

DIN EN 16072

ICS 35.240.60; 43.040.15

Einsprüche bis 2014-11-26
Vorgesehen als Ersatz für
DIN EN 16072:2011-12

Entwurf

**Intelligente Transportsysteme –
ESicherheit –
Paneuropäische Notruf-Betriebsanforderungen;
Deutsche Fassung FprEN 16072:2014**

Intelligent transport systems –
eSafety –
Pan-European eCall operating requirements;
German version FprEN 16072:2014

Systèmes de transport intelligents –
ESafety –
Exigences opérationnelles du service eCall paneuropéen;
Version allemande FprEN 16072:2014

Anwendungswarnvermerk

Dieser Norm-Entwurf mit Erscheinungsdatum 2014-09-26 wird der Öffentlichkeit zur Prüfung und Stellungnahme vorgelegt.

Weil die beabsichtigte Norm von der vorliegenden Fassung abweichen kann, ist die Anwendung dieses Entwurfes besonders zu vereinbaren.

Stellungnahmen werden erbeten

- vorzugsweise online im Norm-Entwurfs-Portal des DIN unter www.entwuerfe.din.de bzw. für Norm-Entwürfe der DKE auch im Norm-Entwurfs-Portal der DKE unter www.entwuerfe.normenbibliothek.de, sofern dort wiedergegeben;
- oder als Datei per E-Mail an naautomobil@din.de möglichst in Form einer Tabelle. Die Vorlage dieser Tabelle kann im Internet unter www.din.de/stellungnahme oder für Stellungnahmen zu Norm-Entwürfen der DKE unter www.dke.de/stellungnahme abgerufen werden;
- oder in Papierform an den DIN-Normenausschuss Automobiltechnik (NAAutomobil), 10004 Berlin, Postfach 8 04 62 (Hausanschrift: Behrenstr. 35, 10117 Berlin).

Die Empfänger dieses Norm-Entwurfs werden gebeten, mit ihren Kommentaren jegliche relevanten Patentrechte, die sie kennen, mitzuteilen und unterstützende Dokumentationen zur Verfügung zu stellen.

Gesamtumfang 32 Seiten

DIN-Normenausschuss Automobiltechnik (NAAutomobil)
DIN/VDE-DKE Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik

Nationales Vorwort

Dieses Dokument (FprEN 16072:2014) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC278 „Intelligente Verkehrssysteme“ ausgearbeitet, dessen Sekretariat vom NEN (Niederlande) gehalten.

Das zuständige deutsche Normungsgremium ist der Gemeinschaftsarbeitsausschuss NA 052-02-71 GA „Straßenverkehrstelematik“ des DIN-Normenausschusses Automobiltechnik.

Die Einführung einer gesamteuropäischen Notruffunktion 'eCall' basiert auf einer Initiative der europäischen Kommission zur Senkung der Zahl der Unfalltoten und Verletzten. Das Ziel der Implementierung eines paneuropäischen fahrzeuginternen Notfall-Rufsystems (eCall) liegt in der Automatisierung einer Unfallbestätigung, egal wo dieser innerhalb der europäischen Union stattfindet. Dabei soll der gleiche technische Standard mit der gleichen Dienste-Qualität berücksichtigt werden. Dieser europäische Norm-Entwurf definiert dabei die generischen operativen Anforderungen für die Bereitstellung von 'eCall'-Diensten.

