

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) nr 305/2013

av den 26 november 2012

om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag ⁽¹⁾, särskilt artikel 7,

efter att ha hört Europeiska datatillsynsmannen, och

av följande skäl:

- (1) I direktiv 2010/40/EU krävs att kommissionen antar delegerade akter med avseende på de specifikationer som är nödvändiga för att säkerställa kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av intelligenta transportsystem (ITS).
- (2) Enligt artikel 3 d i direktiv 2010/40/EU ska det harmoniserade tillhandahållandet av en interoperabel EU-omfattande eCall-tjänst utgöra en prioriterad åtgärd. Kommissionen bör därför anta de nödvändiga specifikationerna inom detta område.
- (3) I artikel 26 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/22/EG av den 7 mars 2002 om samhällsomfattande tjänster och användares rättigheter avseende elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster (direktiv om samhällsomfattande tjänster) ⁽²⁾ krävs att samtal till det gemensamma europeiska larmnumret 112 besvaras korrekt och behandlas på det sätt som bäst passar den nationella organisationen av larmsystem, inklusive larmcentralerna.

- (4) I meddelandet från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén "eCall: Tid för utbyggnad" ⁽³⁾, planeras för nya lagstiftningsåtgärder för att påskynda spridningen av en tjänst för nödsamtal från fordon i unionen. En av de föreslagna åtgärderna är att göra den nödvändiga uppgraderingen av den larmcentralinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och korrekt behandling av eCall.

- (5) I kommissionens rekommendation 2011/750/EU ⁽⁴⁾ om stöd för en EU-omfattande eCall-tjänst i elektroniska kommunikationsnät för överföring av 112-samtal från fordon (så kallade eCall) rekommenderas medlemsstaterna att ange larmcentralen för eCall för att koppla eCall och att säkerställa att mobilnätoperatörerna behandlar eCall på ett korrekt sätt.

- (6) Genom att minska räddningstjänsternas svarstid förväntas det att den interoperabla EU-omfattande eCall kommer att minska antalet dödsfall i unionen samt lindra följderna av trafikolyckor.

- (7) Den interoperabla EU-omfattande eCall förväntas också medföra besparingar för samhället genom att förbättra hanteringen av incidenter och genom att mängden trafikstockningar och följdolyckor minskar.

- (8) Behandlingen av personuppgifter inom ramen för larmcentralernas, räddningstjänsternas och servicepartnerns behandling av eCall utförs i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter ⁽⁵⁾ och Europaparlamentets och rådets

⁽¹⁾ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 108, 24.4.2002, s. 51.

⁽³⁾ KOM(2009) 434 slutlig.

⁽⁴⁾ EUT L 303, 22.11.2011, s. 46.

⁽⁵⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation) ⁽¹⁾. Medlemsstaterna ska se till att denna överensstämmelse visas, med nationella dataskyddsmyndigheter, antingen under förhandskontrollförfaranden, t.ex. förhandsanmälningar, eller genom kontroller i efterhand, t.ex. vid klagomål och undersökningar.

- (9) Den interoperabla EU-omfattande eCall-tjänsten följer de rekommendationer som görs i artikel 29-arbetsgruppen för skydd av personuppgifter och som finns i "Arbetsdokument om dataskydd och personlig integritet i samband med eCall-initiativet", antaget den 26 september 2006 (1609/06/EN – WP 125). Fordon som är utrustade med eCall-utrustning ska inte kunna spåras under normal körning. Den minimiuppsättning uppgifter som skickas av eCall-utrustningen (dvs. när den utlöses) ska inkludera den minimiinformation som krävs för en lämplig hantering av nödsamtal.
- (10) Utan att det påverkar direktiv 95/46/EG ska medlemsstaterna, då de använder larmcentralinfrastrukturen för eCall, beakta "Arbetsdokumentet om dataskydd och personlig integritet i samband med eCall-initiativet", antaget genom artikel 29-arbetsgruppen för skydd av personuppgifter den 26 september 2006 (1609/06/EN – WP 125).
- (11) Det är viktigt att alla medlemsstater utvecklar gemensamma tekniska lösningar och metoder för tillhandahållande av nödsamtalstjänster. De gemensamma tekniska lösningarna bör tas fram i synnerhet inom ramen för de europeiska standardiseringsorganisationerna. Detta kommer att förenkla införandet av eCall-tjänsten, säkerställa tjänstens interoperabilitet och kontinuitet inom hela unionen och sänka kostnaderna för genomförandet i unionen som helhet.
- (12) De europeiska standardiseringsorganisationerna Etsi och CEN har utvecklat gemensamma standarder för användningen av en europeisk eCall-tjänst som det hänvisas till i den nuvarande förordningen.
- (13) Infrastruktur som redan används bör beviljas tillräckligt med tid för uppgradering och därför bör förordningen börja tillämpas för den tolv månader efter ikraftträdandet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

I denna förordning fastställs specifikationerna för uppgradering av den larmcentralinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och korrekt behandling av eCall, för att säkerställa kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för den harmoniserade EU-omfattande eCall-tjänsten.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

- a) *räddningstjänst*: ett organ som med medlemsstatens erkännande tillhandahåller omedelbar och snabb assistans i situationer där det i synnerhet finns ett direkt hot mot liv och lem, enskildas hälsa eller folkhälsan eller allmän säkerhet, enskild eller offentlig egendom eller miljön, i enlighet med nationell lagstiftning,
- b) *larmcentral (PSAP)*: den fysiska plats där nödsamtal först tas emot enligt en offentlig myndighets ansvar eller en privat organisation erkänd av den medlemsstaten,
- c) *den lämpligaste larmcentralen*: den larmcentral som är definierad i förväg av myndigheterna för att täcka nödsamtal av en viss typ från ett visst område,
- d) *larmcentral för eCall*: den larmcentral som är definierad i förväg av myndigheterna för att först ta emot och hantera eCall,
- e) *operatören för larmcentralen för eCall*: en person i larmcentralen för eCall som tar emot och/eller hanterar nödsamtalen,
- f) *servicepartner*: en offentlig eller privat organisation som erkänns av de nationella myndigheterna och som spelar en roll vad gäller hanteringen av incidenter som avser en eCall (t.ex. vägoperatör, assistanstjänst),
- g) *utrustning i fordonet*: utrustning i det fordon som tillhandahåller eller har tillgång till de uppgifter i fordonet som krävs för att genomföra eCall-transaktionen via ett allmänt trådlöst mobilkommunikationsnät,
- h) *eCall*: (som i direktiv 2010/40/EU benämns "interoperabelt EU-omfattande eCall"): nödsamtal från fordon till 112, aktiverat antingen automatiskt genom sensorer i fordonet eller manuellt, som via trådlösa mobiltelekommunikationsnät överför en standardiserad minimiuppsättning uppgifter och upprättar en ljudkanal mellan fordonet och larmcentralen för eCall via ett allmänt trådlöst mobilkommunikationsnät,

⁽¹⁾ EGT L 201, 31.7.2002, s. 37.

- i) *eCall-transaktion*: upprättandet av en allmän trådlös mobilkommunikationssession över ett allmänt trådlöst kommunikationsnät och överföringen av en minimiuppsättning uppgifter från ett fordon till en larmcentral för eCall och upprättandet av en ljudkanal mellan fordonet och samma larmcentral för eCall,
- j) *minimiuppsättning uppgifter*: den information som definieras av standarden "Road transport and traffic telematics – Esafety – ECall minimum set of data (MSD)" (EN 15722) som skickas till larmcentralen för eCall,
- k) *fordonsidentifieringsnummer (VIN)*: den alfanumeriska kod som tilldelats ett fordon av tillverkaren i syfte att ombesörja korrekt identifiering av alla fordon, såsom beskrivs i ISO-standard 3779,
- l) *trådlöst mobilkommunikationsnät*: ett trådlöst kommunikationsnät med homogent överlämnande mellan nätanslutningspunkter,
- m) *allmänt trådlöst mobilkommunikationsnät*: ett trådlöst kommunikationsnät som är tillgängligt för allmänheten i enlighet med direktiv 2002/22/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/21/EG ⁽¹⁾,
- n) *nödcentral*: en anläggning som används av en eller fler räddningstjänster för att hantera nödsamtal,
- o) *råminimiuppsättning uppgifter*: en representation av den överförda minimiuppsättningen uppgifter innan den presenteras på ett begripligt sätt för operatören för larmcentralen för eCall.

