



Bruxelles, den 13.6.2013  
COM(2013) 315 final

2013/0166 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE**  
**om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system**

(EØS-relevant tekst)

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Dette forslag vedrører infrastrukturen af alarmcentraler (engelsk: Public Safety Answering Points – PSAP'er) og indgår i Kommissionens strategi om eCall, som er baseret på en 3-strengt reguleringsmetode, der omfatter det køretøjsmonterede system, telekommunikationsnettene og alarmcentralerne.

#### 1.1. Generel baggrund

Trafiksikkerhed er et af hovedelementerne i Den Europæiske Unions transportpolitik. I 2011 blev mere end 30 000 mennesker slået ihjel og mere end 1,5 mio. kvæstet i omkring 1,1 mio. trafikuheld på vejene i EU. Udover det tragiske tab af liv og kvæstelserne udgør dette også en økonomisk belastning på ca. 130 mia. EUR for samfundet hvert år. EU er fast besluttet på at nedbringe antallet af trafikulykker (via forebyggelse af ulykker eller aktiv sikkerhed) og mindske konsekvenserne af ulykker, når de sker (passiv sikkerhed), samt at gøre beredskabstjenesten og lægebehandlingen efter ulykker mere effektiv (tertiær sikkerhed). I denne sammenhæng kan eCall i betydelig grad bidrage til at reducere antallet af trafikdræbte og personskadernes alvor i trafikken.

Når beredskabstjenesterne kaldes ud til en trafikulykke, er hvert minut afgørende for at redde liv og begrænse personskadernes alvor. eCall-enheder kan alarmere beredskabstjenesterne med det samme, også selvom føreren eller passageren er bevidstløs eller på anden måde ude af stand til at foretage opkaldet. Derved fremskyndes beredskabsteamets ankomst med ca. 40 % i byområder og 50 % i landområder. eCall kan også få stor betydning ved at reducere trængslen ved trafikulykker og dermed den generelle trængsel på de europæiske veje.

Derfor har en harmoniseret indførelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system været på Kommissionens dagsorden siden 2005, og den er nu blevet en prioriteret foranstaltning til forbedring af trafiksikkerheden og indførelse af ITS i Europa.

Som en del af denne frivillige tilgang til indførelsen opfordrede Kommissionen i meddelelsen "eCall til gavn for borgerne"<sup>1</sup> kraftigt de nationale og regionale forvaltninger til at gribe til handling og investere i den nødvendige alarmberedskabsinfrastruktur til eCall, således at den fuldt udbyggede paneuropæiske tjeneste kunne stå klar i 2009. Kommissionen bad også de europæiske standardiseringsorganisationer (ETSI og CEN) om at udarbejde de nødvendige fælles standarder og har støttet dem i dette forehavende.

I meddelelsen "eCall: Tid til udbygning" fra den 21. august 2009<sup>2</sup> blev der rapporteret om fremskridtene i forbindelse med at indføre eCall, og det blev konkluderet, at den frivillige tilgang ikke havde givet tilstrækkelige resultater. Kommissionen fastslog, at den ville træffe lovgivningsmæssige foranstaltninger for at sikre installation af eCall-standardudstyr i alle nye køretøjer i Europa, såfremt der ikke var gjort betydelige fremskridt ved udgangen af 2009, og i den forbindelse begynde med bestemte kategorier af køretøjer (personbiler og lette erhvervskøretøjer).

---

<sup>1</sup> KOM(2005) 431 endelig.

<sup>2</sup> KOM(2009) 434.

I august 2010 trådte Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer<sup>3</sup> i kraft med "harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system" som en af de seks prioriterede foranstaltninger, for hvilke der skal vedtages specifikationer.

I sin ikke-lovgivningsmæssige "Betænkning om eCall: en ny 112-tjeneste for borgerne"<sup>4</sup> vedtaget den 3. juli 2012 erklærede Europa-Parlamentet følgende:

Europa-Parlamentet

- "mener, at eCall skal være et offentligt alarmopkaldssystem, der er monteret i køretøjet og baseret på 112 og fælles paneuropæiske standarder"
- "minder om, at Kommissionens konsekvensanalyse viser, at vedtagelse af reguleringsforanstaltninger med henblik på lovpligtig indførelse af eCall i øjeblikket er den eneste mulighed for at opnå alle de positive effekter"
- "opfordrer indtrængende Kommissionen til at fremsætte et forslag inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF for at sikre lovpligtig indførelse af et offentligt 112-baseret eCall-system inden udgangen af 2015 i alle nye typegodkendte køretøjer og i alle medlemsstater"
- "bifalder Kommissionens henstilling af 8. september 2011 og opfordrer indtrængende medlemsstaterne og mobilnetoperatørerne til at iværksætte de krævede foranstaltninger og opgraderinger inden udgangen af 2014; beklager imidlertid, at kun 18 medlemsstater har reageret i tide; opfordrer de resterende medlemsstater til at gøre det hurtigst muligt"
- "opfordrer indtrængende Kommissionen til at vedtage fælles specifikationer for alarmcentraler inden for rammerne af ITS-direktivet inden udgangen af 2012 og udarbejde et direktivforslag om gennemførelsen af eCall".

Indførelsen af eCall vil også udgøre en del af CARS 2020-handlingsplanen, som findes i meddelelsen af 8. november 2012 "CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa"<sup>5</sup>.

Den 26. november 2012 vedtog Kommissionen den delegerede forordning (EU) nr. 305/2013 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system<sup>6</sup>, som indfører specifikationer for den opgradering af infrastrukturen af alarmcentraler, der er nødvendig for en korrekt modtagelse og håndtering af eCall-opkald, med henblik på at sikre kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet i den harmoniserede EU-dækkende eCall-tjeneste.

<sup>3</sup> EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

<sup>4</sup> P7\_TA(2012)0274.

<sup>5</sup> COM(2012) 636 final.

<sup>6</sup> EUT L 91 af 3.4.2013, s. 1.

## 1.2. Forslagets begrundelse

I fraværet af betydelige fremskridt med hensyn til den frivillige indførelse af eCall ved udgangen af 2009 besluttede Kommissionen at foretage en konsekvensanalyse for at vurdere den mest hensigtsmæssige model for gennemførelse af den EU-dækkende eCall-tjeneste i Europa.

Som det forklares i konsekvensanalysen<sup>7</sup>, kræver eCall tre ting: at der monteres ét specifikt system i køretøjerne, at evnen til at sende meddelelser i et bestemt format er til stede hos mobilnetoperatørerne og ikke mindst, at alarmcentralerne har kapaciteten til at håndtere disse meddelelser. Systemet kan kun fungere, hvis alle tre dele fungerer samtidig.

Konsekvensanalysen konkluderede, at den bedste model til at opnå en effektiv gennemførelse af eCall er lovgivningsmæssige indgreb. eCall skal således baseres på typegodkendt udstyr til det fælles europæiske alarmnummer 112 i alle køretøjer – i første omgang bestemte kategorier af køretøjer – og det vil kræve, at der opstilles rammer for håndtering af eCall-opkald i telekommunikationsnet og alarmcentraler. Denne fremgangsmåde vil gøre eCall tilgængelig for alle borgere i Europa som en EU-dækkende tjeneste. Den ville fremskynde indførelsen og sikre en fuld udnyttelse af eCalls potentiale for at redde liv og reducere personskaders alvor. Ved at bygge videre på eller parallelt med dette 112-standardudstyr kan der stilles yderligere alarmtjenester og/eller andre nyttige tjenester til rådighed for slutbrugeren i køretøjet, hvilket vil give større sikkerhed og økonomiske gevinster.

På denne baggrund fremlagde Kommissionen den 8. september 2011 sin strategi om lovgivningsmæssige foranstaltninger med hensyn til eCall sammen med vedtagelsen af første del af denne strategi, som bestod af Kommissionens henstilling<sup>8</sup> om støtte til en EU-dækkende eCall-tjeneste i elektroniske kommunikationsnet til fremføring af alarmopkald fra køretøjer baseret på 112 ("eCall-opkald").

For at gennemføre eCall-strategien og sikre rettidig og samtidig implementering af eCall-tjenesten baseret på 112 i det tre interessentgrupper (mobilnetoperatører, offentlige beredskabstjenester og bilindustrien) i 2015 foreslår Kommissionen følgende:

- Køretøjsmonteret system: et forslag inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF for at gøre eCall obligatorisk i alle nye køretøjer i klassen M1 og N1 (personbiler og lette erhvervskøretøjer)
- Mobilkommunikationsnet: ovennævnte henstilling fra Kommissionen om eCall.
- Alarmcentraler: vedtagelsen af ovennævnte delegerede forordning som en delegeret retsakt under direktiv 2010/40/EU for at fastlægge specifikationerne for alarmcentralerne.