Änderungen

Gegenüber DIN EN 16072:2011-12 wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- a) es wurden Verweisungen zu CEN/TS 16454 und anderen relevanten Normen hinzugefügt;
- b) Abschnitt 7.10.1 wurde verdeutlicht;
- c) in 7.13.3 wurde ein Absatz gelöscht;
- d) da späte Spezialisierungen von eCall E-UTRAN oder andere Kommunikationstechniken verwenden können, berücksichtigen Verweisungen auf ETSI-Normen die GSM/UMTS-Spezialisierungen;
- e) Abschnitt 8.3 wurde bezüglich der Rolle von USIM beim Umgang mit der Erzeugung von falschen eCalls aus EN 16062 übernommen;
- f) Abschnitt 8.3 bezüglich des Endes des Lebenszyklus von IMEI wurde aus EN 16062 übernommen;
- g) die Verweisungen/Querverweisungen wurden aktualisiert;
- h) der Begriff „IVS“ wurde im gesamten Dokument durch „für das eCall-System zuständige IVS“ ersetzt;
- i) Wahlwiederholung durch das IVS (7.17.2) und Rückruf durch die PSAP (7.17.3) wurden neu geordnet und ein Teil des Inhalts von einem Abschnitt in einen anderen verschoben und der Text wurde verdeutlicht;
- j) zu 7.17.4 wurde ein Warnhinweis hinzugefügt, dass bei der Datenspeicherung die europäischen Datenschutzbestimmungen beachtet werden müssen;
- k) die Grammatik und Darstellungen wurden verbessert.

Intelligente Transportsysteme — ESicherheit — Paneuropäische Notruf-Betriebsanforderungen

Systèmes intelligents de transport — ESafety — Exigences de fonctionnement pour eCall paneuropéen

Intelligent transport systems — ESafety — Pan-European eCall operating requirements

ICS:

Deskriptoren

Dokument-Typ: Europäische Norm
Dokument-Untertyp:
Dokument-Stage: formelle Abstimmung
Dokument-Sprache: D

STD Version 2.5a

Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Einleitung.....	4
1 Anwendungsbereich	6
2 Normative Verweisungen	6
3 Begriffe	7
4 Symbole und Abkürzungen	11
5 Übergeordnete Funktionsanforderungen	12
5.1 Allgemeine übergeordnete Funktionsanforderungen.....	12
5.2 eCall-Dienstkette.....	14
6 Betriebsanforderungen	15
6.1 Allgemeines.....	15
6.2 Haftung	15
6.3 Weiterleitung eines eCalls	16
6.4 Priorisierung von eCalls	17
6.5 Leistung der fahrzeuginternen Ausrüstung nach einem Unfall.....	17
6.6 Position und Fahrtrichtung.....	17
6.7 Minimaler Datensatz (en: Minimum Set of Data, MSD)	19
6.8 Betriebsarten für den automatisch ausgelösten eCall	20
6.9 Aspekte der bordeigenen Mensch-Maschine-Schnittstelle (en: Human Machine Interface, HMI)	20
6.10 Auslösung	21
6.11 Beendigung eines laufenden eCalls	22
6.12 Anforderungen an die Bitübertragungsschicht.....	22
6.13 Herstellung der Sprachverbindung.....	24
6.14 Bestätigung des eCalls	24
6.15 Durchgehende Verfügbarkeit	24
6.16 Reaktion der PSAP	24
6.17 Beendigung des eCalls	25
7 Verteidigungen gegen Angriffe	26
7.1 Verbindungssicherheit.....	26
7.2 Scherzanrufe	26
7.3 Erzeugung von falschen eCalls.....	26
7.4 Ende des Lebenszyklus	27
7.5 Denial-of-service-Angriffe	27
7.6 Arglistige Angriffe auf PSAP	27
8 Abweichende Anforderungen an Lastkraftwagen.....	27
9 Abweichende Anforderungen an zweirädrige Fahrzeuge	27
10 Prüf- und Konformitätsanforderungen	28
10.1 Allgemeines.....	28
10.2 Konformität von eCalls	28
10.3 Konformität der bordeigenen Ausrüstung.....	28
10.4 Konformität des Mobilfunknetzes	28
10.5 Konformität der PSAP	29
10.6 Konformität in Bezug auf die Interoperabilität	29
11 Kennzeichnung, Etikettierung und Verpackung.....	29
Literaturhinweise	30

Vorwort

Dieses Dokument (FprEN 16072:2014) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 278 „Intelligente Verkehrssysteme“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom NEN gehalten wird.