Artikel 3

Kraven för larmcentralen för eCall

1. Medlemsstaterna ska se till att varje larmcentral för eCall är utrustad för att hantera eCall och ta emot den minimiuppsättning uppgifter som kommer från utrustningen i fordonet i enlighet med standarderna "Intelligent transport system – ESafety – PanEuropean eCall-Operating requirements" (EN 16072) och "Intelligent transport systems – Esafety – ECall High Level Application Requirements (HLAP)" (EN 16062).

2. Larmcentralen för eCall ska hantera eCall lika snabbt och effektivt som varje annat samtal som görs till det gemensamma

europiska larmnumret 112. Larmcentralen för eCall ska behandla eCall i enlighet med kraven i den nationella lagstiftningen för behandling av nödsamtal.

3. Larmcentralen för eCall ska kunna ta emot innehållet i minimiuppsättningen uppgifter och presentera det för operatören för larmcentralen för eCall på ett klart och förståeligt sätt.

4. Larmcentralen för eCall ska ha tillgång till ett lämpligt geografiskt informationssystem (GIS) eller likvärdigt system som gör det möjligt för operatören för larmcentralen för eCall att identifiera fordonets position och kurs med en minsta grad av noggrannhet såsom definierats i EN 15722 för koordinaterna för minimiuppsättningen uppgifter.

5. Ovannämnda krav ska göra det möjligt för larmcentralen för eCall att tillhandahålla plats, typ av eCall-aktivering (manuell eller automatisk) och andra relevanta uppgifter för den lämpliga nödtjänsten/de lämpliga nödtjänsterna eller servicepartner(s).

6. Larmcentralen för eCall (som först tar emot en eCall) ska upprätta ljudkommunikation med fordonet och hantera eCall-uppgifterna. Om det är nödvändigt får larmcentralen för eCall omdirigera samtalet och minimiuppsättningen uppgifter till en annan larmcentral, nödcentral eller servicepartner i enlighet med de nationella förfaranden som fastställs av den nationella myndigheten. Omdirigering får göras via data- eller ljudförbindelse, eller helst båda.

7. När så är lämpligt, och beroende på nationella förfaranden och lagstiftning, får larmcentralen för eCall och den lämpliga räddningstjänsten/de lämpliga räddningstjänsterna eller servicepartner(s) beviljas tillgång till kännetecknen för det fordon som finns i de nationella databaserna och/eller andra relevanta resurser, för att få information som är nödvändig för att hantera en eCall, i synnerhet för att möjliggöra tolkningen av fordonsidentifieringsnumret (VIN) och presentationen av ytterligare relevant information, särskilt fordonstyp och -modell.

Artikel 4

Bedömning av överensstämmelse

Medlemsstaterna ska utse de myndigheter som har befogenhet att bedöma överensstämmelsen av verksamheten för larmcentralerna för eCall med de krav som förtecknas i artikel 3 och meddela kommissionen dem. Bedömningen av överensstämmelsen ska vara baserad på den del av standarden "Intelligent transport systems – ESafety – eCall end to end conformance testing" (EN 16454) som avser larmcentralernas överensstämmelse med den europeiska eCall.

⁽¹⁾ EGT L 108, 24.4.2002, s. 33.

Artikel 5

Skyldigheter kopplade till användningen av larmcentralinfrastrukturen för eCall

Medlemsstaterna ska säkerställa att denna förordning tillämpas när larmcentralinfrastrukturen för eCall för hanteringen av den interoperabla EU-omfattande eCall, i enlighet med de principer för specifikationer och användning som fastställs i bilaga II till direktiv 2010/40/EU. Detta ska inte påverka rätten för varje medlemsstat att besluta om användningen av larmcentralinfrastrukturen för eCall för hanteringen av den interoperabla EU-omfattande eCall på sitt territorium. Denna rätt ska inte påverkas av lagstiftningsakter som antagits i enlighet med artikel 6.2 andra stycket i direktiv 2010/40/EU.

Artikel 6

Bestämmelser om personlig integritet och dataskydd

1. Larmcentralerna, inklusive larmcentralerna för eCall, ska ses som registeransvariga för uppgifter i den mening som avses i artikel 2 d i direktiv 95/46/EG. När eCall-uppgifterna ska skickas till andra nödcentraler eller servicepartners i enlighet med artikel 3.5 ska de senare också anses vara registeransvariga för uppgifter. Medlemsstaterna ska säkerställa att behandlingen av personuppgifter i sammanhanget för larmcentralernas räddningstjänsternas och servicepartners hantering av eCall genomförs i enlighet med direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG, och att denna överensstämmelse visas för de nationella dataskyddsmyndigheterna.

2. I synnerhet ska medlemsstaterna säkerställa att personuppgifter skyddas mot missbruk, inklusive olaglig åtkomst, ändring eller förlust, och att de protokoll som avser lagring av personuppgifter, bibehållande, behandling och skydd upprättas på lämplig nivå och iakttas.

Artikel 7

Bestämmelser om ansvar

1. Larmcentralerna för eCall måste kunna visa för de behöriga myndigheterna att de uppfyller alla angivna krav om över-

ensstämmelse för de eCall-standarder som anges i artikel 3.1 vad gäller den del/de delar i systemet som de utformat och/eller kontrollerar. De är endast ansvariga för den del av eCall som de har ansvar för och som börjar vid tidpunkten då eCall når larmcentralen för eCall, i enlighet med de nationella förfarandena.

2. I detta syfte, och utöver andra befintliga åtgärder som särskilt avser hanteringen av samtal till 112, ska både den råminimiuppsättning uppgifter som erhöles med eCall och innehållet av den minimiuppsättning uppgifter som presenteras för eCall-operatören bevaras för en bestämd tidsperiod i enlighet med nationell lagstiftning. Sådana uppgifter ska lagras i enlighet med artiklarna 6, 13 och 17 i direktiv 95/46/EG.

Artikel 8

Rapportering

Medlemsstaterna ska senast den 23 oktober 2013 rapportera till kommissionen om genomförandet av denna förordning. Denna rapport ska åtminstone innehålla förteckningen över myndigheter som är behöriga att bedöma överensstämmelsen för verksamheten för larmcentralerna för eCall, tidtabellen för användningen under de följande två åren, beskrivningen av överensstämmelsetesterna och beskrivningen av protokollen för personlig integritet och dataskydd.

Artikel 9

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft i den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska gälla för infrastruktur som används från och med dagen för ikraftträdandet av denna förordning. Den ska gälla från och med den 23 april 2014 för infrastruktur som redan används vid dagen för ikraftträdandet av denna förordning.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 26 november 2012.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.6.2013
COM(2013) 315 final

2013/0166 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om införande av ett interoperabelt EU-omfattande eCall

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Detta förslag behandlar den del som handlar om larmcentralinfrastrukturen i kommissionens strategi om eCall, baserad på en lagstiftningsmetod i tre steg i fråga om system i fordon, telekommunikationsnät och larmcentraler.