I henhold til artikel 6, stk. 2, i direktiv 2010/40/EU skal Kommissionen senest 12 måneder efter vedtagelsen af de nødvendige specifikationer for en prioriteret foranstaltning, hvor det er hensigtsmæssigt og efter at have foretaget en konsekvensvurdering, herunder en cost-benefit-analyse, forelægge et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet i overensstemmelse med artikel 294 i traktaten om den

<sup>7</sup> SEK(2011) 1019 endelig.

<sup>8</sup> 2011/750/EU.

Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) om indførelse af denne prioriterede foranstaltning.

Dette er det konkrete formål med dette forslag, som gennemfører "alarmcentral"-delen i Kommissionens strategi om eCall.

Disse forskellige tekster supplerer hinanden og vil sammen gøre det muligt for 112-eCall-tjenesten at være fuldt operationel senest den 1. oktober 2015.

## **2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

### **2.1. Høring af de interesserede parter**

Dette forslag er et resultat af omfattende høringer af væsentlige interessenter.

Det er udarbejdet under hensyntagen til alle de høringer, der er foretaget i forbindelse med eCall-konsekvensanalysen. Disse indbefatter bl.a. omfattende bidrag fra interessenter fra adskillige fora, såsom platformen til indførelse af det europæiske eCall-system, eCall-alarcentralernes ekspertgruppe og eCall-styregruppen i eSafety/i-Mobility-forummet, og den offentlige høring om gennemførelsen af eCall, som blev gennemført fra 19. juli til 19. september 2010.

Forslaget tager også hensyn til drøftelserne på de møder med eksperter fra medlemsstater, EØS-lande og Schweiz, der blev holdt den 13. oktober 2011 og 29. maj, 19. juni og 3. juli 2012 for at forberede specifikationerne for alarmcentralerne. Repræsentanter fra Europa-Parlamentet og Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse<sup>9</sup> deltog ligeledes i møderne.

Endelig tager dette forslag også hensyn til Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppens holdning. Gruppen består af 25 højtstående repræsentanter fra udbydere af ITS-tjenester, brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, fremstillingsindustrien, arbejdsmarkedets parter, faglige sammenslutninger, lokale myndigheder og andre relevante fora<sup>10</sup>.

### **2.2. Konsekvens- og cost-benefit-analyse**

Der blev gennemført en omfattende cost-benefit-analyse som en del af eCall-konsekvensanalysen af de tre foreslåede modeller, herunder de lovgivningsmæssige foranstaltninger, som blev foretrukket.

For så vidt angår cost-benefit-analysen af den valgte model (model 3) kan hver enkelt af de planlagte lovgivningsmæssige foranstaltninger i forbindelse med eCall (køretøjsmontering, telekommunikation og alarmcentraler) ikke adskilles fra de to øvrige. Omkostningerne for alarmcentralerne kan vurderes separat fra de køretøjsmonterede dele af eCall, mens fordelene kun kan vurderes for eCall-initiativet som helhed.

---

<sup>9</sup> Se dagsorden og mødereferat:

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

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

### 2.2.1. *Analyse af hovedomkostningerne for alarmcentralerne*

Meromkostningerne i forbindelse med håndtering af 112-eCall-opkald for hver af de alarmcentraler, der er udstyret til at håndtere 112-opkald og har mulighed for at lokalisere opkald – E112-opkald (forpligtelse under forsyningspligt-direktivet<sup>11</sup>) – omfatter følgende:

- in-band-modemserver (fra 3 000 EUR til 20 000 EUR afhængigt af antallet af eCall-opkald)
- software til at aflæse minimumsdatasæt og integration i alarmcentralsoftwaren
- uddannelse.

Årlige driftsomkostninger bør lægges til disse omkostninger. I de tilfælde, hvor eCall-opkald bliver modtaget af en alarmcentral, som også modtager andre alarmopkald, vil hovedparten af disse omkostninger blive kategoriseret under de normale driftsomkostninger. Ellers vil omkostningerne afhænge af, hvor mange operatører der behøves til at håndtere det anslåede antal eCall-opkald<sup>12</sup>.

