

Rapport

eCall – ett teknikskifte som berör äldre bilar i Sverige



© Transportstyrelsen

Teknik väg

Regler vägteknik

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2025-5150

ISBN [\[Klicka och skriv\]](#)

Författare Elena Belkow

Månad År Maj 2025

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Denna rapport handlar om två huvudfrågor:

- kontrollbesiktning av eCall.
- hur man ska hantera den äldre, befintliga flottan av bilar som använder 2G- och 3G-teknik ("legacy fleet").

EU-direktiv 2014/45/EU för kontrollbesiktning av fordon anger rekommenderade metoder för besiktningar, men medlemsstater kan välja att undanta vissa kontroller om de kan säkerställa likvärdig säkerhet. I Sverige har man valt att göra vissa undantag och anpassningar. Vissa kontroller, exempelvis för eCall, är inte genomförbara på grund av brist på tekniskt stöd, och det saknas relevant information från bilindustrin. Enligt EU-förordning 2019/621 är tillverkare inte skyldiga att ge nödvändig information om eCall till besiktningsorgan, vilket gör det svårt att genomföra tester.

Från och med 2026 planeras en förändring av besiktningssystemet för eCall, men detta kräver uppdaterade regler och teknisk standardisering. Det har diskuterats om eCall ska hanteras inom ett större arbete som ska drivas av EU-kommissionen i ett framtida reviderat besiktningspaket.

I slutet av 2027 sker ett tekniskifte. Då kommer 2G- och 3G-nätet att sluta fungera och därmed kommer 2G- och 3G-baserade eCall inte längre att kopplas upp. I det nuvarande förslaget till ändring av kontrollbesiktningsföreskrifterna är hela kontrollen av eCall borttagen.

Det största problemet är att det är svårt att avgöra om en bil har ett eCall som fungerar som det ska. Det leder till en osäkerhet om hur kontrollen ska genomföras, särskilt när tillverkare tänder varningslampor för andra orsaker än uppkopplingsproblem, vilket skapar oklarhet vid besiktningen. Transportstyrelsen föreslår att kontrollen av eCall tas bort tills dessa problem kan lösas på ett mer tekniskt och framtidssäkert sätt. Samtidigt betonar Transportstyrelsen att bilar ska vara utrustade med eCall enligt vissa beskaftenhetsregler. Det innebär att om kontrollen av systemet vid kontrollbesiktningen avlägsnas, så betyder det inte att kravet på eCall tas bort.

Förslaget innebär att bilen inte blir underkänt eller får körförbud på grund av ett icke fungerande eCall-system, som inte heller påverkar bilens tekniska egenskaper.

När 2G- och 3G-näten stängs ner, påverkar det befintliga (äldre) bilflottor som använder eCall som är beroende av dessa nätverk. För att säkerställa att

eCall fortsätter att fungera i dessa bilar efter nedstängningen finns det flera lösningar som kan implementeras.

Transportstyrelsen har analyserat

- eCalls bakgrund
- kommissionens förslag till förstudier för att hantera den äldre flottan
- nationella förutsättningar.

Vi har kommit fram till att en 4G- och 5G-baserad så kallad TPS-lösning (tredjepartsservice) är ändamålsenlig för hanteringen av äldre bilar som är typgodkända efter den 31 mars 2018.

För att få fler bilar på våra vägar med fungerande eCall finns det två olika alternativ som har potential:

- självinstallerade eftermarknads-eCallenheter, som är halvpermanenta (kan installeras av bilägaren)
- flyttbara eftermarknads-eCallenheter, som är bärbara och kan utföra ett eCall, till exempel smartphones eller externa navigationsenheter.

De föreslagna alternativen kommer att studeras av kommissionen och resultaten av förstudierna förväntas vara färdigställda kvartal 3 år 2025. Därefter ska standarder och rekommendationer tas fram samt piloter genomföras. Pilotfasen beräknas till kvartal 4 2027–kvartal 3 2028. En informationskampanj är planerad till kvartal 4 2028–kvartal 3 2029.

Transportstyrelsen är positiv till kommissionens förslag till förstudie och vi studerar alla alternativ som föreslås. Förslaget omfattar alla alternativ som finns i dag för att lösa problemet med den äldre bilflottan.

Begrepp och förkortningar

Nedan Förklaras några begrepp och förkortningar som används genom hela rapporten, några uttryck som används endast en gång har en fotnot på sidan de använts på och som förklarar dem där i det sammanhang de brukats.

Begrepp eller förkortning	Förklaring
CBA	Cost-benefit analysis (lönsamhetsbedömning)
eCall	Ett system som används i bilar i hela EU och som automatiskt ringer upp larmnumret 112 om en bil råkar ut för en allvarlig trafikolycka. I denna rapport eCall avser ”112 eCall”, dvs. obligatorisk eCall efter den 31 mars 2018. Kravet gäller enbart för nya modeller av personbilar och lätta lastbilar.
HMI	Human-Machine Interface (Människa-maskin-gränssnitt)
IDIADA	Leverantör av olika lösningar för fordonsindustri
IVS	In-Vehicle Systems (system i fordon)
Legacy fleet	Bilar med eCall som slutar fungera vid teknikskiftet (äldre bilar). ”Legacy fleet” är den äldre, befintliga flottan med obligatorisk eCall efter den 31 mars 2018
M1	Personbilar
MSB	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
MSD	Minimum Set of Data (Minsta uppsättning data)
MVWG	Motor Vehicle Working Group (arbetsgrupp i EU)
N1	Lätta lastbilar

OEM	Original Equipment Manufacturer (Originaltillverkare)
PSAP	Public Safety Answering Points, SOS Alarm (Samhällets olycksfalls- och säkerhetstjänst)
PTS	Post- och telestyrelsen
Plugtest	Är en testmetod där man kontrollerar om olika komponenter eller delar av systemet fungerar tillsammans när de ansluts till varandra.
sAFE project	Aftermarket eCall For Europe project (Eftermarknadsprojekt inom EU)
SWEDAC	Myndighet för kvalitet och säkerhet
TPS	Third-Party Services (Tredjepartstjänster)
TPS eCall	eCall via tredjepartstjänster
Trafikanalys	Svensk statlig förvaltningsmyndighet
TSFS	Transportstyrelsens föreskrifter