1.1. Allmän bakgrund

Trafiksäkerhet är ett av de viktigaste inslagen i Europeiska unionens transportpolitik. Under 2011 skedde cirka 1 100 000 trafikolyckor på EU:s vägar där cirka 30 000 dödades och fler än 1 500 000 personer skadades. Förutom de tragiska konsekvenserna i form av avlidna och skadade, medför detta också en ekonomisk börda på cirka 130 miljarder euro för samhället varje år. EU är fast beslutat på att minska antalet trafikolyckor (genom förhindrande av olyckor eller aktiv säkerhet) samt lindra följderna av inträffade olyckor (passiv säkerhet) och att effektivisera räddningstjänster och sjukvården i samband med olyckor (tertiär säkerhet). I detta sammanhang kan eCall i hög grad bidra till färre dödsolyckor och till att lindra trafikskadorna.

Varje minut är viktig för att rädda liv och lindra skador när räddningstjänster larmas till en trafikolycka. eCall-utrustning larmar räddningstjänster omedelbart, även om föraren eller passageraren är medvetlös eller av andra skäl inte kan ringa. eCall gör att räddningsmanskap kommer cirka 40 % snabbare till olycksplatsen i stadsområden och 50 % snabbare i glesbygdsområden. Funktionen kan också kraftigt minska antalet trafikstockningar orsakade av trafikolyckor och därigenom minska de totala trafikstockningarna på europeiska vägar.

Därför har ett harmoniserat genomförande av en interoperabel EU-omfattande eCall-tjänst i EU funnits på kommissionens dagordning sedan 2005 och är nu en prioriterad åtgärd för förbättring av trafiksäkerheten och införande av intelligenta trafiksystem (ITS) i Europa.

Som del av en frivillig överenskommelse om införande betonade kommissionen kraftfullt i sitt meddelande från 2005 "ECALL ÅT MEDBORGARNA"¹ att de nationella och regionala myndigheterna skulle agera och investera i den akutsjukvårdsinfrastruktur som krävdes för eCall så att hela den europatäckande tjänsten kunde börja användas 2009. Kommissionen uppmanade också de europeiska standardiseringsorganisationerna (ETSI och CEN) att utarbeta nödvändiga gemensamma europeiska standarder och gav samtidigt sitt stöd till uppdraget.

I meddelandet "eCall: Tid för utbyggnad" från den 21 augusti 2009

²rapporteras om hur långt införandet av eCall kommit och dras slutsatsen att det frivilliga tillvägagångssättet inte hade varit tillräckligt.

Kommissionen påpekade att om inga betydande framsteg har gjorts i slutet av 2009, skulle den överväga att genom lagstiftning se till att eCall införs som standardutrustning i alla nya fordon i Europa och att det först ska införas i personbilar och lätta nyttofordon.

I augusti 2010 trädde Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag³ i kraft. En av sex prioriterade åtgärder som identifieras i

¹ KOM(2005) 431 slutlig.

² KOM(2009) 434.

³ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

direktivet där det krävs antagande av specifikationer är ”Harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall”.

I sin resolution, som inte är av lagstiftningskaraktär, ”eCall: en ny 112-tjänst för medborgarna”⁴ som antogs den 3 juli 2012, skriver Europaparlamentet följande:

- ”Anser att eCall bör vara ett offentligt system för nödsamtal som omfattar hela EU, inbyggt i fordonet och grundat på 112 och gemensamma europeiska normer.”
- ”Erinrar om att kommissionens konsekvensbedömning visar att antagande av regleringsåtgärder inför ett obligatoriskt införande av eCall för närvarande är den enda möjligheten att uppnå alla positiva effekter.”
- ”Uppmanar kommissionen att lägga fram ett förslag inom ramen för direktiv 2007/46/EG för att säkra ett obligatoriskt införande av ett offentligt 112-baserat eCall-system till 2015 i alla nya typgodkända fordon i samtliga medlemsstater.”
- ”Välkomnar kommissionens rekommendation av den 8 september 2011 och uppmanar medlemsstaterna och mobilnätoperatörerna att genomföra de nödvändiga åtgärderna och uppgraderingarna senast i slutet av 2014. Parlamentet beklagar dock att endast 18 medlemsstater svarade i tid och uppmanar resterande medlemsstater att svara så snart som möjligt.”
- ”Uppmanar kommissionen att anta gemensamma specifikationer för larmcentralerna inom ramen för ITS-direktivet före slutet av 2012 och att lägga fram ett förslag till direktiv om genomförande av eCall.”

Införandet av eCall innebär också att åtgärdsplanen Cars 2020, som ingår i meddelandet av den 8 november 2012 ”Cars 2020: Åtgärdsplan för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i Europa”⁵ delvis genomförs.

Den 26 november 2012 antog kommissionen den delegerade förordningen (EU) nr 305/2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall⁶. I förordningen fastställs specifikationer för uppgradering av den larmcentralsinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och korrekt behandling av eCall, för att säkerställa kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för den harmoniserade EU-omfattande eCall-tjänsten.

1.2. Motivering till förslaget

Eftersom det inte hade gjorts några betydande framsteg i fråga om den frivilliga användningen av eCall i slutet av 2009, beslöt kommissionen att göra en konsekvensbedömning för att analysera de mest lämpliga politiska alternativen för genomförandet av en EU-omfattande eCall-tjänst i Europa.

Av konsekvensbedömningen⁷ framgår att det behövs tre typer av åtgärder för eCall: montering av ett specifikt system i fordonen, förmågan hos mobilnätoperatörer att överföra budskap med ett särskilt format och, slutligen, kapaciteten hos larmcentraler att hantera sådana meddelanden. Systemet kan bara fungera om dessa tre delar är i drift samtidigt.

I konsekvensbedömningen drogs slutsatsen att det bästa sättet att genomföra eCall är lagstiftningsvägen. eCall kommer således att baseras på installation av typgodkänd utrustning för det gemensamma europeiska larmnumret 112 i alla fordon (inledningsvis i vissa

⁴ P7_TA(2012)0274

⁵ COM(2012) 636 final.

⁶ EUT L 91, 3.4.2013, s. 1.

⁷ SEK(2011) 1019 slutlig.

kategorier) och ett ramverk för att hantera eCall i telekommunikationsnät och larmcentraler. Detta tillvägagångssätt kommer att göra eCall tillgängligt för alla medborgare i Europa som en EU-omfattande tjänst, införandet kommer att påskyndas och den fulla potentialen av eCall för att rädda liv och lindra skadorna kommer att realiseras. Med utgångspunkt i eller parallellt med detta 112-nummer som standardmonterad fabriksutrustning, kan ytterligare nöd- och/eller mervärdestjänster i fordon erbjudas slutanvändare, vilket ytterligare förbättrar säkerheten och ger ekonomiska fördelar.

Följaktligen presenterade kommissionen den 8 september 2011 sin strategi om lagstiftningsåtgärder för eCall, tillsammans med antagandet av första delen av denna strategi, som bestod av en rekommendation från kommissionen⁸ om stöd för en EU-omfattande eCall-tjänst i elektroniska kommunikationsnät för överföring av 112-samtal från fordon (så kallade eCall).

I syfte att slutföra genomförandet av sin strategi för eCall och säkerställa ett snabbt och samtidigt genomförande av eCall-tjänsten baserad på 112-numret av de tre intressentgrupperna (mobilmätsoperatörer, offentliga larmtjänster och bilindustrin) senast 2015 föreslår kommissionen följande:

- System i fordon: Ett förslag inom ramen för direktiv 2007/46/EG om att göra eCall obligatoriskt i alla nya typer av fordon i kategorierna M1 och N1 (personbilar och lätta nyttofordon).
- Mobilkommunikationsnät: ovannämnda rekommendation från kommissionen om eCall.
- Larmcentraler: antagandet av ovannämnda delegerade förordning som delegerad akt inom ramen för direktiv 2010/40/EU för att ta itu med frågorna om specifikationer för larmcentraler.

Enligt artikel 6.2 i direktiv 2010/40/EU ska kommissionen senast 12 månader efter antagandet av de nödvändiga specifikationerna för en prioriterad åtgärd, i förekommande fall och efter att ha gjort en konsekvensanalys, inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 294 i EUF-fördraget om att vidta den prioriterade åtgärden.