De anslåede omkostninger til opgradering af alarmcentraler ligger på ca. 1,1 mio. EUR pr. medlemsstat<sup>13</sup>. Denne vurdering stammer fra en klyngeanalyse, som er baseret på befolkningstæthed, typer af ulykker, vej- og alarmberedskabsinfrastruktur og andre generelle statistikker. Omkostningerne i hvert land varierer betragteligt afhængigt af antallet af alarmcentraler, men også med hensyn til de tekniske løsninger, der vælges til opgraderingen af alarmcentralerne.

Yderligere oplysninger om omkostninger blev tilvejebragt i forbindelse med pilotprojektet HeERO<sup>14</sup> forud for indførelsen (fra januar 2011 til januar 2013), som har omfattet myndighederne i ni medlemsstater og associerede lande samt fyre partnere. Formålet med projektet var at forberede indførelsen af den nødvendige infrastruktur, herunder opstarten et nyt interoperabelt og harmoniseret 112-baseret køretøjsmonteret alarmopkaldssystem. Projektet vil blive efterfulgt af pilotprojektet HeERO2, som blev startet op i begyndelsen af 2013, og som har en løbetid på 24 måneder. Det inddrager yderligere ni medlemsstater og associerede stater.

HeERO-pilotprojektet har bidraget til at demonstrere, at innovative løsninger kan reducere omkostningerne sammenlignet med den forholdsvis konservative tilgang i eCall-konsekvensanalysen, især i medlemsstater med mange alarmcentraler. Det bekræftede også, at de anslåede og de reelle omkostninger ved implementeringen lå inden for de forventede rammer.

### 2.2.2. *Analyse af de vigtigste fordele*

Fordelene, der er blevet identificeret i konsekvensanalysen og flere undersøgelser, herunder også nationale undersøgelser:

---

<sup>11</sup> Artikel 26 i direktiv 2002/22/EF.

<sup>12</sup> SEK(2011) 1019 endelig, bilag III.

<sup>13</sup> SEK(2011) 1019 endelig, bilag XIV.

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/information\\_society/apps/projects/factsheet/index.cfm?project\\_ref=270906](http://ec.europa.eu/information_society/apps/projects/factsheet/index.cfm?project_ref=270906)

- Reduktion af antallet af trafikdræbte (med eCall-udstyr i alle køretøjer, mellem 1 % og 10 % afhængigt af landets befolkningstæthed og vej- og alarmberedskabsinfrastruktur)<sup>15</sup>.
- Reduktion af personskadernes alvor (mellem 2 % og 15 %)<sup>16</sup>.
- Reduktion af trængselsomkostningerne ved trafikulykker. Dette skyldes forbedret håndtering af ulykker, da ulykken med det samme meddeles alarmcentralen og derfor kan overføres til den ansvarlig trafikstyringsenhed, som med det samme kan informere andre brugere af vejen og bidrage til at mindske antallet af sekundære ulykker.
- Lettelse af redningstjenesters arbejde og øget sikkerhed for redningsmandskab (f.eks. brandmænd) ved befrielse af fastklemte passagerer, da minimumsdatasættene bl.a. indeholder oplysninger om brændstoftypen.
- Reduktion af infrastrukturen af nødtelefoner ved vejene, da hver enkelt vejbruger vil kunne udløse et alarmopkald fra deres køretøj.

### 2.2.3. Cost-benefit-forhold

Fordelene er også blevet værdisat i penge<sup>17</sup>, og der er udarbejdet en cost-benefit-analyse for de forskellige modeller samt for typerne af berørte kategorier. Estimerne er fremskrevet til og med år 2033, da eCall forventes at være fuldt udbredt i dette år under den foretrukne model.

	Model 1 Intet EU-indgreb	Model 2 Frivillig tilgang	Model 3 Lovgivningsmæssige foranstaltninger
Benefit-cost- forhold	0,29	0,68	1,74

## 3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

### 3.1. Retsgrundlag

I henhold til artikel 6, stk. 2, i direktiv 2010/40/EU skal Kommissionen senest 12 måneder efter vedtagelsen af de nødvendige specifikationer for en prioriteret foranstaltning, hvor det er hensigtsmæssigt og efter at have foretaget en konsekvensvurdering, herunder en cost-benefit-analyse, forelægge et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet i overensstemmelse med artikel 294 i TEUF om indførelse af disse specifikationer.

<sup>15</sup> Undersøgelser: SEiSS, E-MERGE, eIMPACT, AINO studies. Detaljerede oplysninger om beregningen findes i bilag IV af eCall-konsekvensanalysen.

