

CONSULTATIE ACM: LEIDRAAD VOOR HET DELEN VAN MOBIELE NETWERKEN- eCALL

Inleiding

De Leidraad voor het delen van mobiele netwerken betreft primair 4G en 5G, maar in hoofdstuk 5.1 gaat het ook over het uitschakelen van 2G en 3G. De uitfasering van 2G en 3G betreft niet alleen de -reeds benoemde- netwerkbeheerders en slimme meters, maar ook de automobilist - en diens gevolgde de autobranche- worden in ernstige mate getroffen door de relatie met eCall. Deze levensreddende technologie moet vanuit de regelgeving verplicht werken op 2G en 3G, maar als deze zijn uitgefaseerd wordt 112 niet meer automatisch gebeld bij een ongeval. Het is letterlijk van levensbelang dat daarvoor een adequate oplossing wordt gevonden, zowel op nationaal als op Europees niveau.

Dit position paper is opgesteld voor de consultatie van de ACM over haar Leidraad voor het delen van mobiele netwerken, deadline 30 september 2020

Wat is eCall en waarom is het ingevoerd?

Sinds april 2018 worden alle nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen verplicht afgeleverd met eCall. Deze techniek zorgt ervoor dat hulpdiensten via 112 direct en automatisch worden gealarmeerd als de auto betrokken raakt in een ongeval. De bestuurder hoeft daardoor niet alleen op medeweggebruikers te vertrouwen die 112 bellen, maar de auto zelf zorgt er zo voor dat de hulpdiensten zo snel mogelijk ter plaatse kunnen zijn. Dat dit een ongekende waarde heeft voor de overlevingskansen lijdt geen twijfel, vooral op stille uren. Vlekkeloze werking van eCall redt letterlijk levens. En die vlekkeloze werking staat nu ernstig onder druk door het uitfaseren van 2G en 3G.

Het probleem

[De Europese 'eCall-verordening](#) van 29 april 2015, met daaraan verbonden [Uitvoeringsverordening](#) (EU) 2017/78 van de Commissie van 15 juli 2016 en Gedelegeerde [Verordening](#) (EU) 2017/79 van de Commissie van 12 september 2016 schrijft voor dat eCall moet werken op basis van 2G en 3G. Meer bepaald, artikel 9 van de Gedelegeerde Verordening legt dwingende technische voorschriften op aan de autoconstructeurs voor hun eCall systemen. Deze voorschriften bevatten onder meer de geharmoniseerde standaarden EN 16072:2015. Het verplicht constructeurs om voor de eCall communicatie beroep te doen op het "circuit switched netwerk" GSM/UMTS.

Meer dan vijf miljoen auto's van ongeveer 80 verschillende modellen rijden al rond met e-call aan boord en de bestuurders van die auto's dreigen hun bescherming door eCall weer te verliezen, doordat eCall niet werkt op 4G en 5G.

De huidige eCall systemen hangen noodzakelijk af van in-band modems die verplicht ingebouwd moeten worden en enkel werken met 2G/3G, zonder interoperabiliteit met hogere netwerken zoals 4G. Uit een studie die momenteel wordt uitgevoerd voor de Europese Commissie (DG CNECT) leren we dat eCall het enige systeem is in de gemeenschap van “smart devices” dat verplicht met 2G/3G moet werken. Dit betekent een kritische afhankelijkheid van de autobranche (en de daarmee gepaarde 112 publieke centrales) van 2G/3G netwerken.

De oplossing

Het is weliswaar mogelijk eCall alsnog te laten functioneren op basis van 4G of 5G, maar daarvoor moeten alle auto's met eCall die al rondrijden weer terug naar de garage. Het gaat dan niet om een simpele software update maar om een tijdrovende klus waarvoor de auto zelfs voor een deel uit elkaar gehaald moet worden. De betrokken wagens moeten dan weer een nieuwe typegoedkeuring ondergaan enz. Ook door de aantallen auto's die het betreft gaat er de nodige tijd overheen voordat alle auto's zijn aangepast. Om te voorkomen dat al die automobilisten hun bescherming van eCall weer verliezen is er dus voldoende tijd nodig om de overstap naar 4G en 5G te maken. De huidige vloot moet immers blijvend verplicht kunnen werken met 2G/3G vanuit de Europese regelgeving.

De ACM wijst erop dat een aanbieder die een 2G- of 3G-netwerk uitschakelt via roaming gebruik kan maken van het netwerk van een andere aanbieder die nog wel 2G of 3G aanbiedt, zodat 2G en 3G langer beschikbaar blijven voor apparaten die daarvan afhankelijk zijn. Dat lijkt een oplossing, maar zolang de Europese wetgeving niet is aangepast naar nieuwe technologieën moeten fabrikanten verplicht auto's blijven produceren met 2G/3G eCall-systemen. De vloot met die -verouderende- techniek aan boord wordt elke dag groter, waarbij ook van belang is dat auto's een levensduur hebben van minstens tien jaar. Een overgangsregeling in termen van tien of meer jaar moet daarom gegarandeerd worden vanaf het ogenblik dat de Europese regelgeving is aangepast. Daarom hierbij het klemmende beroep op de ACM om dit mogelijk te maken.

Europese dimensie

Tot slot: de Europese wetgever zal tegelijkertijd de richtlijn zo moeten aanpassen dat niet langer een specifieke techniek of protocol wordt voorgeschreven. De Europese koepels ACEA (autofabrikanten) en CLEPA (toeleveranciers) hebben zowel over de uitfasering op zich als over de noodzakelijke wijziging van Europese wetgeving ook al de noodklok geluid bij de Europese Commissie (DG MOVE/DG CNECT) en mobiele operators gestuurd. Deze koepels hebben DG MOVE, DG ENER en DG CNECT ingeseind. In bijlage vindt u de desbetreffende brief van ACEA an CLEPA en een bijhorende presentatie voor het Europese eCallforum van de Europese Commissie.