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR.....	5
INNEHÅLL	7
1 INLEDNING	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Syfte och frågeställningar	9
1.3 Avgränsningar	9
2 KONTROLLBESIKTNING AV ECALL.....	10
2.1 Problemanalys för eCall.....	10
2.2 Resultatet av problemanalysen	12
2.3 Rekommendation om vad som ska förändras	13
2.4 Konsekvensen av rekommendationerna	14
2.5 Alternativa lösningar	14
2.6 Lagar, förordningar och föreskrifter som påverkas.....	14
2.7 Konsekvenser för berörda parter	14
2.8 Utredningar/underlag som finns som stöd för att lösa problemet.....	14
3 ECALL – DEN ÄLDRE FLOTTAN AV BILAR	15
3.1 Problemanalys för den äldre flottan	15
3.2 Transportstyrelsens problemanalys.....	17
3.3 Industrins syn på frågan om den äldre flottan	21
3.4 SOS Alarms syn på frågan om den äldre flottan	22
3.5 eCall-lösningar för äldre flottan.....	22
3.6 Resultat av problemanalys	23
3.7 Rekommendation.....	24
4 NATIONELLA FÖRUTSÄTTNINGAR KOPPLADE TILL TRAFIKSÄKERHETSRISKER MED 2G OCH 3G ECALL OCH TPS ECALL	24
5 SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER KRING HANTERING AV KONTROLLBESIKTNING OCH DEN ÄLDRE BILFLOTTAN SAMT KONSEKVENSER	25

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Systemet eCall används i bilar i hela EU. Systemet aktiveras automatiskt så snart sensorer eller processorer i bilen (till exempel krockkudden) upptäcker en allvarlig incident. När systemet har startat ringer eCall automatiskt det europeiska nödnumret 112, upprättar en telefonlänk till lämplig larmcentral (Public Safety Answering Points, eller PSAP, som är SOS Alarm i Sverige) och skickar detaljer om olyckan. Det är till exempel i form av MSD (Minimum Set of Data), inklusive tidpunkten för incidenten, den krockade bilens exakta position, antal passagerare, fordonsinformation, färdriktningen med mera. eCall kan också aktiveras manuellt genom att man trycker på en knapp i bilen.

Ett detaljerat ramverk finns på EU-nivå för att säkerställa att eCall fungerar.

Efter den 31 mars 2018 behöver alla nya typer av personbilar (kategori M1) och lätta lastbilar (kategori N1) i EU vara utrustade med larmsystemet eCall. Det är dessa två kategorier bilar som denna rapport handlar om. I dag fungerar eCall via 2G- och 3G-näten. Just nu pågår ett tekniskskifte då dessa nät avvecklas. Sveriges största teleoperatörer har påbörjat nedstängningar av 3G-näten. De planerar också att stänga ner 2G-näten i slutet av 2027. Konsekvensen blir att 2G- och 3G-baserade eCall kommer att sluta fungera i bilar. De nya nätverken (4G och 5G) och de gamla (2G och 3G) använder olika teknologier. SOS Alarm kommer att kunna ta emot 2G- och 3G-baserade eCall så länge 2G- och 3G-nätet fungerar. SOS Alarm kommer att kunna ta emot 4G- och 5G-baserade eCall från och med den 1 januari 2026.

Informationen ovan resulterar i fyra centrala punkter:

- De tekniska specifikationerna som den rättsliga ramen för eCall bygger på behöver uppdateras.
- Nya M1- och N1-bilar måste utrustas med 4G- och 5G-baserade eCall-teknik.
- Kontrollbesiktning ska hantera både äldre bilar och nya bilar.
- Frånvaron av 2G- och 3G-nätverk i en medlemsstat innebär att bilar utrustade med endast 2G- och 3G-baserad eCall (den äldre flottan, ”legacy fleet”) inte längre kan använda eCall-tjänsten.

I dag finns det inte något krav på att biltillverkarna är skyldiga att uppgradera bilar som förlorar sin eCall-funktion när de gamla mobilnäten avvecklas. Det beror på att biltillverkarna följer det EU-gemensamma regelverket för eCall, vilket fortfarande bygger på 2G och 3G. Regelverket

för eCall (förordningen (EU) 2015/758) har nyligen uppdaterades med 4G och 5G (förordningen (EU) 2024/1180)). Därför kan typgodkännandemyndigheter inom EU från och med den 1 januari 2025¹ även typgodkänna bilar som baserar eCall på 4G och 5G.

Från och med den 1 januari 2026 ska nationella myndigheter vägra att bevilja nya typgodkännanden eller utökningar av befintliga typgodkännanden av bilar, system, komponenter eller separata tekniska enheter, om dessa inte överensstämmer med den uppdaterade förordningen (EU) 2015/758.

Från och med den 1 januari 2027 ska alla nytilverdade bilar som är godkända första gången efter den 31 mars 2018 utrustas med 4G- och 5G-baserade eCall.

De bilar som redan är i trafik och bilar som registreras fram till den 1 januari 2027 och som kommer att ha 2G- och 3G-baserade eCall kommer i och med nedstängningen inte att kunna kommunicera vid en nödsituation.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna rapport är att

- analysera förutsättningar för att bilägarna inte ska bli drabbade av anmärkning vid kontrollbesiktning på grund av brist på 2G- och 3G-nätkommunikation och teknisk information om hur eCall ska testas
- analysera frågan om framkomlig väg för att säkerställa eCalls funktionalitet för de bilar som drabbas (äldre flottan).

1.3 Avgränsningar

Transportstyrelsen tar hänsyn till information om 2G- och 3G-avvecklingen i Sverige från operatörer. Även information om övergångsperioden från 2G och 3G till 4G och 5G utifrån nyligen uppdaterade (EU) 2015/758 beaktas i uppdraget. Utifrån alla förutsättningar för uppdraget pågår ett föreskriftsarbete för uppdatering av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning. Uppdraget har haft fokus på fordonsområdet och är av nationell betydelse.

¹ Transportstyrelsen måste troligen vänta på att den reviderade (EU) 2017/79 träder ikraft. Det är den som möjliggör godkännande.

2 Kontrollbesiktning av eCall

2.1 Problemanalys för eCall

I EU-direktiv för kontrollbesiktning av fordon (direktiv 2014/45/EU)² beskrivs bland annat rekommenderade metoder (artikel 6). Man ska som minimum genomföra de kontroller som finns i bilagan 1 till direktivet med hjälp av rekommenderade metoder. I bilagan beskrivs vidare att medlemsstaten får välja bort kontroller om de är trygga med att uppnå likvärdig säkerhetsnivå. När kommissionen gjorde regleringarna kunde de inte vara säkra på vad som var möjligt på sikt. De har därför lagt in hänvisningar till nationell reglering på flera ställen, vilket öppnar för nationella lösningar. Sverige följer direktivet med möjlighet för nationella lösningar, det vill säga inte i strid med direktivet.

Transportstyrelsen har tagit hänsyn till ovanstående vid framtagandet av föreskrifter, som i TSFS 2017:54, där vi har nyttjat möjligheten att lägga till eller ta bort och göra undantag baserat på nationella bedömningar. Med andra ord görs regelverket tillämpligt för svenska förhållanden.

När det gäller eCall specifikt, saknas för närvarande tillräcklig information från biltillverkarna. Det beror på att förordning (EU) 2019/621, som fastställer uppsättning av teknisk information, inte inkluderar något om eCall eller krav på att biltillverkare är skyldiga att tillhandahålla teknisk information om hur eCall ska testas.