<sup>16</sup> Undersøgelser: SEiSS, E-MERGE, eIMPACT, AINO studies. Detaljerede oplysninger om beregningen findes i bilag IV af eCall-konsekvensanalysen.

<sup>17</sup> SEK(2011) 1019 endelig, bilag IV og XIV.

### **3.2. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

I overensstemmelse med nærhedsprincippet (artikel 5, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union) skal der kun handles på EU-niveau, hvis de forventede mål ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne alene og derfor bedre kan gennemføres på EU-plan på grund af omfanget eller virkningerne af den foreslåede handling.

Trafiksikkerhed er et område, der giver anledning til alvorlig bekymring i hele Den Europæiske Union og blandt alle dens indbyggere. 500 mio. borgere i 27 medlemsstater bruger mere end 230 mio. køretøjer på over 5 mio. km veje. Formålet med et interoperabelt EU-dækkende eCall-initiativ er i sidste ende at indføre de minimumsfunktionaliteter, der er nødvendige for at sikre, at alarmberedskabets håndtering af alarmopkald er tilstrækkelig i alle køretøjer i Europa. For øjeblikket foretages mere end 100 mio. køreture på vejene om året i medlemsstaterne, og antallet stiger som følge af yderligere konsolidering af Den Europæiske Union (via varers, personers og tjenesteydelser fri bevægelighed). Der er brug for foranstaltninger på EU-niveau for at sikre en interoperabel og stabil tjeneste i hele Europa, og dette kan ikke løses tilfredsstillende af de enkelte medlemsstater. Derudover vil foranstaltninger på EU-niveau ved hjælp af fælles europæiske eCall-standards, der er godkendt af de europæiske standardiseringsorganisationer (CEN og ETSI), sikre et effektivt alarmberedskab i hele Europa, f.eks. når køretøjer kører udenlands. Foranstaltningerne vil også bidrage til at forhindre et opsplittet marked (der kan opstå som følge af nationale og/eller private virksomheders løsninger, som implementeres på forskellige vis).

I overensstemmelse med implementeringen af 112 og E112 er det EU-dækkende eCall udformet med henblik på at minimere påvirkningen for alle interessenter i værdikæden (bilindustrien, mobilnetoperatører, medlemsstater/alarmcentraler) og at fordele denne påvirkning ligeligt.

Det aktuelle forslag opfordrer medlemsstaterne til at indføre den infrastruktur af alarmcentraler, der kræves for en korrekt modtagelse og håndtering af eCall på deres område, i overensstemmelse med de specifikationer, der er fastlagt i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 305/2013 af 26. november 2012 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår harmoniseret tilrådgivningsstilling af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system med henblik på at sikre kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet i den harmoniserede EU-dækkende eCall-tjeneste. Det er hensigten at holde de finansielle og administrative omkostninger for nationale/regionale myndigheder på et minimum i overensstemmelse med målsætningerne. En stor del af implementeringen (organiseringen af alarmcentralerne) overlades til nationale beslutningsorganer. Alarmcentralernes infrastruktur vil blive opgraderet af medlemsstaterne på den måde, der bedst passer til den nationale/lokale arkitektur, således at de specifikke forhold i den enkelte medlemsstat respekteres. Hver enkelt medlemsstat vil kunne organisere sin beredskabstjeneste på den måde, der er mest omkostningseffektiv og svarer bedst til dennes behov, og vil også kunne filtrere de opkald, som ikke er alarmopkald, hvis de ikke skal håndteres af eCall-alarmcentraler, især når der er tale om manuelt udløste eCall-opkald.

### **3.3. Nærmere redegørelse for forslaget**

I artikel 1 kræves, at medlemsstaterne indfører den infrastruktur af eCall-alarmcentraler, der er nødvendig for en korrekt modtagelse og håndtering af alle eCall-opkald på deres område senest den 1. oktober 2015.



I artikel 2 kræves, at medlemsstaterne rapporterer om status for gennemførelsen af denne afgørelse til Kommissionen senest 18 måneder efter dens ikrafttræden.

I artikel 3 fastsættes, at afgørelsen træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen virkninger for EU's budget.