Dieses Dokument ist derzeit zum einstufigen Annahmeverfahren vorgelegt.

Dieses Dokument wird EN 16072:2011 ersetzen.

Die folgenden Überarbeitungen wurden vorgenommen:

- es wurden Verweisungen zu CEN/TS 16454 und anderen relevanten Normen hinzugefügt;
- es wurden neue Anmerkungen zur Verdeutlichung hinzugefügt;
- Abschnitt 7.10.1 wurde verdeutlicht;
- in 7.13.2 wurde „Netzabdeckung“ durch „Empfangsbereich“ ersetzt;
- in 7.13.3 wurde ein Absatz gelöscht;
- der Begriff USIM wird jetzt durchgehend verwendet, wobei der Begriff SIM nicht mehr verwendet wird (aufgrund Konsistenz mit Normen des ETSI für das eCall-NAD);
- da späte Spezialisierungen von eCall E-UTRAN oder andere Kommunikationstechniken verwenden können, berücksichtigen Verweisungen auf ETSI-Normen die GSM/UMTS-Spezialisierungen;
- Abschnitt 8.3 wurde bezüglich der Rolle von USIM beim Umgang mit der Erzeugung von falschen eCalls aus EN 16062 übernommen;
- Abschnitt 8.3 bezüglich des Endes des Lebenszyklus von IMEI wurde aus EN 16062 übernommen;
- die Verweisungen/Querverweisungen wurden aktualisiert;
- der Begriff „IVS“ wurde im gesamten Dokument durch „für das eCall-System zuständige IVS“ ersetzt;
- Wahlwiederholung durch das IVS (7.17.2) und Rückruf durch die PSAP (7.17.3) wurden neu geordnet und ein Teil des Inhalts von einem Abschnitt in einen anderen verschoben und der Text wurde verdeutlicht;
- Zu 7.17.4 wurde ein Warnhinweis hinzugefügt, dass bei der Datenspeicherung die europäischen Datenschutzbestimmungen beachtet werden müssen.

Einleitung

Um zu verstehen, worin die Notwendigkeit des elektronischen Notrufs „eCall“ besteht, muss man sich die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten auf Europas Straßen vor Augen führen. Im Jahre 2008 gab es in den 27 EU-Staaten 38 900 Verkehrstote. Die vorläufige Zahl für 2009 beträgt etwa 34 500 Todesopfer. Der Trend für die Jahre 2001 bis 2008 zeigt eine Verringerung der Unfalltoten von jährlich etwa 5 %. Die Zahl der Verletzten durch Verkehrsunfälle beläuft sich auf etwa 1,7 Millionen (2008). Demzufolge bleiben die Straßen weiterhin unsicher, und es sind weitere Anstrengungen erforderlich. Nach Schätzungen lässt sich die Zahl der Verkehrstoten in den 28 EU-Staaten mit Hilfe des für Gesamteuropa geltenden fahrzeuginternen Notrufs „eCall“, sobald dieser flächendeckend eingeführt ist, um jährlich bis zu 2 500 senken. Die Schwere der durch Verkehrsunfälle verursachten Verletzungen lässt sich ebenfalls mit Hilfe des eCalls senken, was zu signifikanten Kostensenkungen für die Gesellschaft und zur Verringerung menschlichen Leids führt.

Mit Hilfe drahtloser Übertragungstechniken abgesetzte Notrufe von Fahrzeugen oder Mobiltelefonen können dabei helfen, die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten in signifikantem Maße zu senken. Die Fahrzeuginsassen kennen jedoch häufig ihre momentane Position bzw. ihren Standort nicht genau, dies gilt besonders, wenn sie sich auf Landstraßen oder im Ausland befinden. Hinzu kommt, dass die Fahrzeuginsassen bei einem Unfall möglicherweise nicht in der Lage sind, mit Hilfe eines üblichen Mobiltelefons um Hilfe zu rufen.