Nästa problem är att Transportstyrelsen inte infört krav på att man ska uppfylla förordningen (EU) 2019/621, men en förordning är gällande oavsett om vi inför den i Sverige eller inte. Det betyder att kravet har hamnat mellan stolarna, då det inte finns något tillsynsansvar för vare sig oss på Transportstyrelsen eller SWEDAC³ som skulle kunna ha synpunkter på att besiktningen inte har information om test av eCall. Vi bedömer för närvarande att kontrollprogrammets kontrollpunkter inte är genomförbara just nu – med tanke på denna brist på information från tillverkarna om vilka bilar som ska ha systemen, hur de fungerar, vilken mjukvara de har etc.

Utöver denna rapport genomför vi ett föreskriftsarbete som omfattar ändring av befintliga föreskrifter och kommer att i en konsekvensutredning beskriva anledningen till att vi föreslår att kontrollen tas bort från besiktning och hur vi använder möjligheterna att göra undantag. Vårt förslag ska skickas ut på remiss under sommaren 2025 till svenska intressenter och därefter för notifiering till EU-organ.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02014L0045-20230520>.

³ Myndighet för kvalitet och säkerhet.

Frågor som återstår är vad som händer när bilägare kontrollbesiktat en bil som inte har fungerande eCall. Blir det körförbud? Det är inte bara på grund av brist på 2G- och 3G-nät som vi gör denna förändring. I nuvarande förslag till ändring av kontrollbesiktningsföreskrift är hela kontrollen av eCall borttagen. Det har lika mycket att göra med den övriga kontrollen och inte bara frågan om uppkoppling, det vill säga att det är i mindre grad en fråga om 2G och 3G. Det råkar vara så att den åtgärden även löser frågan om 2G och 3G, men problemet kring kontroll var uppmärksammat innan 2G- och 3G-problemet uppstod. Vi har ganska långa perspektiv. Ändringar av regleringar tar upp till två år; därför måste vi titta långt framåt. Även med 4G- och 5G-baserade eCall kommer problemet tillbaka på slutet av 2027 på grund av brist av information om de tekniska parametrarna för test av eCall.

Transportstyrelsen planerar att föreskrifter ska tillämpas även på bilar som har fungerande eCall baserade på 4G och 5G. Detta kommer att träda i kraft 2026 före nedsläckningen av 2G och 3G, och därmed kommer kontroll att utebli från 2026. Uppkopplingen av 2G och 3G ska fungera till slutet av 2027. Med andra ord skulle vi kunna genomföra kontroll fram till 2027 men vi har inga planerade föreskriftsändringar till sista december 2026. Här väljer vi i stället att gå i förväg och föreslår att kontrollen tas bort.

Det bör uppmärksammas att kommissionen nu jobbar med ett nytt besiktningspaket, och Transportstyrelsen hoppas då på att även eCall kommer att kunna hanteras på ett bättre sätt.

Regleringen av besiktningen av eCall gick för fort, det gick före andra system. Man borde ha avvaktat och lagt med eCall i det stora paketet med elektroniska system i förordning (EU) 2019/621, och där måste man ha förståelse för hur man ska kontrollera de elektroniska systemen. Det måste antagligen tillkomma någonting mer, någon form av standardisering eller it-stöd som går att använda för kontrollerna och det finns inte i dag.

En svensk position om hur eCall ska hanteras i besiktningspaketet kommer att presenteras i den framtida notifieringen.

Transportstyrelsen har ytterligare ett problem i regleringen: varningslampan ska tändas när det är fel på komponenterna och inte när det är problem med uppkopplingen. Men tillverkarna har valt att tända den här lampan av flera skäl än som är tvingande i regleringen. Nu kan man inte se av vilket skäl lampan är tänd. I vissa bilar kan man gå in i systemet och få en kod eller text på displayen och se anledningen, men om inte det går så blir det väldigt ottydligt för kontrollbesiktning av vilken anledning lampan är tänd.

Varningslampan varnar för att det är något fel med bilen och det är bilägarens skyldighet att se till att bilen är i föreskrivet skick och Transportstyrelsen har krav i regler om beskaffenhet på att bilar ska ha

eCall. Så bara för att eCall är borttagen från kontrollbesiktningen betyder det inte att man menar att bilen ska vara utan eCall. Det är ett skäl till att vi föreslår att ta bort kontrollen och behålla kraven i beskaftenhetsregleringen.

eCall bör vara en del av besiktningskontrollen men då ska det göras på ett tillämpligt sätt och vara framtidssäkrat.

2.2 Resultatet av problemanalysen

EU-direktivet för kontrollbesiktning, 2014/45/EU, har genom delegerat direktiv (EU) 2021/1717 kompletterats med en kontroll av 112-nöduppringningssystemet eCall som ska genomföras på de bilar där systemet är obligatoriskt. Kompletteringar infördes i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning. Flertalet av kontrollprogrammets kontrollpunkter kan inte genomföras i dagsläget. Det saknas it-tekniskt stöd och information om systemens ingående delar, funktion och självdiagnostik för att kontrollerna ska kunna genomföras. Kontrollen försvåras ytterligare av att det inte tydligt framgår vilka bilar som omfattas av obligatoriskt krav på att ha eCall.

Det finns ett obligatoriskt krav att nya typer av bilar som sätts på marknaden efter den 31 mars 2018 ska ha eCall, men äldre typer får fortfarande säljas och det framgår inte vid kontrollbesiktningen om en bil har ett obligatoriskt eCall eller inte. I direktiv 2014/45/EU, bilaga 1 stycke 5, beskrivs det att orsakerna till underkännande inte är tillämpliga i de fall då orsakerna avser krav som inte gäller enligt relevant lagstiftning för godkännande av bilar vid den tidpunkt då bilen första gången registrerades eller togs i bruk eller enligt efterjusteringskrav. Det innebär att bilar riskerar att underkännas felaktigt om kravet tillämpas på bilar som inte måste ha ett obligatoriskt eCall.

Utöver detta har telekombranschen beslutat att släcka ner delar av kommunikationssystemen som eCall använder och är beroende av. När kommunikation inte kan upprättas varnar bilens feldiagnossystem och varningslampan för fel i eCall tänds. Lampan ska vara tänd tills bilen ”repareras” eller konverteras så att systemet åter fungerar. Det är lämpligt att lampan är tänd och påminner om att systemet inte fungerar. Det finns inte krav på att lampan ska vara tänd i bilregleringen men tillverkare har likväl valt att varningslampan ska tändas. Det behövs ytterligare information från diagnossystemet för att förstå av vilken anledning varningslampan tänds. Tillverkares skyldighet att tillhandahålla nödvändig information vid besiktning finns i förordningen 2019/621/EU och där finns ännu inga krav på att information om eCall ska tillhandahållas av tillverkare. Sammanfattningsvis innebär det att bilens utformning, systemens komplexitet, brist på metod, utrustning och information om systemen att det är för svårt att genomföra en kontroll av eCall just nu. Direktivet

2014/45/EU medger undantag från kontrollprogram om vissa kontroller inte kan utföras.