Detta är det specifika föremålet för detta förslag, som kompletterar larmcentraldelen i kommissionens strategi om eCall.

Dessa olika texter kompletterar varandra och tillsammans kommer de att göra det möjligt att 112-eCall-tjänsten är fullt fungerande senast den 1 oktober 2015.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

2.1. Samråd med berörda parter

Detta förslag är resultatet av omfattande samråd med viktiga intressenter:

Det beaktar alla samråd i samband med konsekvensbedömningen av eCall. Dessa samråd omfattade framförallt ett stort antal synpunkter från intressenter som deltog i flera fora som plattformen för införande av det europeiska eCall-systemet, expertgruppen för larmcentraler för eCall och eCallgruppen inom forumet för e-säkerhet/i-rörlighet, samt ett offentligt samråd om genomförandet av eCall som genomfördes mellan den 19 juli och den 19 september 2010.

⁸

2011/750/EU

Förslaget tar också hänsyn till diskussionerna vid möten med experter från medlemsstaterna, EES-länderna och Schweiz den 13 oktober 2011, den 29 maj, den 19 juni och den 3 juli 2012 för att förbereda specifikationerna för larmcentraler. Vid dessa möten deltog även också företrädare från Europaparlamentet och Europeiska datatillsynsmannen⁹.

I detta förslag tas även hänsyn till synpunkterna från de 25 medlemmarna i den rådgivande ITS-gruppen på EU-nivå som består av högnivårepresentanter från leverantörer av ITS-tjänster, användarsammanslutningar, transport- och anläggningsoperatörer, tillverkningsindustrin, arbetsmarknadens parter, branschorganisationer, lokala myndigheter och andra relevanta fora¹⁰.

2.2. Konsekvensanalys och kostnads- och nyttoanalys

Det gjordes en omfattande kostnads- och nyttoanalys som del av eCall-konsekvensbedömningen av de tre föreslagna alternativen, inklusive den lagstiftningsåtgärd som föredras.

När det gäller kostnads- och nyttoanalysen av det valda alternativet (alternativ 3) går det inte att behandla de tre alternativen för eCall (utrustning i fordon, telekommunikation, larmcentraler) vart för sig. Medan kostnaderna för larmcentraler kan uppskattas separat från de delar som rör utrustning i fordon och telekommunikation, kan fördelarna däremot bara uppskattas för hela initiativet eCall.

2.2.1. Analys av de viktigaste kostnaderna för larmcentraler

Marginalkostnaderna för att hantera 112-samtal för varje larmcentral som är utrustad för att kunna hantera 112-samtal utökade med lokaliseringskapacitet (E112) (krav i direktivet om samhällsomfattande tjänster¹¹) omfattar följande:

- Modemserver (från 3 000 euro till 20 000 euro, beroende på antal eCall-samtal).
- Programvara för att avkoda minimiuppsättningen uppgifter och integration med programvaran för larmcentraler.
- Utbildning.

Till dessa kostnader bör man lägga årliga driftskostnader. I de fall eCall tas emot av en larmcentral som även tar emot andra nödsamtal, kommer majoriteten av dessa kostnader att inordnas i de normala driftskostnaderna. I annat fall kommer kostnaderna att bero på det antal operatörer som behövs för att hantera det uppskattade antalet eCall¹².

De uppskattade kostnaderna för att uppgradera larmcentraler ligger i genomsnitt på 1,1 miljoner euro per medlemsstat¹³. Uppskattningen kommer från en klusteranalys baserad på befolkningstäthet i landet, typ av olyckor, väginfrastruktur och infrastruktur för insatser vid nödsituationer samt annan allmän statistik. Kostnaderna i varje land varierar kraftigt beroende på antalet larmcentraler, men även på den tekniska lösningen för att uppgradera dem.

Ytterligare information om kostnader har också lämnats via pilotprojektet HeERO¹⁴ (januari 2011 – januari 2013) där myndigheter från nio medlemsstater och associerade länder deltog, samt fyrtio partner. Målet med projektet är att förbereda införandet av den nödvändiga

⁹ Se dagordning och mötesprotokoll:

<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736>

¹¹ Artikel 26 i direktiv 2002/22/EG.

¹² SEK(2011) 1019 slutlig, bilaga III.

¹³ SEK(2011) 1019 slutlig, bilaga XIV.

¹⁴ http://ec.europa.eu/information_society/apps/projects/factsheet/index.cfm?project_ref=270906

infrastrukturen, inklusive starten av ett interoperabelt och harmoniserat 112-baserat eCall-system i fordon. Projektet kommer att följas upp av pilotprojektet HeERO2 som lanserades i början av 2013 och som kommer att pågå i två år. Projektet omfattar ytterligare nio medlemsstater och associerade länder.

Genom HeERO-pilotprojektet har man kunnat visa att innovativa lösningar kan minska kostnaderna jämfört med den tämligen försiktiga beräkning som användes i konsekvensbedömningen av eCall. Detta gäller särskilt i de medlemsstater där det finns ett stort antal larmcentraler. Av projektet framgick också att de uppskattade kostnaderna och de faktiska kostnaderna för genomförandet låg inom förväntade intervall.

2.2.2. *Analys av de viktigaste fördelarna*

De fördelar som hittats vid konsekvensbedömningen och flera undersökningar, inklusive nationella undersökningar, är bland andra följande:

- Färre antal dödsolyckor (om alla fordon vore utrustade med eCall skulle dödsolyckorna minska med mellan 1 % och 10 % beroende på befolkningstäthet, väginfrastruktur och infrastruktur för insatser vid nödsituationer)¹⁵.
- Mindre allvarliga skador (mellan 2 % och 15 %)¹⁶.
- Lägre kostnader för trafikstockningar orsakade av trafikolyckor. Detta beror på förbättrad olyckshantering, eftersom olyckan omedelbart anmäls till larmcentraler och därefter information därefter ledas vidare till lämplig trafikledningscentral, som omedelbart kan informera andra trafikanter och därigenom minskas antalet följdolyckor.
- Arbetet för räddningstjänster underlättas och säkerheten förbättras för räddningspersonal (t.ex. brandmän) när de räddar fastklämda passagerare, eftersom minimiuppsättningen uppgifter bland annat kommer att ge information om fordonets bränsletyp.
- Minskad SOS-infrastruktur längs vägarna, eftersom alla trafikanter kommer att kunna ringa nödsamtal från sitt fordon.

2.2.3. *Kostnads-nyttoförhållande*

Fördelar har också värderats i pengar¹⁷ och en kostnads- och nyttoanalys har gjorts för olika alternativ samt för de typer av kategorier som påverkas. Beräkningarna sträcker sig fram till 2033, eftersom det är det år då man antar att eCall-tjänsterna nått full täckning med det alternativ som föredras.

	Alternativ 1 Inga EU-åtgärder	Alternativ 2 Frivilliga åtgärder	Alternativ 3 Lagstiftningsåtgärder
Kostnads- nyttoförhållande	0,29	0,68	1,74

¹⁵ Undersökningarna SEiSS, E-MERGE, eIMPACT, AINO. I bilaga IV i konsekvensbedömningen av eCall finns en mer detaljerad analys.

¹⁶ Undersökningarna SEiSS, E-MERGE, eIMPACT, AINO. I bilaga IV i konsekvensbedömningen av eCall finns en mer detaljerad analys.

¹⁷ SEK(2011) 1019 slutlig, bilagorna IV och XIV.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1. Rättslig grund

Enligt artikel 6.2 i direktiv 2010/40/EU ska kommissionen senast 12 månader efter antagandet av de nödvändiga specifikationerna för en prioriterad åtgärd, i förekommande fall och efter att ha gjort en konsekvensanalys, inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 294 i EUF-fördraget om att vidta den prioriterade åtgärden.

3.2. Subsidiaritet och proportionalitet

Enligt subsidiaritetsprincipen (artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen) ska åtgärder vidtas på EU-nivå endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå.