#### **5. FAKULTATIVE ELEMENTER**

- Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er relevant for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE**

**om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,  
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>18</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>19</sup>,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 3, litra d), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer<sup>20</sup> udgør harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system en prioriteret foranstaltning med hensyn til udvikling og anvendelse af specifikationer og standarder.
- (2) I henhold til artikel 6 i direktiv 2010/40/EU skal Kommissionen vedtage delegerede retsakter om de nødvendige specifikationer til sikring af kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet med henblik på indførelse og praktisk anvendelse af intelligente transportsystemer (ITS) i forbindelse med de prioriterede foranstaltninger.
- (3) Ved Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 305/2013 af 26. november 2012 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system<sup>21</sup> indføres specifikationer for den opgradering af infrastrukturen af alarmcentraler, der er nødvendig for en korrekt modtagelse og håndtering af eCall,

---

<sup>18</sup> EUT C ...af ..., s. .

<sup>19</sup> EUT C ...af ..., s. .

<sup>20</sup> EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

<sup>21</sup> EUT L 91 af 3.4.2013, s. 1.

med henblik på at sikre kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet i den harmoniserede EU-dækkende eCall-tjeneste.

- (4) I henhold til artikel 6, stk. 2, i direktiv 2010/40/EU skal Kommissionen senest 12 måneder efter vedtagelsen af ovennævnte delegerede forordning, hvor det er hensigtsmæssigt og efter at have foretaget en konsekvensvurdering, herunder en cost-benefit-analyse, forelægge et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet i overensstemmelse med artikel 294 i traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde om indførelse af disse specifikationer.
- (5) Ved at reducere beredskabstjenesternes svartid forventes den EU-dækkende eCall-tjeneste at kunne reducere antallet af dødsulykker i Unionen samt personskadernes alvor ved trafikulykker. Den interoperable EU-dækkende eCall-tjeneste forventes også at gøre det muligt for samfundet at opnå besparelser via bedre håndtering af ulykker og ved at mindske trængslen i trafikken og sekundære ulykker.
- (6) For at sikre interoperabilitet og kontinuitet i tjenesten i hele Unionen og mindske omkostningerne ved indførelsen for Unionen som helhed bør alle medlemsstaterne indføre den prioriterede eCall-foranstaltning i overensstemmelse med de fælles specifikationer, som er fastlagt i den delegerede forordning (EU) nr. 305/2013. Dette berører ikke hver enkelt medlemsstats ret til at indføre yderligere tekniske midler til at håndtere andre alarmopkald.
- (7) Erfaringerne med andre alarmopkaldssystemer har vist, at manuelt udløste eCall-opkald kan omfatte en del autohjælpsopkald. Såfremt det er nødvendigt, kan medlemsstaterne anvende alle nødvendige tekniske og organisatoriske midler for at filtrere disse autohjælpsopkald fra med henblik på at sikre, at kun alarmopkald bliver håndteret af eCall-alarmcentralerne.
- (8) Målet med denne afgørelse, nemlig at sikre den koordinerede og sammenhængende indførelse af den interoperable EU-dækkende eCall-tjeneste og en interoperabel og stabil tjeneste i hele Europa, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og/eller den private sektor og kan derfor på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne afgørelse ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

Medlemsstaterne skal senest den 1. oktober 2015 indføre den infrastruktur af eCall-alarmcentraler på deres område, der er nødvendig for en korrekt modtagelse og håndtering af eCall, om nødvendigt rensset for opkald, der ikke er alarmopkald, i overensstemmelse med de specifikationer, der er fastlagt i den delegerede forordning (EU) nr. 305/2013, med henblik på at sikre kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet i den harmoniserede EU-dækkende eCall-tjeneste. Dette berører ikke den enkelte medlemsstats ret til at organisere sin beredskabstjeneste på den måde, der er mest omkostningseffektiv og svarer bedst til medlemsstatens behov, herunder også at filtrere de opkald, som ikke er alarmopkald, hvis de

ikke skal håndteres af eCall-alarmcentraler, især når der er tale om manuelt udløste eCall-opkald.

#### *Artikel 2*

Senest 18 måneder efter denne afgørelses ikrafttræden skal medlemsstaterne rapportere om gennemførelsen af denne afgørelse til Kommissionen. Denne rapport skal som minimum indeholde listen over de myndigheder, der er ansvarlige for at vurdere, om af eCall-alarmcentralerne fungerer i overensstemmelse med kravene i artikel 3 i den delegerede forordning (EU) nr. 305/2013, listen over eCall-alarmcentralerne og deres geografiske dækning, en beskrivelse af overensstemmelsesprøvningen og en beskrivelse af protokollerne for beskyttelse af personoplysninger og databeskyttelse.

#### *Artikel 3*

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### *Artikel 4*

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*