Problembilden blir att bilar som genomgår en kontrollbesiktning där varningslampa för eCall varnar för fel i systemet underkänns på den punkten. Då någon reparationsåtgärd inte finns – förutsatt att man inte byter ut ingående delar som omfattar uppkopplingen – kommer bilen att underkännas på nytt vid nästkommande kontrollbesiktning, för att därefter när viss tid förflutit beläggas med körförbud. Närmast berörda parter är bilägare, samhället, företag (till exempel biltillverkare, larmoperatörer) och besiktningsbranschen.

Baserat på ovanstående problembeskrivning har Transportstyrelsen kommit fram till att kontrollbesiktning av eCall kan tas bort tills alla problem för att genomföra kontrollbesiktningen är lösta.

Vi har haft kontakt med Nederländerna och Finland angående frågan om kontrollbesiktning av eCall och den äldre flottan. Både Nederländerna och Finland har meddelat att de analyserar frågan men har inte kommit fram till någon slutsats.

2.3 Rekommendation om vad som ska förändras

Transportstyrelsen föreslår att hela kontrollen av eCall för både 2G- och 3G-baserade och 4G- och 5G-baserade eCall tas bort i sin helhet i besiktningsföreskriften (TSFS 2017:54, bilaga 1, punkt 7.13) till dess att det finns förutsättningar att göra de beskrivna kontrollerna.

Detta innebär att kontrollen av eCall inte blir utförd vid kontrollbesiktning och bilar som indikerar fel i eCall kommer inte att underkännas vid kontrollbesiktning. Däremot tas inte beskaffenhetskravet bort, vilket innebär att bilägare är skyldiga att underhålla bilarna så att de är i föreskrivet skick. Det blir med andra ord bilägarens ansvar att se till att, om bilen ska ha eCall, att det även fungerar, men någon kontroll vid kontrollbesiktning görs inte.

Föreskriftsarbete för att bland annat genomföra denna ändring är initierat och enligt tidplan ska ändringen träda i kraft 2026.

Kontrollen av eCall tas bort, men de bilar som har 2G- och 3G-baserade eCall kommer att ha funktionalitet så länge 2G- och 3G-nätet fungerar åtminstone hos en operatör. Telia planerar att avveckla 2G-nät i slutet av 2027. Bilar som har 4G- och 5G-baserade eCall kommer att ha sin funktionalitet vid fungerande 4G- och 5G-nät. SOS Alarm kommer att kunna ta emot 4G- och 5G-baserade eCall från och med 1 januari 2026. Krav på att bilar ska utrustas med eCall står kvar.

2.4 Konsekvensen av rekommendationerna

Konsekvensen av rekommendationerna är att bilar inte blir underkända vid kontrollbesiktning av eCall, och som följd kommer bilen inte att få körförbud.

2.5 Alternativa lösningar

Transportstyrelsen ser inte att det finns alternativa förslag till lösningar, eftersom den övergripande regleringen saknar de delar för eCall som krävs för att kontrollerna ska kunna genomföras vid kontrollbesiktning.

2.6 Lagar, förordningar och föreskrifter som påverkas

TSFS 2017:54 är den föreskrift som påverkas av förslaget. Inga andra författningar påverkas vare sig direkt eller indirekt.

2.7 Konsekvenser för berörda parter

Konsekvenser för bilägare om kontrollen behålls oförändrad är att cirka 450 000⁴ bilar kommer att kunna få körförbud år 2028, eftersom det vid kontrollbesiktning kommer att framstå som att eCall, som inte går att reparera, inte fungerar. Om eCall slutar att fungera återstår bilägaren skyldighet att se till att bilen är i föreskrivet skick men kontrollen vid besiktning utgår.

Konsekvensen för samhället är väldigt svår att beskriva i detalj, eftersom Transportstyrelsen inte vet vem eller vilka som äger de bilar som riskerar att drabbas. En slutsats är dock att många – både privatpersoner och företag – kan drabbas väldigt hårt, eftersom tillgång till bilar är en absolut nödvändighet för att ta sig till och från arbetsplatser och för olika typer av transporter. Man kan anta att vardagen för direkt drabbade människor och företag förändras drastiskt samt att det sannolikt blir många som indirekt drabbas av att varor och tjänster inte kan levereras.

Transportstyrelsen antar att det blir många problemfyllda dagar och kundmöten för kontrollbesiktningsbranschen, då de tvingas besluta om att underkänna bilar trots att funktionaliteten inte kan kontrolleras. Det föreskriftsförslag som arbetas fram nu avser att helt ta bort kontrollen av eCall vid kontrollbesiktning. Det skulle innebära att bilarna inte blir underkända, trots eventuella felmeddelanden på systemet.

2.8 Utredningar/underlag som finns som stöd för att lösa problemet

Lösningförslaget är att ta bort kontrollpunkten 7.13 i bilaga 1, TSFS 2017:54 (besiktningsföreskriften). Det underlag som finns är den

⁴ Trafikanalys rapport: <https://www.trafa.se/vagtrafik/riskanalys-av-automatlarm-i-fordon-2028-14929/>.

konsekvensutredning som görs i samband med att föreskriftsförslaget tas fram. Konsekvensutredningen om ändringar i TSFS 2017:54 publiceras i samband med att föreskriftsförslaget remitteras.

3 eCall – den äldre flottan av bilar

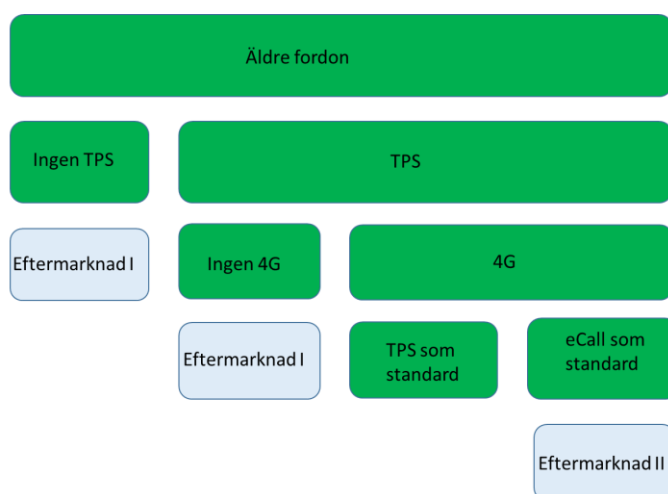
3.1 Problemanalys för den äldre flottan

Sedan 31 mars 2018 ska alla nya typer av personbilar och lätta lastbilar i EU vara utrustade med larmsystemet eCall. Kravet som infördes innebär att eCall fungerar via 2G- och 3G-näten. Just nu pågår ett tekniskifte, då 2G- och 3G-näten avvecklas. Sveriges teleoperatörer har påbörjat nedstängningar av 3G-näten. De planerar att stänga ner 2G-näten till slutet av 2027. Konsekvenser blir att 2G- och 3G-baserade eCall i bilar inte längre kommer att kunna kommunicera som avsett.