Für Personen, die im Ausland unterwegs sind, sieht die Situation noch schlechter aus. Die hohe (und noch wachsende) Zahl der Fahrzeuge, die außerhalb ihres Heimatlandes unterwegs sind, ist daher bei der Betrachtung des Bedarfs in Bezug auf ein automatisches, in die Fahrzeuge integriertes Notrufsystem ebenfalls zu berücksichtigen. Innerhalb der 15 Staaten der „alten“ EU werden jährlich über 100 Millionen grenzüberschreitende Fahrten unternommen, wobei sich 65 % der betreffenden Personen im Ausland weniger gut geschützt fühlen und häufig nicht wissen, welche Nummer sie im Notfall wählen müssen (in einigen Ländern beläuft sich deren Zahl auf über 60 %). Hinzu kommen Sprachprobleme, aufgrund deren sich auch die notwendige Kommunikation schwierig gestalten kann. Dennoch ist das Hauptproblem, dass die Unfallopfer in besonders schwerwiegenden Fällen gegebenenfalls nicht in der Lage sind, einen entsprechenden Notruf abzusetzen, weil sie möglicherweise verletzt oder eingeklemmt sind oder weil sie die örtliche Notrufnummer nicht kennen. Hinzu kommt, dass bei Verkehrsunfällen besonders in ländlichen Gegenden und spät nachts oftmals keine Zeugen zugegen sind, die zufällig ein Mobiltelefon zur Hand haben und über den notwendigen Gemeinschaftssinn verfügen.

Im Zusammenhang mit der „Straßenverkehrs- und Transporttelematik“ (auch als „intelligente Transportsysteme“ oder „ITS“ bezeichnet) kann der eCall als ein benutzerinitiiertes oder automatisches System verstanden werden, welches eine Notrufzentrale (en: Public Safety Answering Point, PSAP) mittels drahtloser Kommunikation benachrichtigt, dass ein Fahrzeug in einen Unfall verwickelt ist. Hierbei werden die Position und weitere Fahrzeugdaten (minimaler Datensatz – MSD) zur Notrufzentrale übertragen sowie, wenn möglich, eine direkte Sprachverbindung zum Unfallwagen aufgebaut.

Das Ziel der Einrichtung des gesamteuropäischen fahrzeuginternen Notrufsystems (eCall) besteht darin, die Benachrichtigung über Verkehrsunfälle an jedem Ort innerhalb der Europäischen Union und den angeschlossenen Ländern zu automatisieren, in denen dieselben technischen Normen und dieselben Dienstgüteziele anderer Notruf(TS12)-Dienste gelten.

Die Festlegung des minimalen Datensatzes, der Kommunikationsmedien und der Mittel zur Übertragung der Daten ist nicht Gegenstand der vorliegenden Europäischen Norm.

Diese Europäische Norm legt die generischen Betriebsanforderungen für die Erbringung von eCall-Diensten fest. Die praktische Erbringung von eCall-Diensten und der Betrieb der dafür vorgesehenen Ausrüstung hängen vom Kommunikationsmedium ab, das über die Lebensdauer der im Fahrzeug installierten Ausrüstung hinweg verfügbar ist.

ANMERKUNG Die in der eCall-Dokumentation, in Dokumenten der Europäischen Kommission usw. häufig verwendete Abkürzung PSAP (für Notrufzentrale) ist gleichbedeutend mit dem Begriff der „Rettungsdienstleitstelle“.

Das Europäische Komitee zur Standardisierung (en: European Committee for Standardization, CEN) verweist auf einen möglichen Patentanspruch, wenn diese Norm bezüglich „eCall“ angewendet wird.

