



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 medvetslös 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 (mobilnätoperatörer, 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:

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736>

¹² Artikel 26 i direktiv 2002/22/EG.

¹³ SEK(2011) 1019 slutlig, bilaga III.

¹⁴ 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 överensstämmelsestesterna 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