2G- och 3G-näten avvecklas inte bara i Sverige utan även i hela EU. Frågan om rekommendationer om hur man ska hantera bilar som har 2G- och 3G-baserad eCall (äldre bilar, ”legacy fleet”) har ställts till kommissionen vid olika tillfällen. EU-medlemsstater har efterfrågat en gemensam lösning.

Kommissionen presenterade den 29 november 2024 på EeIP (European eCall Implementation Platform) och sedan den 5 december 2024 på MVWG (Motor Vehicle Working Group) sitt förslag till förstudie, som kommer att rekommendera möjliga vägar framåt för att lösa problemet med eCall för den äldre flottan. Förslaget gäller bilar som är typgodkända efter den 31 mars 2018 med obligatoriska 112-baserade eCall In-Vehicle Systems (IVS).

Kommissionen ägnar särskild uppmärksamhet i förslaget åt TPS-lösningar för eCall. Se bild nedan.



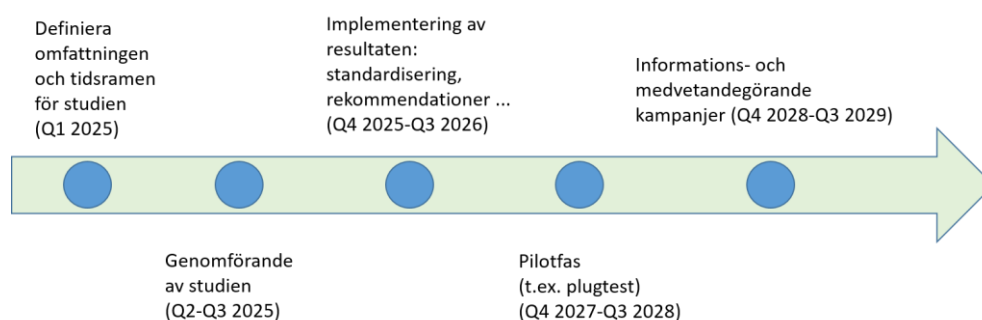
Utöver ovanstående väg fram så analyserade kommissionen två tidigare förstudier:

- Idiada förstudie om eftermontering av 4G- och 5G-baserade eCall
- sAFE Projects om eftermarknadslösningar.

Kommissionen kom fram till att Idiadas förslag om eftermontering inte är möjlig på grund av komplex teknik och logistik, höga kostnader för teknik samt behov av förnyat typgodkännande. Från sAFE Project-förstudien om eftermarknadslösningar valde kommissionen två typer av eftermarknadslösningar med potential:

- Typ 4. Självinstallerade eftermarknads-eCallenheter, som är halvpermanenta och kan installeras av bilägaren.
- Typ 5. Flyttbara eftermarknads-eCallenheter, som är bärbara och kan utföra ett eCall, till exempel smartphones eller externa navigationsenheter.

Kommissionen har även presenterat en preliminär tidplan för förstudier för eftermarknadslösningar, se bilden nedan:



I. Undersöka status för TPS-systemen på marknaden och vilka förändringar som behövs för att använda dem

I.1: Undersöka status och andel av TPS-systemen på marknaden

I.2: Vilka förändringar som behövs för att använda TPS-system om det inte används som standard (**Eftermarknad II**)

II. Undersöka eftermarknadslösningarna typ 4 och typ 5 (**Eftermarknad I**)

II.1: Marknadsundersökning av redan existerande system (typ 4 och 5)

II.2: Utföra CBA (cost-benefit analysis) för de valda eftermarknadslösningarna (typ 4 och 5)

II.3: Definiera krav för dessa system (baserat på rekommendation av sAFE Project)

Kommissionen förväntar sig följande resultat av deras förstudie, se bild under:

Del	Steg	Resultat
I. Undersöka statusen för TPS-systemen på marknaden och vilka förändringar som krävs för att kunna använda dem	I.1 Undersöka status och marknadsandel för TPS-systemen	När frågorna besvarade uppdatera den uppskattade volymen av äldre fordonsflottan som inte fungerar när 2G/3G stängs av
	I.2 Vilka förändringar krävs för att använda TPS-system om de inte används som standard	Procedurbeskrivning för hur TPS-systemet görs till standard
II. Undersöka eftermarknadslösningar av typ 4 och typ 5	II.1 Marknadsundersökning av redan existerande system (typ 4 och 5)	Overview on existing system which have the potential to fulfill the requirements (outcome of sAFE Project)
	II.2 Genomföra en kostnads-nyttoanalys (CBA) av de valda eftermarknadslösningarna (typ 4 och 5)	Kostnads-nyttoanalys (CBA) av eftermarknadslösningarna
	II.3 Definiera krav för dessa system	Uppsättning av krav för prestanda, HMI, drift, installation, integritet/dataskydd

Endast frågorna i steg I.1 i ovanstående förstudie är belysta:

1. Hur många M1- och N1-bilar är utrustade med både det obligatoriska 112-eCall IVS och TPS eCall IVS?
2. Hur många av dessa TPS eCall IVS är utrustade med 4G och 5G kommunikationsteknologi?
3. Hur många av dessa TPS eCall IVS är inställda som standard för att utföra eCall?
4. Är antalet fel för TPS känt? (Hur många gånger misslyckas TPS utlösa eCall?)
5. Vilka förändringar behövs för att använda TPS-system ifall det inte är det som används som standard?

3.2 Transportstyrelsens problemanalys

Transportstyrelsen har analyserat informationen med förslaget från kommissionen till förstudien kring den äldre bilflottan och är positiv till förslaget. Vi studerar alla de alternativ som föreslås. Förslaget omfattar alla alternativ som finns i dag för att lösa problemet med den äldre flottan.

TPS eCall

Förslaget avser TPS eCall-lösningar för bilar som är typgodkända efter den 31 mars 2018 och har obligatoriska krav på 112-baserade eCall. Många nya typer av bilar har TPS eCall-lösning som fungerar via 4G- och 5G-nät (det finns också de som fungerar via 2G och 3G). Det innebär att bilen ringer till SOS Alarm via 4G- och 5G-baserade TPS eCall. Dessa lösningar bygger på modernare teknik och väntas fortsätta fungera efter nedsläckningen av 2G- och 3G-näten. Vid användandet av en TPS eCall-lösning krävs en del tekniska åtgärder och eventuellt måste regelverket på EU-nivå uppdateras.