Die gehaltenen Patente dürfen auf die Implementierung von eCall im Allgemeinen unter Verwendung auf das in dieser Europäischen Norm verwiesene (jedoch nicht festgelegte) Netzzugangsgerät, jedoch nicht direkt auf Spezifikationen auf einen der Abschnitte im vorliegenden Dokument verweisen.

CEN enthält sich bezüglich Beweispflicht, Gültigkeit und Anwendungsbereich zu diesen Patentrechten.

Der Halter dieser Patentrechte garantiert gegenüber CEN, dass er/sie bereit ist, die Lizenzverhandlungen unter angemessenen und nicht-diskriminierenden Bedingungen für weltweite Bewerber durchzuführen. Diese Aussage wurde vom Patenthalter innerhalb von CEN festgehalten. Weitere Informationen können über folgenden Kontakt angefragt werden:

Mr. Thomas R. Rouse
VP QTL Patent Counsel QUALCOMM Incorporated
5775 Morehouse Drive
San Diego, California 92121
Phone: +1-858-587-1121
Fax: +1-858-658-2503
Email: trouse@qualcomm.com
URL: www.qualcomm.com

Mr. Thomas W. Davis Jr. General Council AIRBIQUITY Incorporated
1011 Western Avenue, Suite 600
Seattle, Washington 98104
USA
Phone: +1.206.219.2700
Fax: +1.206.842.9259
Toll-Free: +1.888.334.7741
Email: tdavis@airbiquity.com
URL: www.airbiquity.com

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass Teile dieses Dokuments möglicherweise unter Patentrechte fallen, die nicht oben aufgeführt sind. CEN ist nicht dafür verantwortlich, falls solche Patentrechte identifiziert werden sollten.

1 Anwendungsbereich

Das Ziel der Implementierung des gesamteuropäischen bordeigenen Notrufsystems (eCall) besteht darin, die Benachrichtigung über den Eintritt eines Verkehrsunfallereignisses europaweit mit denselben technischen Normen und denselben Dienstgütezielen durch Nutzung eines Mobilfunknetzes (en: Public Land Mobile Network, PLMN) (wie z. B. GSM oder UMTS), welches die europäische zuvor zugeordnete Notzieladresse (siehe „Normative Verweisungen“) unterstützt, zu automatisieren. Zusätzlich soll ein Hilfsmittel für die manuelle Auslösung der Benachrichtigung über den Eintritt eines Notfalls zur Verfügung gestellt werden.

Diese Europäische Norm legt die allgemeinen Betriebsanforderungen und intrinsischen Verfahren für fahrzeuginterne Notruf(eCall)-Dienste mit dem Ziel fest, im Falle eines Unfalls oder eines sonstigen Notfalls über eine eCall-Kommunikationssitzung einen Notruf vom Fahrzeug an eine Notrufzentrale (PSAP) zu übermitteln und eine Sprachverbindung zwischen der fahrzeugseitigen Ausrüstung und der PSAP herzustellen.

Von Dritten bereitgestellte, private fahrzeuginterne Dienste zur Unterstützung in Notfällen können eine ähnliche eCall-Funktion auch mit anderen Mitteln zur Verfügung stellen. Derartige Dienste sind in EN 16102 festgelegt und nicht Gegenstand des vorliegenden Dokuments.

Die Kommunikationsprotokolle und die Verfahren für die Übertragung der eCall-Nachricht sind in der vorliegenden Norm nicht festgelegt.

Diese Europäische Norm legt die Betriebsanforderungen für eCall-Dienste fest. Ein wichtiger Bestandteil des eCall-Dienstes ist der „Minimale Datensatz“ (en: Minimum Set of Data, MSD). In der vorliegenden Europäischen Norm sind die Betriebsanforderungen für den MSD, nicht aber seine Form und sein Dateninhalt festgelegt. Ein gemeinsamer Europäischer MSD ist in EN 15722 festgelegt.

Diese Europäische Norm legt nicht fest, ob eCall in Geräten integriert ist oder mit anderen Mitteln zur Verfügung gestellt wird (z. B. bei Nachrüstgeräten).