Trafiksäkerhet är en mycket viktig fråga i hela EU och för alla EU-medborgare: 500 miljoner människor i de 27 medlemsstaterna använder fler än 230 miljoner fordon på ett vägnät som omfattar mer än 5 miljoner kilometer. Syftet med initiativet till ett interoperabelt EU-omfattande eCall är att det i alla fordon i Europa ska finnas de minimifunktioner som krävs för att katastrofhanteringstjänster ska kunna hantera nödsamtal på ett fullgott sätt. För närvarande sker det fler än 100 miljoner resor på väg per år mellan medlemsstaterna och resorna blir allt fler i takt med att EU konsolideras (genom den fria rörligheten för varor, människor och tjänster). Det behövs åtgärder på EU-nivå för att garantera att tjänsten är interoperabel och enhetlig i Europa, vilket inte kan uppnås på ett tillfredsställande sätt av enskilda medlemsstater. Om man vidtar åtgärder på EU-nivå med hjälp av gemensamma europeiska standarder för eCall, godkända av de europeiska standardiseringsorganisationerna CEN och ETSI, kommer det att ge effektiv tillgång till larm- och räddningstjänster i Europa, till exempel i fråga om fordon som färdas utomlands. De kommer också att bidra till att undvika marknadssplittring, som kan bli fallet om man får alltför många nationella och/eller privata lösningar som tillämpas på olika sätt.

EU-omfattande eCall har, i likhet med 112 och E112, utformats så att det minimerar påverkan på alla intressenter i värdekedjan (bilindustrin, mobilnätoperatörerna, medlemsstaterna, larmcentraler) och att sådan påverkan fördelas rättvist.

I det nuvarande förslaget uppmanas medlemsstaterna att införa den larmcentralsinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och korrekt behandling av eCall på deras territorium, i enlighet med specifikationerna i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 av den 26 november 2012 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall, för att säkerställa kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för den harmoniserade EU-omfattande eCall-tjänsten. Tanken är att de finansiella och administrativa kostnaderna för nationella och regionala myndigheter ska hållas på ett minimum och vara förenliga med de mål som ska uppnås. En stor del av genomförandet (organisation av larmcentraler) överläts åt nationella beslutsfattande organ. Larmcentralernas infrastruktur kommer att uppgraderas av medlemsstaterna på det sätt som bäst passar deras nationella och lokala arkitektur. Därigenom respekterar man de frågor och förhållanden som är specifika för varje medlemsstat. Varje medlemsstat kommer att kunna organisera sina larmtjänster på det sätt som är mest kostnadseffektivt och lämpligt i förhållande till deras behov, inklusive möjligheten att filtrera samtal som inte är nödsamtal och som inte kan hanteras av larmcentralerna för eCall, särskilt när det gäller manuellt aktiverade eCall-samtal.

3.3. Närmare redogörelse för förslaget

Enligt artikel 1 ska medlemsstaterna senast den 1 oktober 2005 inrätta den larmcentralinfrastruktur för eCall som är nödvändig för att kunna ta emot och hantera alla eCall på deras territorium.

Artikel 2 innehåller krav på att medlemsstaterna ska rapportera till kommissionen om genomförandet av detta beslut senast 18 månader efter ikraftträdandet av detta beslut.

Enligt artikel 3 ska direktivet träda i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte EU:s budget.

5. ÖVRIGT

- Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Förslaget till rättsakt gäller en fråga som rör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, och bör därför omfatta det.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om införande av ett interoperabelt EU-omfattande eCall

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁸,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁹,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 3 d i Europaparlamentets och rådets direktiv av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag²⁰, är ett harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall en prioriterad åtgärd för utarbetande och användning av specifikationer och standarder.
- (2) I artikel 6 i direktiv 2010/40/EU krävs att kommissionen antar delegerade akter med avseende på de specifikationer som är nödvändiga för att säkerställa kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av intelligenta transportsystem (ITS).
- (3) I kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 av den 26 november 2012 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall²¹ fastställs specifikationer för uppgradering av den larmcentralsinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och korrekt behandling av eCall, för att säkerställa kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för den harmoniserade EU-omfattande eCall-tjänsten.
- (4) Enligt artikel 6.2 i direktiv 2010/40/EU ska kommissionen senast 12 månader efter antagandet av ovannämnda delegerade förordning, i förekommande fall och efter att ha gjort en konsekvensanalys, inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 294 i EUF-fördraget om införande av dessa specifikationer.

¹⁸ EUT C, , s.

¹⁹ EUT C, , s.

²⁰ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

²¹ EUT L 91, 3.4.2013, s. 1.

- (5) Genom att minska larmtjänsternas svarstid förväntas det att den interoperabla EU-omfattande eCall-tjänsten kommer att minska antalet dödsfall i unionen samt lindra skadorna vid trafikolyckor. Den interoperabla EU-omfattande eCall-tjänsten förväntas också medföra besparingar för samhället genom att hanteringen av incidenter förbättras och antalet trafikstockningar och följdolyckor minskar.
- (6) För att säkerställa tjänstens interoperabilitet och kontinuitet inom hela unionen och sänka kostnaderna för genomförandet i unionen som helhet, är det nödvändigt att alla medlemsstater inför eCall som prioriterad åtgärd i enlighet med de gemensamma specifikationerna i den delegerade förordningen (EU) nr 305/2013. Detta bör inte påverka medlemsstaternas rätt att införa ytterligare tekniska system som krävs för att hantera andra nödsamtal.
- (7) Erfarenheterna från andra system för nödsamtal visar att manuellt aktiverade eCall kan omfatta en del av nödsamtalen. Vid behov får medlemsstaterna använda alla lämpliga tekniska och organisatoriska system för att filtrera sådana nödsamtal för att se till att bara verkliga nödsamtal hanteras av larmcentralerna för eCall.
- (8) Eftersom målet för detta beslut, nämligen att säkerställa ett samordnat och enhetligt införande av den interoperabla EU-omfattande eCall-tjänst och att garantera tjänstens interoperabilitet och kontinuitet i hela Europa, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och/eller den privata sektorn och det därför på grund av dess omfattning och verkningar bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Medlemsstaterna ska senast den 1 oktober 2015 införa den larmcentralinfrastruktur för eCall som är nödvändig för att kunna ta emot och hantera eCall på korrekt sätt, om nödvändigt rensade på icke-nödsamtal, på deras territorium, i enlighet med specifikationerna i den delegerade förordningen (EU) nr 305/2013, för att säkerställa kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för den interoperabla EU-omfattande eCall-tjänsten. Detta påverkar inte varje medlemsstats rätt att organisera sina larmtjänster på det sätt som är mest kostnadseffektivt och lämpligt utifrån deras behov, inklusive möjligheten att filtrera samtal som inte är nödsamtal och som inte kan hanteras av larmcentralerna för eCall, särskilt när det gäller manuellt aktiverade eCall-samtal.

Artikel 2

Senast 18 månader efter det att detta beslut har trätt i kraft ska medlemsstaterna rapportera till kommissionen om genomförandet av detta beslut. Denna rapport ska åtminstone innehålla en förteckning över myndigheter som är behöriga att bedöma hur verksamheten för larmcentralerna för eCall överensstämmer med kraven i artikel 3 i den delegerade förordningen (EU) nr 305/2013, en förteckning över och den geografiska täckningen för larmcentralerna för eCall, en beskrivning av överensstämmelsetesterna och en beskrivning av protokollen för personlig integritet och dataskydd.