Fördelarna med att använda 4G- och 5G-baserade TPS:

- Framtidssäkerhet: 4G och 5G är de nuvarande och framtida standarderna för mobilnätverk, vilket innebär att en 4G- och 5G-baserad TPS-lösning kommer att vara kompatibel med de modernare nätverken under lång tid framöver. Det ger långsiktig stabilitet och minskar risken för att systemet blir föråldrat.
- Högre hastighet och tillförlitlighet: 4G och 5G erbjuder snabbare dataöverföring och högre tillförlitlighet, vilket kan förbättra eCall-funktionaliteten, till exempel vid snabbare sändning av nödsignaler och data till räddningstjänst.
- Kompatibilitet med moderna teknologier: De flesta nya TPS-lösningar för eCall är redan designade för att vara kompatibla med 4G och 5G. Det innebär att äldre bilar kan uppgraderas utan att man behöver byta ut hela telematiksystemet.

Det finns också utmaningar och faktorer att överväga:

- Kostnad för uppgradering: Om det krävs uppgraderingar av bilarnas interna system (till exempel modem, antenn eller telematikkontroller) för att kunna använda en 4G- och 5G-baserad TPS som standard, kan det bli en kostnadsfråga. Det kan vara en betydande investering beroende på antalet bilar i flottan. Samtidigt har till exempel en biltillverkare angett att de kan göra uppgraderingar för sina kunder utan kostnad.
- Operatörernas 4G- och 5G-täckning: För att en 4G- och 5G-baserad TPS ska fungera optimalt, måste det finnas en bra täckning i de områden där bilarna kommer att användas. Även om 4G- och 5G-näten är utbredda i många delar av världen, kan det fortfarande finnas områden med begränsad täckning. I Sverige har Post-och telestyrelsen (PTS) auktionerat ut 2G- och 3G-nätens nuvarande frekvenser. Detta gör att de istället kan användas i 4G- och 5G-näten. Därför kan man förvänta sig att täckningen i Sverige kommer att bli lika bra i framtiden.

- Regulatoriska krav: Det finns krav på hur TPS eCall används i dag i (EU) 2017/79 men uppdatering av EU-regelverket kommer eventuellt att krävas när bara TPS eCall utan 112-baserade eCall ska användas.

Slutsats:

4G- och 5G-baserade TPS för eCall kan rekommenderas för äldre bilar, men det beror på kompatibilitet med de befintliga systemen i bilarna. Om bilarna har moderna, modulära telematiksystem som kan uppgraderas med nya 4G- och 5G-komponenter, kan detta vara ett bra alternativ för att framtidssäkra flottan. Dock kan det krävas investeringar i hårdvaruuppgraderingar och installation för att säkerställa att systemen fungerar korrekt och uppfyller alla regulatoriska krav. Om bilarnas system inte är kompatibla med dessa nätverk, kan det vara mer kostnadseffektivt att överväga en fullständig uppgradering av telematiksystemet.

Eftermarknadslösningar

Förslaget avser även eftermarknadslösningar för att öka eCall-användningen för bilar (typ 4 och 5). Dessa lösningar kommer att inkludera ett större antal bilar: äldre flottan som inte har TPS eCall och även 2G- och 3G-baserade TPS eCall.

Fördelarna med eftermarknadslösningar:

- Kostnadseffektivitet: Att installera en eftermarknadslösning kan vara betydligt billigare än att byta ut hela bilens system för att stödja eCall.
- Snabb installation: Eftermarknadslösningar kan ofta installeras snabbare än att uppgradera hela bilsystemet.
- Kompatibilitet: Det finns moderna enheter som är designade att fungera med äldre bilar och som kan vara kompatibla med de befintliga systemen (till exempel telematik och kommunikationssystem).
- Ökad säkerhet: Genom att lägga till en eCall-enhet kan man säkerställa att äldre bilar också uppfyller de senaste säkerhetsstandarderna och reglerna, vilket är viktigt för både förarens och passagerarnas säkerhet.

Nackdelarna och utmaningarna:

- Begränsad integration: Eftermarknadslösningar kan ibland ha begränsad integration med bilens befintliga system, särskilt om bilen är mycket gammalt eller har särskilda funktioner som inte är standard.

- Eventuellt årligt underhåll: Vissa lösningar kan kräva uppdateringar eller underhåll för att säkerställa att de fungerar effektivt och är kompatibla med de senaste tekniska kraven.
- Kompatibilitet med länder och regleringar: Regler kring eCall kan variera beroende på land och biltyp, och det är viktigt att säkerställa att en eftermarknadslösning uppfyller specifika lokala krav.

Man bör tänka på följande:

- Funktionalitet: Kontrollera att den valda lösningen faktiskt uppfyller de funktioner som krävs för eCall, som automatisk nödsamtal och geolokalisering.
- Certifiering och standarder: Se till att eftermarknadslösningen är certifierad och följer EU-regler (om man är i Europa), eftersom eCall är obligatoriskt för nya typer av bilar, och äldre bilar kan behöva en lösning som följer standarder.
- Kompatibilitet med bilen: Vissa bilar kan behöva specifika anpassningar, så det är viktigt att välja en lösning som är känd för att fungera med äldre modeller.

Slutsats:

Eftermarknadslösningar kan vara en bra väg att gå för äldre bilar för att uppgradera till eCall och säkerställa efterlevnad av säkerhetsregler. Det är viktigt att välja en lösning som passar bilen, är certifierad och lätt att installera och underhålla.

Alla föreslagna lösningar för eCall kommer att använda ett 4G- och 5G-nätverk.

Den föreslagna studien från kommissionen har ännu inte rekommenderat vilken lösning de föredrar och har inte påbörjat steg II.2 (CBA - Nyttokostnadsanalys). Därför är det i dagsläget mycket svårt att uttala sig om finansiella aspekter så som kostnadsvolym samt vilka som kommer att vara berörda kostnadstagare beroende på vilken lösning som kommer att föredras.

Den enda indikation Transportstyrelsen hittills har fått avseende kostnaden för att gå över till TPS eCall hos en biltillverkare är att den kan uppgradera nödkommunikationssystem och koppla TPS eCall utan kostnad för sina kunder.

Transportstyrelsen kan framföra att kostnader tillkommer för eftermarknadslösningar för den äldre flottan och att det finns risk för att bilägare får stå för den.

Reglering som behöver uppdateras

Inom EU:

2017/79 tekniska kraven

2015/758 – huvudregelverket – standarder för eCall.

I Sverige:

Nationell föreskrift 2016:22 punkt 72.

3.3 Industrins syn på frågan om den äldre flottan

Mobility Sweden (svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar) har fått möjlighet att svara på frågor från Transportstyrelsen om äldre bilar kopplat till avvecklingen av 2G och 3G i samband med en presentation från kommissionen den 29 november 2024. Presentationen tillsammans med frågorna skickades ut till Mobility Swedens medlemsföretag den 19 februari 2025.