Prüf- und Konformitätsanforderungen sind in Abschnitt 11 beschrieben. Konformitätsprüfverfahren werden in einem gesonderten Dokument (CEN/TS 16454) festgelegt und sind nicht Gegenstand der vorliegenden Europäischen Norm. CEN/TS 16454 liegt derzeit zur Abstimmung vor, um den Status von EN 16454 zu erhalten.

2 Normative Verweisungen

Die folgenden Dokumente, die in diesem Dokument teilweise oder als Ganzes zitiert werden, sind für die Anwendung dieses Dokuments erforderlich. Bei datierten Verweisungen gilt nur die in Bezug genommene Ausgabe. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen Dokuments (einschließlich aller Änderungen).

EN 15722:2012, *Intelligente Transportsysteme — eSafety — Minimaler Datensatz für den elektronischen Notruf eCall*

EN 16062:2011, *Intelligente Transportsysteme — eSafety — High-Level-Anwendungsprotokolle für eCall (HLAP)*

EN ISO 24978:2009, *Intelligente Transportsysteme (ITS) — Sicherheits- und notfallbezogene ITS-Nachrichten für verfügbare drahtlose Übertragungsmedien — Verfahren zur Datenregistrierung*

ETSI/TS 122101, *Universal Mobile Telecommunications System (UMTS); LTE; Service aspects; Service principles (Ausgabe 8)*

ETSI/TS 124008, *Digital cellular telecommunications system (Phase 2+); Universal Mobile Telecommunications System (UMTS); LTE; Mobile radio interface Layer 3 specification; Core network protocols; Stage 3 (Ausgabe 8)*

ETSI/TS 126267, *Digital cellular telecommunications system (Phase 2+); Universal Mobile Telecommunications System (UMTS); eCall data transfer; In-band modem solution; General description (Ausgabe 8)*

ETSI/TS 126268; *Digital cellular telecommunications system (Phase 2+); Universal Mobile Telecommunications System (UMTS); eCall data transfer; In-band modem solution; ANSI-C reference code (Ausgabe 8)*

ETSI/TS 126269; *Digital cellular telecommunications system (Phase 2+); Universal Mobile Telecommunications System (UMTS); eCall data transfer; In-band modem solution; Conformance testing (Ausgabe 8)*

3 Begriffe

Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die folgenden Begriffe.

3.1

112

einzigste europäische Notrufnummer, die den Teledienst 12 (ETSI TS 122 003) unterstützt

3.2

E112

Notkommunikationsdienst, der die einzige europaweit geltende Notrufnummer 112 verwendet, die durch TS12-Informationen zum Standort des Anrufers ergänzt wird

3.3

Zuordnung

Datenkonzept; strukturelle Beziehung

3.4

zelluläres Mobilfunknetz

Mobilfunknetz, das aus mehreren benachbarten Zugangspunkten (Zellen) besteht und in der Lage ist, eine Kommunikationssitzungsinstanz homogen und ohne wesentliche Unterbrechung an eine benachbarte Zelle zu übermitteln

3.5

Daten

Darstellungen von statischen oder dynamischen Objekten in einer formalisierten Weise, die sich für die Kommunikation, Interpretation oder Verarbeitung durch Menschen oder Maschinen eignet

3.6

Datenkonzept

jegliche Form einer Gruppe von Datenstrukturen (d. h. Objektklasse, Eigenschaft, Wertebereich, Datenelemente, Nachricht, Schnittstellendialog, Zuordnung), welche sich auf Abstraktionen oder Dinge in der natürlichen Welt beziehen, die durch explizite Grenzen und eine bestimmte Bedeutung gekennzeichnet sein können und deren Eigenschaften und Verhaltensweisen sämtlich denselben Regeln folgen