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade e-callsystem och om
ändring av direktiv 2007/46/EG**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND

Syftet med det här förslaget är att i EG-systemet för typgodkännande av motorfordon införa krav för montering av fordonsbaserade e-callsystem. Förslaget är en del av en rad EU-rättsakter för att e-call till nödnumret 112 ska vara infört senast den 1 oktober 2015. De andra rättsakter som hänger ihop med e-call är följande:

- Kommissionens rekommendation 2011/750/EU av den 8 september 2011 om stöd för en EU-omfattande eCall-tjänst i elektroniska kommunikationsnät för överföring av 112-samtal från fordon (så kallade eCalls)¹
- Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 av den 26 november 2012 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall²
- Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut (EU) nr .../.. av den ... om utbyggnad av interoperabelt EU-omfattande e-call³

Rättsakterna kompletterar varandra och ska göra det möjligt för e-call att fullständigt tas i bruk senast den 1 oktober 2015.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

2.1. Samråd med berörda parter

Förslaget följer efter omfattande samråd med berörda parter.

De berörda parterna, särskilt högnivågruppen CARS 21, rådfrågades inför handlingsplanen "CARS 2020: för en stark, konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i EU". Närmare bestämt är detta förslag ett förverkligande av åtgärden "ytterligare främja användningen av intelligenta transportsystem, inklusive system som kan samarbeta med varandra, framförallt nödanropssystemet "eCall" som är EU-täckande".

I förslaget beaktas även de samråd som ägt rum inom konsekvensbedömningen av e-call. Dessa samråd omfattar framförallt ett stort antal synpunkter från intressenter i flera forum, som plattformen för införande av det europeiska e-callsystemet, expertgruppen för larmcentraler för e-call och e-callgruppen inom forumet för e-säkerhet/i-rörlighet, samt ett offentligt samråd om genomförandet av e-call som var öppet från den 19 juli till den 19 september 2010.

I förslaget tas slutligen hänsyn till synpunkterna från de 25 medlemmarna i den rådgivande ITS-gruppen på EU-nivå som består av högnivårepresentanter från leverantörer av ITS-tjänster, användarsammanslutningar, transport- och anläggningsoperatörer, tillverkningsindustrin, arbetsmarknadens parter, branschorganisationer, lokala myndigheter och andra relevanta forum.

2.2. Konsekvensbedömning och kostnads-nyttoanalys

Det gjordes en omfattande kostnads-nyttoanalys som en del av konsekvensbedömningen av e-call och de tre föreslagna alternativen, bl.a. rekommenderat alternativ för lagstiftning.

¹ EUT L 303, 22.11.2011, s. 46.

² EUT L 91, 3.4.2013, s. 1.

³ EUT L [...], [...], s. [...].

När det gäller kostnads-nyttoanalysen av det rekommenderade alternativet (alternativ 3) är de tre planerade lagstiftningsåtgärderna för e-call (utrustning i fordon, telekommunikation och larmcentraler) oskiljaktiga.

2.2.1. *Nytta*

Den nytta som konstaterats vid konsekvensbedömningen och flera undersökningar, inklusive nationella undersökningar, är bl.a. följande:

- Minskning av antalet dödsolyckor (om alla fordon vore utrustade med e-call skulle dödsolyckorna minska med 1–10 % beroende på befolkningstäthet, vägnät och räddningstjänstens infrastruktur).
- Lägre allvarsgrad för skadorna (2–15 %).
- Minskade kostnader beroende på köer orsakade av trafikolyckor. Detta beror på förbättrad olyckshantering, eftersom olyckan omedelbart anmäls till larmcentraler, varefter information kan ledas vidare till ansvarig trafikledningscentral, som omedelbart kan informera andra trafikanter och därigenom minska antalet följdolyckor.
- Räddningstjänsternas arbete underlättas och säkerheten förbättras för räddningspersonal (t.ex. brandmän) när de räddar fastklämda passagerare, eftersom nödanropet bl.a. innehåller uppgifter om bränsletyp.
- Färre nödtelefoner längs vägarna, eftersom alla trafikanter kommer att kunna ringa nödsamtal från sina fordon.

2.2.2. *Kostnads-nyttoförhållande*

Nytan har också värderats i pengar och en kostnads-nyttoanalys har gjorts för olika alternativ samt för de typer av kategorier som påverkas. Beräkningarna sträcker sig fram till 2033, eftersom det är det år då man antar att e-call nått full täckning med det alternativ som rekommenderas.

	Alternativ 1 Inga EU-åtgärder	Alternativ 2 Frivilliga åtgärder	Alternativ 3 Lagstiftning
Kostnads- nyttoförhållande	0,29	0,68	1,74

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA UTFORMNING

3.1. Rättslig grund

Den rättsliga grunden är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

3.2. Subsidiaritet och proportionalitet

Enligt subsidiaritetsprincipen (artikel 5.3 i EU-fördraget) ska åtgärder vidtas på EU-nivå endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå.

Trafiksäkerhet är en mycket viktig fråga i hela EU och för alla EU-medborgare. Syftet med e-call är att det i alla fordon i EU ska finnas de minimifunktioner som krävs för att räddningstjänsterna ska kunna hantera nödsamtal på ett fullgott sätt. För närvarande sker det

mer än 100 miljoner resor om året på väg mellan medlemsstaterna, och de blir fler i takt med att EU växer samman (genom den fria rörligheten för varor, personer och tjänster). Det behövs åtgärder på EU-nivå för att garantera att tjänsten ska vara driftskompatibel och avbrottsfri i hela Europa, vilket inte kan uppnås på ett tillfredsställande sätt av enskilda medlemsstater. Om åtgärder vidtas på EU-nivå enligt gemensamma europeiska e-callstandards fastställda av de europeiska standardiseringsorganisationerna CEN och Etsi, garanteras att nödtjänster kan tillhandahållas effektivt i hela Europa, t.ex. för fordon som framförs utomlands, och bidra till att motverka att marknaden splittras.

EU-omfattande e-call har utformats så att det minimerar inverkan på alla parter i värdekedjan (bilindustri, mobilnätoperatörer, medlemsstater och larmcentraler) och att inverkan fördelas rättvist.

3.3. Närmare redogörelse för förslaget

Artiklarna 2, 4 och 5

Enligt förslaget ska nya typer av personbilar och lätta nyttofordon konstrueras så att de vid en allvarlig olycka automatiskt skickar ett nödmeddelande (e-call) till larmnumret 112. Det ska också vara möjligt att manuellt ringa nödsamtal (e-call) till larmnumret 112.

Artikel 6

På grund av de slags uppgifter som tjänsten behandlar föreskrivs bestämmelser om personlig integritet och skydd av personuppgifter.

Artiklarna 5, 6 och 8

Kommissionen får rätt att anta delegerade akter på följande områden:

- Utförliga tekniska krav och provningar för typgodkännande av e-callsystem i fordon, som ska bygga på de standarder som avses i artikel 5.
- Skydd av personlig integritet och personuppgifter.
- Undantag för fordon för särskilda ändamål och andra motiverade fall. Undantagen ska beviljas i begränsat antal.

Artikel 12

Förordningen ska tillämpas från och med den 1 oktober 2015.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte EU:s budget.

5. ÖVRIGT

Den föreslagna rättsakten berör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och bör därför omfatta det.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade e-callsystem och om
ändring av direktiv 2007/46/EG**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁴,
med beaktande av Europeiska datatillsynsmannens yttrande,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Ett heltäckande typgodkännandesystem för motorfordon inom unionen har införts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("ramdirektiv")⁵.
- (2) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon med avseende på talrika säkerhets- och miljöaspekter har harmoniserats på unionsnivå för att garantera en hög nivå på trafiksäkerheten i hela unionen.
- (3) För att förbättra trafiksäkerheten föreslås i meddelandet *eCall: Tid för utbyggnad*⁶ nya åtgärder för att påskynda utbyggnaden av en fordonsmonterad nödmeddelandetjänst i unionen. En av åtgärderna är att det bör bli obligatoriskt att montera e-call i alla nya fordon med början i kategorierna M₁ och N₁ enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.
- (4) Den 3 juli 2012 godkände Europaparlamentet betänkandet om eCall: en ny 112-tjänst för medborgarna⁷, där man uppmanade kommissionen att lägga fram ett förslag inom ramen för direktiv 2007/46/EG så att ett obligatoriskt, offentligt 112-baserat e-callsystem införs senast 2015.
- (5) Unionens e-callsystem förväntas minska antalet dödsolyckor i unionen och minska allvarsgraden i de personskador som orsakas av trafikolyckor. Ett obligatoriskt

⁴ EUT C [...], [...], s. [...].