Mobility Sweden förutsätter att medlemsföretagen tagit del av presentationen, även om det är oklart om alla är införstådda med förslagets innebörd.

Mobility Sweden anser att beskrivningen av studiens upplägg är tydlig och att flödesbeskrivningen är bra, särskilt för bilflottans behov av eftermarknadslösningar för att upprätthålla eCall-funktionen.

Angående tidsplanen i kommissionens förslag anser Mobility Sweden att eftermarknadslösningar bör utvecklas i fri konkurrens och att samarbete mellan SOS Alarm och bilföretagen är viktigt. Mobility Sweden förutsätter att det inte kommer att ställas krav på eftermontering ("retrofitting") eller åtkomst till bilens mjukvara.

Konsekvensen av kommissionens förslag om en enkel lösning som kan installeras av bilägaren anser Mobility Sweden vara effektiv, men att trafiksäkerhetseffekten av lösningen är begränsad.

Mobility Sweden har tillgång till viss statistik på ett antal berörda bilar men de kan inte ge mer detaljerad information vid denna tidpunkt.

Om TPS eCall inte är baserad på 4G, kommer funktionen att upphöra när gamla mobilnät stängs av. Förändringar i installationen behövs, om inte TPS eCall används som standard. Bilägare kan behöva ändra standardinställningen manuellt eller genom mjukvaruuppdatering av eCall baserad på 4G och 5G.

Mobility Sweden anser att finansieringen av eftermarknadslösningar utifrån kommissionens förslag bör baseras på marknadsekonomiska villkor, och företag som utvecklar lösningar bör själva stå för finansieringen och den ekonomiska risken.

Om man pratar om mest lämpliga förslag från kommissionen så välkomnar Mobility Sweden enkla och realistiska förslag, förutsatt att inga krav ställs på bilindustrin.

Mobility Sweden motsätter sig däremot förslag som innebär retroaktiva krav, åtkomst till företagsinformation eller integration av tredjepartslösningar i bilar. Sådana förslag från kommissionen skulle vara de minst lämpliga.

Sammanfattningsvis betonar Mobility Sweden att eftermarknadslösningar för eCall ska utvecklas på marknadsmässiga villkor och att krav på retrofit eller integration av tredjepartslösningar inte bör ställas på bilindustrin.

3.4 SOS Alarms syn på frågan om den äldre flottan

Transportstyrelsen kontaktade även SOS Alarm angående olika lösningar för den äldre flottan. SOS Alarm ser ingen skillnad utifrån sitt perspektiv mot i dag när det gäller frågan om 2G, 3G, 4G eller 5G. SOS Alarm ser positivt på TPS eCall-lösningen för att de gör en första filtrering av inkomna TPS eCall innan de når SOS Alarm, vilket sannolikt innebär att SOS Alarm slipper hantera många onödiga anrop. Negativt i TPS eCall-lösningen är att SOS Alarm inte har koll på hela kedjan: de vet inte vilken bedömning TPS gjort innan de ringer till SOS Alarm.

SOS Alarm kommenterar eCall-lösning som fungerar via mobiltelefon. SOS Alarm ser egentligen inte detta som en eCall-lösning. eCall kommer in som ett vanligt 112-anrop till SOS Alarm och är inte flaggat som ett eCall. Sedan finns det en brist i att det är en syntetröst som läser upp olycksmeddelandet och det tar så lång tid som cirka 30 sekunder.

3.5 eCall-lösningar för äldre flottan

Tvingande eller rekommendationer eCall-lösningar för äldre bilar? Svar på frågan om framtida lösningar för eCall för den äldre bilflottan och om dessa kan vara tvingande eller om det är bättre att använda rekommendationer beror på flera faktorer, både tekniska och regulatoriska.

Det är eventuellt möjligt att Transportstyrelsen kan införa tvingande krav för eCall-teknologi för äldre bilar, särskilt när det gäller säkerhetsstandarder. EU har redan infört tvingande krav på eCall för nya bilar som säljs inom EU, men dessa krav gäller primärt för nya typer av bilar. För den äldre flottan, som inte omfattas av dessa regler, kan det vara svårt att införa obligatoriska krav i samma utsträckning, även om vissa marknader kan börja sätta press på att uppgradera äldre bilar.

För de äldre bilarna kan det vara mer realistiskt att fokusera på att ge rekommendationer för att installera eftermarknadsprodukter som kan

uppgradera bilparkens säkerhetssystem, såsom 4G- och 5G-baserade TPS eCall eller eftermarknadslösningar. Det skulle vara en flexiblare lösning för bilägare, vilket gör det möjligt för dem att välja om de vill uppgradera sina äldre bilar för att uppfylla nya säkerhetskrav och rekommendationer, snarare än att göra det obligatoriskt.

En eftermarknadsuppgradering möjliggör för äldre bilar att aktivera 4G- och 5G-baserade TPS eCall, vilket innebär att de kan kontakta räddningstjänst automatiskt vid en olycka. Det kan i framtiden vara en mycket värdefull lösning för bilägare som vill förbättra säkerheten utan att byta ut hela flottan. Här kan rekommendationer vara mer passande än tvingande krav, beroende på hur fort tekniken sprids och om säkerhetsmyndigheter anser att detta system är tillräckligt robust för att rädda liv.

Det finns också andra eftermarknadsalternativ som gör att äldre bilar kan uppgraderas till att stödja eCall. Dessa lösningar kan vara flexibla, enkla att installera och kan anpassas till olika typer av bilflottor. Dessa lösningar skulle troligtvis erbjudas som ett alternativ snarare än ett krav, vilket ger företagen som utvecklar eftermarknadsalternativen möjlighet att väga kostnader och fördelar.

I vissa regioner eller länder kan det finnas ett tryck för att öka säkerheten i gamla bilflottor genom att rekommendera eller till och med kräva säkerhetssystem som eCall. Det skulle kunna vara ett sätt att säkerställa att även äldre bilar drar nytta av de säkerhetsförbättringar som eCall kan erbjuda. Om Transportstyrelsen börjar införa sådana regler, kan det bli ett obligatoriskt krav för äldre bilar eller bilägare att installera eCall.

Sammanfattningsvis verkar det för närvarande troligare att lösningar för den äldre flottan, som 4G- och 5G-baserade TPS eCall och eftermarknadsalternativ, skulle vara rekommendationer snarare än tvingande krav. Dock kan förändringar i regleringar och nya säkerhetskrav med tiden göra dessa lösningar obligatoriska.

3.6 Resultat av problemanalys

Utifrån det som har sagts ovan har Transportstyrelsen kommit fram till följande scenarier för den äldre bilflottan:

Scenario 1 – Krav på att byta ut gamla 2G- och 3G-baserade eCall till 4G- och 5G-baserade eCall: Det går inte att tvinga bilägare att byta ut gamla 2G- och 3G-baserade eCall till 4G- och 5G-baserade eCall på grund av att bilen redan är typgodkänd med 2G- och 3G-hårdvara.

