS eCall kan, men behöver inte, använda sig av 4G. I det fall TPS eCall inte baseras på 4G så kommer funktionen att upphöra då de gamla mobilnäten (2G/3G) är nedsläckta. I det fall ett fordon är utrustat med såväl "legal" eCall över 2G/3G som TPS eCall över 4G, men av någon anledning har "legal" eCall vald som standard, kan fordonsägaren uppmanas att manuellt välja TPS eCall som ny standard. Det kan också göras av en verkstad genom en mjukvaruuppdatering och i vissa fall även via mjukvaruuppdatering "over the air" (OTA). Med stor sannolikhet skiljer sig de tekniska lösningarna och möjligheterna mellan olika fordonstillverkare.

#### 7. Vilka investeringar gör svensk bilindustri när det gäller eCall vid avstängningen av 2G och 3G?

Svenska fordonstillverkare och importörer fokuserar nu på att informera konsumenter och återförsäljare om vilka varumärken, modeller och funktioner som berörs av teknikskiftet i mobilnäten. Mobility Sweden har kontinuerlig kontakt med Konsumentverket, som i slutet av sommaren 2024 skickade ut ett brev till Mobility Swedens medlemmar med krav på information till berörda konsumenter.

#### 8. Hur ser svensk bilindustri på finansiering av KOM's förslag?

Mobility Sweden anser att finansieringen av eventuella eftermarknadslösningar för eCall ska bygga på marknadsekonomiska villkor. Med detta menar vi att företag som ser en affärsidé i att utveckla en eftermarknadslösning för eCall själva bör säkerställa nödvändig finansiering och själva ta den ekonomiska risken, precis som vid utveckling av vilken produkt som helst. Priset för olika eftermarknadslösningar bör bestämmas genom utbud och efterfrågan där fordonsägarnas intresse sannolikt kommer vara begränsande. En eftermarknadslösning för eCall, som samtidigt bidrar till att bilens komfortfunktioner kan fungera efter teknikskiftet, bedömer vi ha stora konkurrensfördelar.

*9. Vilken av KOM's förslag anser svensk bilindustri vara mest lämplig?*

Mobility Sweden välkomnar enkla och realistiska förslag till eftermarknadslösningar för den befintliga fordonsflottan så länge detta inte innebär några som helst krav riktade mot fordonsindustrin.

*10. Vilken av KOM's förslag anser svensk bilindustri vara minst lämplig?*

Vi motsätter oss alla förslag som innebär någon form av krav på retroaktivitet för befintlig fordonsflotta, tillgängliggörande av företagsspecifik information, åtkomst till mjukvara och integrering av tredjepartslösningar i fordon. Mobility Sweden motsätter sig alla förslag som direkt eller indirekt lägger något som helst ansvar för eftermarknadslösningar på fordonsindustrin.

*11. Finns det tillverkare som har egen motsvarighet till eCall?*

Enligt uppgift är BMW och MINI utrustade med det egna systemet "Intelligent eCall" som uppfyller lagkrav men har utökade funktioner och kan skicka mer data än ett MSD. I övrigt känner Mobility Sweden inte till fordonstillverkare med egna motsvarigheter.

Stockholm den 26 februari 2025

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,  
Senior rådgivare, regulatoriska frågor  
Mobility Sweden