3.7

Datenelement

einzelne interessierende Informationseinheit (wie z. B. ein Fakt, ein Vorschlag, eine Beobachtung usw.) über eine bestimmte interessierende (Einheits-)Klasse (z. B. Person, Stelle, Prozess, Eigenschaft, Konzept, Zuordnung, Zustand, Ereignis), die in einem bestimmten Kontext als unteilbar gilt

3.8

eCall

Entweder automatisch durch Aktivierung von fahrzeuginternen Sensoren oder manuell durch den oder die Fahrzeuginsassen ausgelöster Notruf. Mit der Auslösung des Notrufs werden mithilfe von Mobilfunknetzen Benachrichtigungen und maßgebliche Standortinformationen und ein festgelegter genormter minimaler Datensatz an die zuständige Notrufzentrale übertragen. Dieser enthält Informationen, dass ein Ereignis eingetreten ist, das einen Einsatz von Not- oder Rettungsdiensten erfordert. Zusätzlich wird eine Audioverbindung zwischen den Fahrzeuginsassen und der zuständigen Notrufzentrale hergestellt

3.9

eCall-Erzeuger

Fahrzeuginsasse oder Gerät innerhalb eines Fahrzeugs, der oder das Grund hat, mit Hilfe automatischer oder manuell zu bedienender Einrichtungen einen eCall-Vorgang auszulösen

3.10

eCall-Bezeichner

eines von zwei Informationselement-Bits (Flags), die in der Notruf-Einrichtungsnachricht enthalten sind und vom Mobilfunknetz zur Filterung und Weiterleitung von automatisch und manuell ausgelösten eCalls an eine bestimmte Notrufzentrale verwendet werden können

3.11

fahrzeuginternes eCall-System

fahrzeuginterne Geräte in Verbindung mit den Hilfsmitteln zur Auslösung, Verwaltung und Ausführung des eCall-Vorgangs

3.12

eCall-Dienst

Fähigkeit einer fahrzeuginternen Einrichtung, einen eCall zu generieren bzw. einen eCall-Vorgang auszulösen; die PSAP hat die Fähigkeit einen eCall anzunehmen und zu bearbeiten

3.13

eCall-Vorgang

Herstellung einer Verbindung zur Drahtloskommunikation über ein öffentliches Mobilfunknetz und die Übermittlung eines minimalen Datensatzes von einem Fahrzeug an eine Notrufzentrale (PSAP) mit Herstellung einer Sprachverbindung zwischen Fahrzeug und PSAP

3.14

eCall-Auslöser

Signal, das vom Inneren des Fahrzeugs an die bordeigene Ausrüstung ausgeht und mit dem der Start eines eCall-Vorgangs angefordert wird

3.15

Notrufzentrale

Benennung, die in der ITS-Implementierungsrichtlinie zur Bezeichnung der Notrufzentrale (en: Public Safety Answering Point, PSAP) verwendet wird

3.16

geografischer/geografisches Informationdienst/-system (GIS)

Dienst oder System, der/das räumliche Daten, Management, Informationsrückgewinnung, Analyse und Visualisierungsfunktionen liefert, um alle Arten von geografischen Daten zu erfassen, zu speichern, zu bearbeiten, zu verwalten und darzustellen

3.17

Bezeichner

jede Kennung, jedes Symbol oder jeder Token, die, das oder der eine Dateneinheit oder Datensammlung benennt oder kennzeichnet, oder die Mittel zur Bezeichnung einer bestimmten Instanz eines Datenkonzepts oder zur Bezugnahme darauf

3.18

Einschalten der Zündung

Fahrzeugstatus, bei dem Funktionen nach der ersten Maßnahme, die von einem Fahrer ergriffen wird, um das Fahrzeug in Bewegung zu setzen, verfügbar sind

Anmerkung 1 zum Begriff: Je nach Festlegung des Fahrzeugherstellers kann dies in der Regel das Drehen eines Schlüssels in einem Zündschloss für den Start der Zündfolge oder ein anderes Verfahren sein.