Scenario 2 – Frivilligt att byta ut gamla 2G- och 3G-baserade eCall till 4G- och 5G-baserade eCall: Det är önskvärt, men utifrån EU-regelverket är det kanske inte möjligt att byta ut gamla 2G- och 3G-baserade eCall till 4G- och

5G-baserade eCall rent tekniskt även om bilägaren vill göra det. Det här är beroende av möjlighet och vilja hos tillverkarna. Kommissionen kom fram till att förslaget om eftermontering inte är möjligt på grund av komplex teknik och logistik, höga kostnader för teknik samt behov av förnyat typgodkännande.

Scenario 3 – En lösning för nödkommunikation i bilen är att använda en 4G och 5G-baserade TPS-lösning som redan finns i bilar. Andra lösningar är till exempel självinstallerade eftermarknads-eCallenheter, som är halvpermanenta eller flyttbara eftermarknads-eCallenheter. Dessa skulle dock inte uppfylla det ursprungliga kravet på ett IVS eCall, men de skulle ge en liknande funktionalitet.

3.7 Rekommendation

Transportstyrelsen rekommenderar scenario 3-lösningen för att hantera problemet med den äldre bilflottan. Med denna lösning kommer alla behov för nödkommunikation för dessa äldre bilar i de senaste nätverken (4G och 5G) att uppfyllas, när 4G- och 5G-baserade TPS eCall kommer att fortsätta fungera och när det finns tillgång till 4G- och 5G-baserade eftermarknadslösningar (typ 4 eller typ 5 eller båda).

4 Nationella förutsättningar kopplade till trafiksäkerhetsrisker med 2G och 3G eCall och TPS eCall

Det fanns cirka 1,9 miljoner bilar sedan mars 2018 till och med den 31 oktober 2023 (personbilar och lätta lastbilar). Det kommer att finnas 793 650–853 867⁵ bilar med 2G- och 3G-baserade eCall i slutet av 2027, när 2G- och 3G-nätet stängs ner. Av dessa kommer 406 830–467 046 att vara nyregistrerade sedan den 31 mars 2018 med krav på eCall.

Trafikanalys bedömer att antalet omkomna och allvarligt skadade personer under perioden 2028–2032 kan reduceras med 1–4 omkomna respektive 10–32 allvarligt skadade med fungerande eCall.⁶

Trots osäkerheten visar analysen på en låg och icke obetydlig risk med icke-fungerande eCall, under det spridda antagandet om 2–4 procents effektivitet för fungerande eCall. Sannolikt lär det inträffa trafikolyckor under 2028–2032 med omkomna och drabbade som hade kunnat undvikas om eCall hade fungerat.

⁵ Trafikanalys rapport: <https://www.trafa.se/vagtrafik/riskanalys-av-automatlarm-i-fordon-2028-14929/>.

⁶ Trafikanalys rapport: <https://www.trafa.se/vagtrafik/riskanalys-av-automatlarm-i-fordon-2028-14929/>.

Sammanfattningsvis bedömer Trafikanalys att risken för omkomna och allvarligt skadade på grund av icke fungerande eCall 2028 inte är obefintlig. Bedömningen vilar på antaganden i tidigare nytto- och kostnadsanalyser om icke validerade effektsamband mellan automatlarm, responstider och skador.

2023 fick SOS Alarm 10 319 automatiskt utlösta larm via eCall. Larmoperatören bedömer om det behövs hjälp eller inte. SOS Alarm åkte endast på 24 procent av dessa larm, övriga bedömdes vara falsklarm⁷.

TPS eCall

SOS Alarm ser en risk att det kommer bli ett större inflöde av TPS eCall när 2G och 3G läggs ned, om en majoritet av äldre bilar har eCall-utrustning som faktiskt klarar att kommunicera via 4G och 5G. Då skulle i teorin SOS Alarms samlade samtalstid öka. Å andra sidan är en fördel med TPS att de filtrerar bort många onödiga anrop.

5 Slutsatser och rekommendationer kring hantering av kontrollbesiktning och den äldre bilflottan samt konsekvenser

Att hantera frågan om kontrollbesiktning av eCall och äldre bilar, särskilt när 2G- och 3G-nätet stängs ner, är mycket viktigt.

Transportstyrelsens rekommendation är att ta bort kontrollbesiktning av eCall från besiktningsprotokollen. Konsekvenser är att bilen går igenom kontrollbesiktningen och att den inte får körförbud. Kravet på att bilar ska utrustas med eCall står dock kvar.

2G- och 3G-baserade eCall kommer att fungera så länge åtminstone en av operatörerna tillhandahåller 2G-nätet. Telias planer är att 2G-nätet ska fungera till slutet av 2027. 4G- och 5G-baserade eCall kommer att fungera när 4G- och 5G-nätet fungerar.

Kontrollbesiktning tas bort inte bara på grund av 2G- och 3G-avvecklingen. Även bilarnas utformning och systemens komplexitet samt bristen på metod, utrustning och information om bilarna och systemen gör att det inte är praktiskt genomförbart att kontrollera eCall i dagsläget.

Transportstyrelsens rekommendation för hanteringen av äldre bilar för eCall är scenario 3-lösningen, se punkt 3.6. Konsekvenser är att en lösning för nödkommunikation i bilar är att använda 4G- och 5G-baserade TPS eCall eller andra lösningar, så som typ 4 (självinstallerade eftermarknads-

⁷ SOS Alarms verksamhetsrapport 2023

eCallenheter, som är halvpermanenta) eller typ 5 (flyttbara eftermarknads-eCallenheter, som är bärbara och kan utföra ett eCall, till exempel smartphones eller externa navigationsenheter). Det kommer att leda till att även äldre bilar kommer att kunna ringa upp nödtjänster vid en allvarlig olycka.

Rapporten vänder sig till Regeringskansliet

- Syftet med rapporten är dels att analysera förutsättningar för att bilägarna inte ska bli drabbade av anmärkning vid kontrollbesiktning på grund av brist på 2G- och 3G-nätkommunikation, samt dels att redovisa teknisk information om hur eCall ska testas och redogöra för frågeställningar kring en framkomlig väg för att säkerställa eCalls funktionalitet för de bilar som drabbas (äldre flottan).
- Transportstyrelsens rekommendation är att ta bort kontrollbesiktning av eCall från besiktningsprotokollen. Konsekvensen är att bilarna går igenom kontrollbesiktningen utan att få körförbud. Kravet på att bilarna ska utrustas med eCall står dock kvar.
- Transportstyrelsens rekommendation för hanteringen av äldre bilar för eCall är att använda 4G- och 5G-baserade TPS eCall eller andra lösningar. Det kommer att leda till att även äldre bilar kommer att kunna ringa upp nödtjänster vid en allvarlig olycka.