⁵ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁶ KOM(2009) 434 slutlig.

⁷ 2012/2056 (INI).

införande av e-call skulle göra tjänsten tillgänglig för alla, och därigenom bidra till att minska mänskligt lidande och få ned hälso- och sjukvårdskostnader och andra kostnader.

- (6) Tillhandahållande av korrekt, tillförlitlig positionsbestämning är en viktig del av en ändamålsenlig drift av fordonsbaserade e-callsystem. Det bör därför föreskrivas att tjänsten ska vara kompatibel med satellitnavigeringsprogrammets tjänster, däribland de system som byggts upp inom Galileo och Egnos-programmen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 683/2008 av den 9 juli 2008 om det fortsatta genomförandet av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen (Egnos och Galileo)⁸.
- (7) Kravet att montera e-call i fordon bör inledningsvis bara gälla nya personbilar och lätta nyttofordon (kategorierna M₁ och N₁) för vilka lämpliga utlösningmekanismer redan finns.
- (8) Obligatorisk montering av e-call i fordon bör inte påverka rätten för alla berörda parter, såsom biltillverkare och oberoende aktörer, att erbjuda kompletterande nödtjänster eller mervärdestjänster parallellt med eller som påbyggnad på det 112-baserade e-callsystemet. Sådana tilläggstjänster bör dock utformas så att de inte ytterligare distraherar föraren.
- (9) För att garantera fritt val för kunderna och öppen konkurrens samt för att främja innovation och stärka unionens informationstekniska industris konkurrenskraft på världsmarknaden bör det fordonsbaserade e-callsystemet vara tillgängligt kostnadsfritt och utan diskriminering för alla oberoende aktörer, på grundval av en driftskompatibel plattform med öppen tillgång för eventuella framtida fordonsbaserade tillämpningar eller tjänster.
- (10) Av omsorg om typgodkännandesystemets integritet bör bara sådana fordonsbaserade e-callsystem som kan provas fullständigt godkännas enligt den här förordningen.
- (11) Fordon som tillverkas i små serier är enligt direktiv 2007/46/EG undantagna från kraven på passagerarskydd vid frontalkollision och sidokollision. Sådana fordon bör därför undantas från skyldigheten att uppfylla kraven på e-call.
- (12) Fordon för särskilda ändamål bör uppfylla kraven på e-call enligt den här förordningen, om inte typgodkännandemyndigheterna i det enskilda fallet gör bedömningen att fordonet inte kan uppfylla de kraven på grund av sitt särskilda ändamål.
- (13) Enligt rekommendationerna från arbetsgruppen för skydd av enskilda med avseende på behandlingen av personuppgifter (artikel 29-gruppen) i arbetsdokumentet om uppgiftsskydd och personlig integritet i samband med e-call, som antogs den 26 september 2006⁹, bör all behandling av personuppgifter inom e-call följa reglerna för skydd av personuppgifter i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter¹⁰ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation)¹¹, särskilt för att garantera att fordon som är

⁸ EUT L 196, 24.7.2008, s. 1.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

¹⁰ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

¹¹ EGT L 201, 31.7.2002, s. 37.

utrustade med e-call i normalt driftsläge med avseende på e-call inte är spårbara eller spåras kontinuerligt samt för att se till att de minimiuppgifter som översänds av fordonsbaserat e-call omfattar de uppgifter som krävs för korrekt handhavande av nödsamtal.

- (14) De europeiska standardiseringsorganen Etsi och CEN har tagit fram gemensamma standarder för utbyggnad av en alleuropeisk e-calltjänst, som bör tillämpas inom ramen för den här förordningen då det torde underlätta den tekniska utvecklingen av den fordonsbaserade e-calltjänsten, trygga driftskompatibiliteten och tjänstekontinuiteten i unionen och minska genomförandekostnaderna i unionen som helhet.
- (15) För att se till att gemensamma tekniska krav på e-call tillämpas bör kommissionen få delegerad behörighet i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att anta akter med närmare regler om tillämpningen av relevanta standarder, om provning, om skydd av personuppgifter och personlig integritet samt om undantag för vissa fordon eller klasser av fordon i kategorierna M₁ och N₁. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (16) Fordonstillverkarna bör få tillräckligt med tid på sig att anpassa sig till de tekniska kraven i den här förordningen.
- (17) Den här förordningen är en ny särförordning inom det EG-typgodkännandeförfarande som föreskrivs i direktiv 2007/46/EG, och därför bör bilagorna I, III, IV, VI, IX och XI till det direktivet ändras i enlighet med detta.
- (18) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att förverkliga den inre marknaden genom införandet av gemensamma tekniska krav för nya typgodkända fordon försedda med e-callsystem, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av den föreslagna åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs tekniska krav för EG-typgodkännande av fordon med avseende på fordonsbaserade e-callsystem.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning är tillämplig på fordon i kategorierna M₁ och N₁ enligt definitionerna i punkterna 1.1.1 och 1.2.1 i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

Artikel 3 *Definitioner*

Förutom de definitioner som anges i artikel 3 i direktiv 2007/46/EG och artikel 2 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013¹², gäller följande definitioner i den här förordningen:

1. *fordonsbaserat e-callsystem*: ett system som aktiveras antingen automatiskt genom sensorer i fordonet eller manuellt, och som via trådlösa mobiltelenät överför en standardiserad minimiuppsättning uppgifter och upprättar en 112-baserad ljudkanal mellan de personer som befinner sig i fordonet och en larmcentral.
2. *fordonsbaserat system*: utrustning i fordonet tillsammans med sätt att utlösa, hantera och verkställa e-callöverföringen via ett allmänt trådlöst mobiltelenät mellan fordonet och ett sätt att genomföra e-calltjänsten via ett allmänt trådlöst mobiltelenät.

Artikel 4 *Tillverkarnas allmänna skyldigheter*

Tillverkarna ska bevisa att alla nya fordonstyper som avses i artikel 2 är försedda med ett fordonbaserat e-callsystem i enlighet med denna förordning och de delegerade akter som antas i enlighet med denna förordning.

Artikel 5 *Tillverkarnas särskilda skyldigheter*

1. Tillverkarna ska se till att alla deras nya fordonstyper tillverkas och godkänns i enlighet med kraven i denna förordning och i de delegerade akter som antas i enlighet med denna förordning.
2. Tillverkarna ska visa att alla deras nya fordonstyper är konstruerade så att det garanteras att ett e-callmeddelande till det enhetliga europeiska larmnumret 112 utlöses automatiskt i händelse av en allvarlig olycka på unionens territorium.
Tillverkarna ska visa att nya fordon är konstruerade så att det garanteras att ett e-callmeddelande till det enhetliga europeiska larmnumret 112 också kan inledas manuellt.
3. Tillverkarna ska se till att mottagare i fordonbaserade system är kompatibla med positionsbestämningstjänster från satellitnavigeringssystem, inbegripet systemen Galileo och Egnos.
4. Bara sådana fordonbaserade e-callsystem som kan provas får godtas vid typgodkännandet.
5. Fordonsbaserade e-callsystem ska uppfylla kraven i direktiv 1999/5/EG¹³ och Unece-föreskrifter nr 10¹⁴.
6. Fordonsbaserade e-callsystem ska vara tillgängliga kostnadsfritt och utan diskriminering för alla oberoende aktörer, åtminstone för reparations- och underhållsändamål.

¹² EUT L 91, 3.4.2013, s. 1.

¹³ EGT L 91, 7.4.1999, s. 10.

¹⁴ EUT L 254, 20.9.2012, s. 1.

7. Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9 för att fastställa närmare tekniska krav och provningar för typgodkännande av fordonsbaserade e-callsystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG i enlighet med detta.

De tekniska krav och provningar som avses i första stycket ska bygga på de tillämpliga krav som anges i punkterna 3, 4 och 6 i följande standarder:

- a) EN 16072 "Intelligent transport system – E-Safety – Pan-European eCall – Operating requirements".
- b) EN 16062 "Intelligent transport systems – E-Safety – E-Call high level application requirements (HLAP)".
- c) EN 16454 "Intelligent transport systems – eSafety – eCall end-to-end conformance testing", vad gäller fordonsbaserade e-callsystems överensstämmelse med alleuropeiskt e-call.
- d) Alla andra europeiska standarder eller Uneceföreskrifter som rör e-callsystem.

Artikel 6

Personlig integritet och skydd av personuppgifter

- 1 I enlighet med direktiv 95/46/EG och direktiv 2002/58/EG ska tillverkarna se till att fordon som är utrustade med e-callsystem inte är spårbara och inte spåras kontinuerligt i normalt driftsläge med avseende på e-call.
- Integritetsstärkande teknik ska byggas in i fordonsbaserade e-callsystem för att ge användarna önskat skydd av den personliga integriteten och skydd mot övervakning och missbruk.
2. Den minimiuppsättning uppgifter som skickas av det fordonsbaserade e-callsystemet får bara omfatta den minimiinformation som krävs för en lämplig hantering av nödsamtal.
3. Tillverkarna ska se till att e-callanvändare förses med tydlig, fullständig information om behandling av uppgifter i fordonsbaserade e-callsystem, särskilt om följande:
- a) Hänvisning till behandlingens rättsliga grund.
 - b) Det faktum att det fordonsbaserade e-callsystemet är förinställt som aktiverat.
 - c) Formerna för den behandling av uppgifter som det fordonsbaserade e-callsystemet utför.
 - d) Syftet med behandlingen av uppgifterna.
 - e) Typer av uppgifter som samlas in och behandlas och uppgifternas mottagare.
 - f) Tidsgränser för lagring av uppgifter i det fordonsbaserade systemet.
 - g) Det faktum att fordonet inte spåras kontinuerligt.
 - h) Formerna för utövande av rättigheter som registrerad.
 - i) Alla nödvändiga ytterligare upplysningar om behandling av personuppgifter inom privata e-calltjänster eller andra mervärdestjänster.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9 om närmare föreskrifter om kravet på avsaknad av spårbarhet och spårning och

integritetsstärkande teknik enligt punkt 1 samt formerna för behandling av personuppgifter och information till användarna enligt punkt 3.

Artikel 7

Medlemsstaternas skyldigheter

Med verkan från och med den 1 oktober 2015 får nationella myndigheter bara bevilja EG-typgodkännande med avseende på fordonsbaserade e-callsystem av nya fordonstyper som uppfyller kraven i denna förordning och i delegerade akter som antas i enlighet med denna förordning.

Artikel 8

Undantag

1. Kommissionen får undanta vissa fordon eller klasser av fordon i kategorierna M₁ och N₁ från skyldigheten att montera e-callsystem i fordon enligt artikel 4, om det, efter en kostnads-nyttoanalys som kommissionen utför eller låter utföra och med beaktande av alla relevanta säkerhetsaspekter, visar sig olämpligt för fordonet eller klassen av fordon att kräva sådana system.
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9 för att ange sådana undantag som avses i punkt 1. Undantagen ska omfatta exempelvis fordon för särskilda ändamål eller fordon utan krockkudde, och vara begränsade till antalet.

Artikel 9

Delegeringens utövande

3. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
4. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.7, 6.4 och 8.2 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den ... [*Publications office: please insert the exact date of the entry into force*].
5. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 5.7, 6.4 och 8.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
6. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
7. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 5.7, 6.4 och 8.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 10
Påföljder vid överträdelser

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler för påföljder som ska tillämpas på tillverkarnas överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och ska vidta alla åtgärder som krävs för att se till att de genomförs. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen och ska utan dröjsmål anmäla alla senare ändringar av dem.
2. De typer av överträdelser som ska förenas med påföljder ska åtminstone vara följande:
 - a) Lämnande av oriktiga uppgifter under godkännandeförfarandena eller de förfaranden som leder till ett återtagande.
 - b) Förfalskning av provningsresultat för typgodkännande.
 - c) Undanhållande av uppgifter eller tekniska anvisningar som skulle kunna leda till återtagande eller återkallande av typgodkännande.

Artikel 11
Ändringar av direktiv 2007/46/EG

Bilagorna I, III, IV, VI, IX och XI till direktiv 2007/46/EG ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 12
Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Det ska tillämpas från och med den 1 oktober 2015.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

Ändringar av direktiv 2007/46/EG

Direktiv 2007/46/EG ska ändras på följande sätt:

1. I bilaga I ska följande punkter läggas till som punkterna 12.8 och 12.8.1:
”12.8 E-callsystem
12.8.1 Beskrivningar eller ritningar”.
2. I del I avsnitt A i bilaga III ska följande punkter läggas till som punkterna 12.8 och 12.8.1:
”12.8 E-callsystem
12.8.1 Monterat: ja/nej (1)”.
3. Del 1 i bilaga IV ska ändras på följande sätt:
 - a) Följande punkt ska läggas till som punkt 71 i tabellen:

Punkt	Område	Rättsakt	Tillämplighet									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71	E-callsystem	Förordning (EU) nr	X			X						

- b) Tillägg 1 ska ändras på följande sätt:

- i) Följande punkt ska läggas till som punkt 71 i tabell 1:

Punkt	Område	Rättsakt	Särskilda aspekter	Tillämplighet och särskilda krav
71	E-callsystem	Förordning (EU) nr		Ej tillämpligt

- ii) Följande punkt ska läggas till som punkt 71 i tabell 2:

Punkt	Område	Rättsakt	Särskilda aspekter	Tillämplighet och särskilda krav
71	E-callsystem	Förordning (EU) nr		Ej tillämpligt

4. I tillägget till Mall A i bilaga VI ska följande punkt läggas till som punkt 71 i tabellen:

Punkt	Område	Rättsakt ⁽¹⁾	Ändrad genom	Tillämplig på versioner
71	E-callsystem	Förordning (EU) nr ...		

5. Bilaga IX ska ändras på följande sätt:

a) I del I ska Förlaga B ändras på följande sätt:

i) Sida 2, "Fordonskategori M1", ska ändras på följande sätt:

- Punkt 52 ska ersättas med följande:

"52. E-call monterat ja/nej",

- Följande punkt ska läggas till som punkt 53:

"53. Anmärkningar ⁽¹¹⁾:".

ii) Sida 2, "Fordonskategori N₁", ska ändras på följande sätt:

- Punkt 52 ska ersättas med följande:

"52. E-call monterat ja/nej".

- Följande punkt ska läggas till som punkt 53:

"53. Anmärkningar ⁽¹¹⁾:".

b) I del II ska Förlaga C2 ändras på följande sätt:

i) Sida 2, "Fordonskategori M₁", ska ändras på följande sätt:

- Punkt 52 ska ersättas med följande:

"52. E-call monterat ja/nej".

- Följande punkt ska läggas till som punkt 53:

"53. Anmärkningar ⁽¹¹⁾:".

ii) Sida 2, "Fordonskategori N₁", ska ändras på följande sätt:

- Punkt 52 ska ersättas med följande:

"52. E-call monterat ja/nej".

- Följande punkt ska läggas till som punkt 53:

"53. Anmärkningar ⁽¹¹⁾:".

6. I tillägg 1 till bilaga XI ska följande punkt läggas till som punkt 71 i tabellen:

Punkt	Område	Rättsakt	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
71	E-callsystem	Förordning * (EU) nr	A	A	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt