



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**ajoneuvoon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevista
tyyppihyväksyntävaatimuksista ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on ottaa EY:n moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmässä käyttöön vaatimukset, jotka koskevat eCall-järjestelmän asentamista ajoneuvoon. Ehdotus muodostaa osan EU:n säädöskokonaisuutta, jolla varmistetaan hätänumeroon 112 perustavan eCall-palvelun käyttöönotto 1. päivään lokakuuta 2015 mennessä. Muut tähän eCall-aloitteeseen liittyvät keskeiset säädökset ovat:

- EU:n laajuisen eCall-palvelun tukemisesta sähköisissä viestintäverkoissa hätänumeroon 112 perustuvien ajoneuvojen hätäpuhelujen ('eCalls') välittämiseksi 8. syyskuuta 2011 annettu komission suositus 2011/750/EU¹
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-hätäpuhelujärjestelmän yhtenäisen tarjonnan osalta 26. marraskuuta 2012 annettu komission delegoitu asetus (EU) N:o 305/2013²
- ehdotus: yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-järjestelmän käyttöönotosta xx.xx.20xx annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) N:o.../..³

Nämä eri tekstit täydentävät toisiaan, ja yhdessä ne mahdollistavat sen, että hätänumeroon 112 perustuva eCall-palvelu on täysin toiminnassa 1. päivään lokakuuta 2015 mennessä.

2. KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

2.1. Intressitahojen kuuleminen

Tämä ehdotus perustuu tärkeimpien sidosryhmien laajaan kuulemiseen.

Sidosryhmiä, kuten korkean tason CARS21-ryhmää, kuultiin prosessissa, jonka tuloksena hyväksyttiin toimintasuunnitelma ”CARS 2020: Kilpailukykyistä ja kestävä eurooppalaista autoteollisuutta koskeva toimintasuunnitelma”. Tämä ehdotus tarkoittaa suunnitelmaan kuuluvan toimen toteuttamista. Siinä on tarkoitus ”kannustaa ottamaan käyttöön älykkäitä liikennejärjestelmiä (ITS) mukaan lukien vuorovaikutteiset järjestelmät, erityisesti EU:n laajuinen ajoneuvojen hätäviestijärjestelmä eCall”.

Tässä ehdotuksessa otetaan lisäksi huomioon kaikki eCall-järjestelmän vaikutustenarvioinnissa toteutetut kuulemiset. Näihin kuulemisiin sisältyvät erityisesti laajat kannanotot sidosryhmiltä, jotka toimivat useilla foorumeilla, kuten eurooppalainen eCall-täytäntöpanofoorumi (EeIP), hätäkeskusten (PSAP) eCall-asiantuntijaryhmä ja eSafety/i-Mobility-foorumiin kuuluva eCall-ohjausryhmä, sekä eCall-järjestelmän toteuttamisesta 19.7.–19.9.2010 järjestetty julkinen kuuleminen.

Tässä delegoidussa säädöksessä otetaan lisäksi huomioon Euroopan neuvon antavan ITS-ryhmän lausunto. Ryhmä koostuu ITS-palveluntarjoajien, käyttäjäjärjestöjen, liikenteen ja infrastruktuurialan toimijoiden, valmistusteollisuuden, työmarkkinaosapuolten, ammattijärjestöjen, paikallisviranomaisten ja muiden asiaan liittyvien tahojen 25:stä korkean tason edustajasta.

¹ EUVL L 303, 22.11.2011, s. 46.

² EUVL L 91, 3.4.2013, s. 1.

³ EUVL L [...], [...], s. [...].

2.2. Vaikutustenarviointi ja kustannus-hyötyanalyysi

Laaja kustannus-hyötyanalyysi toteutettiin osana vaikutustenarviointia, joka tehtiin eCall-järjestelmää varten ehdotetuista kolmesta vaihtoehdosta, joihin kuului myös suositeltava sääntelytoimenpiteiden vaihtoehto.

Valitun vaihtoehdon (vaihtoehto 3) kustannus-hyötyanalyysin osalta mitään eCall-järjestelmässä suunnitelluista kolmesta sääntelytoimenpiteestä (ajoneuvon sisäinen järjestelmä, televiestintä, hätäkeskukset) ei voida erottaa toisistaan.

2.2.1. Pääasiallisten hyötyjen tarkastelu

Vaikutustenarvioinnissa ja useissa tutkimuksissa (myös kansallisissa) todettuja hyötyjä ovat seuraavat:

- Kuolonuhrien vähentyminen (1–10 prosenttia, kun kaikki ajoneuvot ovat eCall-varustettuja, maan väestötiheyden sekä maanteiden ja pelastuspalvelun infrastruktuurin mukaisesti).
- Vakavien loukkaantumisten vähentyminen (2–15 prosenttia).
- Liikenneonnettomuuksista johtuvien ruuhkien kustannusten aleneminen. Tämä johtuu onnettomuuksien hallinnan paranemisesta, kun onnettomuudesta ilmoitetaan viipymättä hätäkeskuksille ja tieto voidaan siten siirtää asianmukaiseen liikenteenhallintajärjestelmään, joka voi välittömästi ilmoittaa onnettomuudesta muille tienkäyttäjille uusien onnettomuuksien välttämiseksi.
- Pelastuspalvelujen helpottuminen ja pelastuspartioiden (esim. palomiesten) turvallisuuden lisääntyminen loukkuun jääneitä pelastettaessa, sillä eCall-viestin vähimmäistietoihin (Minimum Set of Data eli MSD) sisältyvät muun muassa tiedot polttoainetyypistä.
- Tienvarsien SOS-infrastruktuurin väheneminen, kun kaikki tienkäyttäjät pystyisivät aloittamaan hätäpuhelun ajoneuvoistaan.

2.2.2. Kustannus-hyötysuhde

Hyötyä on mitattu myös rahassa ja eri toimintavaihtoehtoista sekä vaikutusluokista on tehty kustannus-hyötyanalyysi. Arviot on laskettu vuoteen 2033 asti, koska tämä on vuosi, jolloin eCall-palvelun oletetaan parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon tapauksessa olevan täysin kattavan.

	Toimintavaihtoehto 1 Ei EU:n toimia	Toimintavaihtoehto 2 Vapaaehtoisuus	Toimintavaihtoehto 3 Sääntelytoimenpiteet
Kustannus-hyötysuhde	0,29	0,68	1,74

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

3.1. Oikeusperusta

Oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 114 artikla.

3.2. Toissijaisuus ja suhteellisuus

Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklan 3 kohta) unionin tasolla olisi toteutettava toimia vain, jos jäsenvaltiot eivät voi yksin

riittäväällä tavalla saavuttaa suunnitellun toiminnan tavoitteita, vaan ne voidaan ehdotetun toiminnan laajuuden tai vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla.

Liikenneturvallisuus on merkittävä huolenaihe koko Euroopan unionissa kaikille sen kansalaisille: Yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-aloitteen perimmäisenä tarkoituksena on ottaa kaikissa EU:n ajoneuvoissa käyttöön vähimmäistoiminnot, joita pelastuspalvelut tarvitsevat hätäpuhelujen asianmukaiseen käsittelyyn. Tällä hetkellä tieliikenteessä tehdään yli 100 miljoonaa matkaa vuosittain eri jäsenvaltioissa, ja niiden määrä kasvaa edelleen Euroopan unionin lujittuessa (tavaroiden, ihmisten ja palveluiden vapaan liikkuvuuden myötä). Tarvitaan EU:n tason toimia, jotta voidaan varmistaa palvelujen yhteentoimivuus ja jatkuvuus kaikkialla Euroopassa, eikä tätä voida riittäväällä tavalla saavuttaa yksittäisten jäsenvaltioiden toimin. Lisäksi EU:n tasolla toteutettavilla toimilla, joissa käytetään eurooppalaisten standardointielinten (CEN ja ETSI) hyväksymiä yhteisiä eurooppalaisia eCall-standardeja, taataan tehokkaat pelastuspalvelut kaikkialla Euroopassa, esimerkiksi ulkomailla liikkuville ajoneuvoille, ja vältetään myös markkinoiden pirstoutumista.

EU:n laajuinen eCall on suunniteltu siten, että vaikutus jää kaikkien arvoketjuun kuuluvien sidosryhmien (autoteollisuus, matkaviestinverkko-operaattorit, jäsenvaltiot-hätäkeskukset) kannalta mahdollisimman pieneksi ja että se jakautuu oikeudenmukaisesti.

3.3. Ehdotuksen yksityiskohtainen kuvaus

2, 4 ja 5 artikla:

Ehdotuksessa edellytetään uuden tyyppisten henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen rakentamista, jotta varmistetaan, että vakavissa onnettomuuksissa hätäpuhelu (eCall) numeroon 112 käynnistyy automaattisesti. On myös oltava mahdollista aloittaa hätäpuhelu (eCall) numeroon 112 manuaalisesti.

6 artikla:

Palvelussa tarjottavien tietojen luonteen vuoksi annetaan yksityisyyttä ja tietosuojaa koskevia sääntöjä.

5, 6 ja 8 artikla:

Komissiolle annetaan valta hyväksyä delegoituja säädöksiä, jotka liittyvät seuraaviin:

- ajoneuvoon asennettavien eCall-järjestelmien yksityiskohtaiset tekniset vaatimukset ja tyyppihyväksyntätestit 5 artiklassa tarkoitettujen standardien pohjalta;
- yksityisyys ja tietosuoja;
- erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja ja muita perusteltuja tapauksia koskevat poikkeukset. Tällaiset poikkeukset ovat määrältään vähäisiä.

12 artikla:

Asetusta sovelletaan 1. päivästä lokakuuta 2015.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. VALINNAISET TIEDOT

Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa asiaa, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**ajoneuvoon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,⁴

ottavat huomioon Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunnon,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/46/EY⁵ (Puitedirektiivi) on otettu käyttöön moottoriajoneuvoja koskeva kattava unionin tyyppihyväksyntäjärjestelmä.
- (2) Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää useiden turvallisuus- ja ympäristötekijöiden osalta koskevat tekniset vaatimukset on yhdenmukaistettu unionin tasolla, jotta voidaan varmistaa tieliikenteen turvallisuuden korkea taso kaikkialla unionissa.
- (3) Tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi entisestään tiedonannossa ”Aika ottaa eCall käyttöön”⁶ ehdotetaan uusia toimenpiteitä, joilla nopeutetaan ajoneuvojen hätäviestipalvelun käyttöönottoa unionissa. Yksi ehdotetuista toimenpiteistä koskee eCall-järjestelmän pakollista asennusta kaikkiin uusiin ajoneuvoihin alkaen direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyjen luokkien M1 ja N1 ajoneuvoista.
- (4) Euroopan parlamentti hyväksyi 3 päivänä heinäkuuta 2012 kertomuksen ”eCall: uusi 112-palvelu kansalaisille”⁷, jossa se kehotti komissiota antamaan direktiivin 2007/46/EY puiteissa ehdotuksen, jotta varmistetaan hätänumeroon 112 perustuvan julkisen eCall-järjestelmän pakollinen käyttöönotto vuoteen 2015 mennessä

⁴ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁵ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁶ KOM(2009) 434 lopullinen.

⁷ 2012/2056(INI).

- (5) Unionin eCall-järjestelmän odotetaan vähentävän kuolonuhrien määrää unionissa ja tieliikenneonnettomuuksien aiheuttamien vammojen vakavuutta. eCall-järjestelmän pakollinen käyttöönotto toisi tämän palvelun kaikkien kansalaisten ulottuville ja auttaisi näin vähentämään ihmisten kärsimyksiä ja pienentämään terveydenhuolto- ja muita kustannuksia.
- (6) Tarkan ja luotettavan paikannustiedon tarjoaminen on olennainen osa ajoneuvoon asennetun eCall-järjestelmän tehokasta toimintaa. Siksi on aiheellista edellyttää järjestelmän yhteentoimivuutta satelliittinavigointiohjelmien tarjoamien palveluiden kanssa; näihin sisältyvät järjestelmät, jotka on perustettu eurooppalaisten satelliittinavigointiohjelmien (EGNOS ja Galileo) toteuttamisesta 9 päivänä heinäkuuta 2008 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 683/2008⁸ vahvistetuissa Galileo- ja EGNOS-ohjelmissä.
- (7) Ajoneuvojen pakollista varustamista ajoneuvoon asennettavalla eCall-järjestelmällä olisi aluksi sovellettava ainoastaan uusiin henkilöautoihin ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (luokat M1 ja N1), joita varten on jo olemassa soveltuva palvelun käynnistysmekanismi.
- (8) Ajoneuvojen pakollinen varustaminen ajoneuvon sisäisellä eCall-järjestelmällä ei saisi rajoittaa kaikkien sidosryhmien, kuten autonvalmistajien ja riippumattomien toimijoiden, mahdollisuutta tarjota lisäksi muita hätä- ja/tai lisäarvopalveluita, jotka toimivat numeroon 112 perustuvan ajoneuvon sisäisen eCall-palvelun rinnalla tai sen pohjalta. Nämä lisäpalvelut pitäisi kuitenkin suunnitella siten, että ne eivät häiritse kuljettajaa.
- (9) Jotta turvataan kuluttajien vapaa valinta ja tasapuolinen kilpailu ja samalla tuetaan innovointia ja tehostetaan unionin tietotekniikkateollisuuden kilpailukykyä maailmanlaajuisilla markkinoilla, ajoneuvoon asennettavan eCall-järjestelmän olisi oltava maksutta ja syrjimättä kaikkien riippumattomien toimijoiden saatavilla ja sen olisi perustuttava yhteentoimivaan ja ajoneuvoon mahdollisesti tulevaisuudessa asennettavien sovellusten tai palvelujen avoimen käytön mahdollistavaan ympäristöön.
- (10) Tyyppihyväksyntäjärjestelmän johdonmukaisuuden säilyttämiseksi olisi tätä asetusta varten hyväksyttävä ainoastaan sellaiset ajoneuvon sisäiset eCall-järjestelmät, jotka voidaan täysin testata.
- (11) Pieninä sarjoina valmistettavat ajoneuvot on direktiivin 2007/46/EY nojalla vapautettu vaatimuksista, jotka koskevat matkustajien suojaamista etu- ja sivutörmäyksessä. Tämän vuoksi tällaiset pieninä sarjoita valmistettavat ajoneuvot olisi vapautettava eCall-vaatimusten pakollisesta noudattamisesta.
- (12) Erityskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen olisi oltava tässä asetuksessa vahvistettujen eCall-vaatimusten mukaisia, elleivät tyyppihyväksyntäviranomaiset tapauskohtaisesti katso, että ajoneuvo ei erityiskäyttötarkoituksensa vuoksi voi olla tällaisten vaatimusten mukainen.
- (13) 29 artiklalla perustettu tietosuojatyöryhmä on antanut suosituksia, jotka sisältyvät 26 päivänä syyskuuta 2006 hyväksytyyn valmisteluasiakirjaan⁹ eCall-aloitteen vaikutuksista tietosuojaan ja yksityisyyteen ja joiden mukaan kaiken ajoneuvon sisäisen eCall-järjestelmän välityksellä tapahtuvan henkilötietojen käsittelyn olisi oltava yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta

⁸ EUVL L 196, 24.7.2008, s. 1.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 95/46/EY¹⁰ sekä henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla 12 päivänä heinäkuuta 2002 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/58/EY¹¹ (sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi) vahvistettujen tietosuojasääntöjen mukaista, erityisesti sen varmistamiseksi, että ajoneuvon sisäisellä eCall-järjestelmällä varustetut ajoneuvot eivät numeroon 112 perustuvassa tavanomaisessa käyttötilassaan ole paikannettavissa eikä niihin kohdistu minkäänlaista jatkuvaa jäljitystä ja että ajoneuvon sisäisen eCall-järjestelmän lähettämiin vähimmäistietoihin sisältyvät ne vähimmäistiedot, joita hätäpuheluiden asianmukainen käsittely edellyttää.

- (14) Eurooppalaiset standardointiorganisaatiot ETSI ja CEN, ovat laatineet yleiseurooppalaisen eCall-palvelun käyttöönottoa varten yhteiset standardit, joita olisi sovellettava tätä asetusta varten, sillä näin helpotetaan ajoneuvon sisäisen eCall-palvelun teknistä kehitystä, varmistetaan palvelun yhteentoimivuus ja jatkuvuus kaikilla unionissa ja vähennetään täytäntöönpanokustannuksia koko unionissa.
- (15) Jotta voidaan varmistaa yhteisten teknisten vaatimusten soveltaminen ajoneuvon sisäiseen eCall-järjestelmään, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä yksityiskohtaisista säännöistä, jotka koskevat relevanttien standardien soveltamista, testausta, henkilötietoja ja yksityisyyden suojaa sekä tiettyihin luokkien M1 ja N1 ajoneuvoihin tai ajoneuvojen alaluokkiin sovellettavia poikkeuksia. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (16) Ajoneuvojen valmistajille olisi annettava riittävästi aikaa sopeutua tämän asetuksen teknisiin vaatimuksiin.
- (17) Tämä asetus on uusi erillisasetus direktiivillä 2007/46/EY vahvistetussa EY-tyyppihyväksyntämenettelyssä, minkä vuoksi mainitun direktiivin liitteitä I, III, IV, VI, IX ja XI olisi muutettava.
- (18) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on sisämarkkinoiden toteuttaminen ottamalla käyttöön ajoneuvon sisäisellä eCall-järjestelmällä varustettuja uusia tyyppihyväksyttäviä ajoneuvoja koskevat yhteiset tekniset vaatimukset, vaan se voidaan toiminnan laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I artikla
Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää ajoneuvon sisäisen eCall-järjestelmän osalta.

¹⁰ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

¹¹ EYVL L 201, 31.7.2002, s. 37.

2 artikla
Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan luokkien M1 ja N1 ajoneuvoihin, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2007/46/EY liitteessä II olevissa 1.1.1 ja 1.2.1 kohdassa.

3 artikla
Määritelmät

Tämän asetuksen soveltamiseksi sovelletaan direktiivin 2007/46/EY 3 artiklassa ja komission delegoidun asetuksen (EU) N:o 305/2013¹² 2 artiklassa säädettyjen määritelmien lisäksi seuraavia määritelmiä:

- 1) 'ajoneuvon sisäisellä eCall-järjestelmällä' tarkoitetaan järjestelmää, joka aktivoituu joko automaattisesti ajoneuvon asennettujen antureiden kautta tai manuaalisesti ja joka lähettää langattomien matkaviestinverkkojen kautta standardoidut vähimmäistiedot ja avaa numeroon 112 perustuvan äänikanavan ajoneuvossa olevien henkilöiden ja hätäkeskuksen välille;
- 2) 'ajoneuvon sisäisellä järjestelmällä' tarkoitetaan ajoneuvon sisäisiä laitteita sekä järjestelyjä, joilla aloitetaan, hallitaan ja toteutetaan eCall-lähetys yleisen matkaviestintäverkon kautta ja luodaan yhteys ajoneuvon sekä sen välineen välille, jolla toteutetaan eCall-palvelu yleisen matkaviestintäverkon kautta.

4 artikla
Valmistajien yleiset velvoitteet

Valmistajien on osoitettava, että kaikki 2 artiklassa tarkoitetut uudet ajoneuvotyypit on varustettu ajoneuvon sisäisellä eCall-järjestelmällä tämän asetuksen ja tämän asetuksen nojalla annettujen delegeoitujen säädösten mukaisesti.

5 artikla
Valmistajia koskevat erityisvelvoitteet

1. Valmistajien on varmistettava, että kaikki uudet ajoneuvotyypit valmistetaan ja hyväksytään tässä asetuksessa ja tämän asetuksen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.
2. Valmistajien on osoitettava, että niiden kaikki uudet ajoneuvotyypit valmistetaan siten, että varmistetaan, että eCall-puhelu Euroopan yleiseen hätänumeroon 112 käynnistyy automaattisesti, kun kyseessä on vakava onnettomuus unionin alueella.
Valmistajien on osoitettava, että uudet ajoneuvot rakennetaan siten, että varmistetaan, että eCall-puhelu Euroopan yleiseen hätänumeroon 112 voidaan käynnistää myös manuaalisesti.
3. Valmistajien on varmistettava, että ajoneuvon sisäisten järjestelmien vastaanottimet ovat yhteensopivia satelliittinavigointijärjestelmien, myös Galileo- ja EGNOS-järjestelmien, tarjoamien paikannuspalveluiden kanssa.
4. Tyypin hyväksyntää varten hyväksytään ainoastaan sellaiset ajoneuvon sisäiset eCall-järjestelmät, jotka voidaan testata.

¹² EUVL L 91, 3.4.2013, s. 1.

5. Ajoneuvon sisäisten eCall-järjestelmien on oltava direktivin 1999/5/EY¹³ ja UNECE-säännön nro 10¹⁴ vaatimusten mukaisia.
6. Ajoneuvon sisäisen eCall-järjestelmän on oltava maksutta ja syrjimättä kaikkien riippumattomien toimijoiden saatavilla vähintäänkin korjaus- ja ylläpitotarkoituksiin.
7. Siirretään komissiolle valta antaa 9 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaisia teknisiä vaatimuksia ja testejä ajoneuvon sisäisten eCall-järjestelmien tyyppihyväksyntää varten ja muutetaan direktiiviä 2007/46/EY.
Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen teknisten vaatimusten ja testien on perustuttava 3, 4 ja 6 kohdassa vahvistettuihin vaatimuksiin sekä soveltuvin osin seuraaviin standardeihin:
 - a) EN 16072 ‘Intelligent transport system-ESafety-PanEuropean eCall-Operating requirements’;
 - b) EN 16062 ‘Intelligent transport systems-ESafety-ECall high level application requirements (HLAP)’;
 - c) EN 16454 ‘Intelligent transport systems - eSafety - eCall end to end conformance testing’, siltä osin kuin on kyse ajoneuvon sisäisen eCall-järjestelmän vaatimustenmukaisuudesta yleiseurooppalaiseen eCall-järjestelmään nähden;
 - d) kaikki muut eCall-järjestelmiä koskevat eurooppalaiset standardit tai UNECE-säännöt.

6 artikla

Yksityisyyden suoja ja tietosuojaa koskevat säännöt

- 1 Valmistajien on direktiivin 95/46/EY ja direktiivin 2002/58/EY mukaisesti varmistettava, että ajoneuvon sisäisellä eCall-järjestelmällä varustetut ajoneuvot eivät ole paikannettavissa eikä niihin kohdistu minkäänlaista jatkuvaa jäljitystä, kun ne ovat eCall-järjestelmän osalta tavanomaisessa toimintatilassaan.
Ajoneuvon sisäiseen eCall-järjestelmään on sisällytettävä yksityisyyttä tukevaa tekniikkaa, jotta eCall-käyttäjät saavat haluamansa tasoisen yksityisyyden suojan, ja lisäksi on toteutettava tarvittavat suojoimet tarkkailun ja väärinkäytön estämiseksi.
2. Vähimmäistietoihin, jotka ajoneuvon sisäinen eCall-järjestelmä lähettää, on sisällytettävä ainoastaan tiedot, joita hätäpuhelijun asianmukainen käsittely edellyttää.
3. Valmistajan on varmistettava, että eCall-käyttäjille annetaan selkeät ja kattavat tiedot ajoneuvon sisäisen eCall-järjestelmän kautta tapahtuvasta tietojen käsittelystä, erityisesti seuraavista:
 - a) viittaus käsittelyn oikeusperustaan;
 - b) tieto siitä, että ajoneuvon sisäinen eCall-järjestelmä on oletusarvoisesti toiminnassa;
 - c) yksityiskohtaiset tiedot ajoneuvon sisäisen eCall-järjestelmän toteuttamasta tietojen käsittelystä;
 - d) eCall-tietojen käsittelyn tarkoitus;

¹³ EYVL L 91, 7.4.1999, s.10.

¹⁴ EUVL L 254, 20.9.2012, s. 1.

- e) kerättävien ja käsiteltävien tietojen tyypit sekä näiden tietojen vastaanottajat;
 - f) aikaraja tietojen säilyttämiselle ajoneuvon sisäisessä järjestelmässä;
 - g) ilmoitus siitä, että ajoneuvon ei kohdistu jatkuvaa paikannusta;
 - h) yksityiskohtaiset tiedot siitä, miten rekisteröidyt voivat harjoittaa oikeuksiaan;
 - i) kaikki tarvittavat lisätiedot, jotka koskevat henkilötietojen käsittelyä yksityisen eCall-palvelun ja/tai muun lisäarvopalvelun tarjonnan yhteydessä.
4. Siirretään komissiolle valta antaa 9 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä, joissa määritellään tarkemmin vaatimukset, jotka koskevat paikannuksen ja jäljitettävyyden kieltä ja 1 kohdassa tarkoitettuja yksityisyyttä tukevia tekniikoita sekä 3 kohdassa tarkoitettuja yksityistä tietojen käsittelyä ja käyttäjätietoja koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä.

7 artikla

Jäsenvaltioita koskevat velvoitteet

Kansallisten viranomaisten on 1 päivästä lokakuuta 2015 myönnettävä EY-tyyppihyväksyntä ajoneuvon sisäisen eCall-järjestelmän osalta ainoastaan niille uusille ajoneuvotyypeille, jotka ovat tämän asetuksen ja tämän asetuksen nojalla annettujen delegoitujen säädösten mukaisia.

8 artikla

Poikkeukset

1. Komissio voi myöntää tietyille luokkien M1 ja N1 ajoneuvoille tai ajoneuvojen alaluokille poikkeuksen 4 artiklassa vahvistettuun veloitteeseen, joka koskee ajoneuvon sisäisen eCall-järjestelmän asentamista, jos komission tekemän tai teettämän kustannus-hyötyanalyysin perusteella ja kaikki merkitykselliset turvallisuusasiat huomioon ottaen tällaisten järjestelmien soveltaminen ei osoittaudu asianmukaiseksi kyseisessä ajoneuvossa tai ajoneuvoluokassa.
2. Siirretään komissiolle valta antaa 9 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä 1 kohdassa tarkoitettujen poikkeusten vahvistamiseksi. Tällaiset poikkeukset koskevat erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja ja turvatyynyttömiä ajoneuvoja, ja ne ovat lukumäärältään vähäisiä.

9 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.
2. Siirretään 5 artiklan 7 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa ja 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi [...] päivästä [...] [...] [Publications Office, please insert the exact date of entry into force].
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 7 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa ja 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirtoa. Peruuttamis päätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyteen.

4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 5 artiklan 7 kohdan, 6 artiklan 4 kohdan ja 8 artiklan 2 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

10 artikla

Seuraamukset vaatimusten rikkomisesta

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan valmistajiin tämän asetuksen säännösten rikkomisen johdosta, ja toteutettava kaikki toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista viipymättä.
2. Sellaisia rikkomustyyppejä, joista seuraamus voidaan määrätä, ovat ainakin seuraavat:
 - a) väärin tietojen antaminen hyväksyntämenettelyn tai markkinoilta pois vetämiseen johtavan menettelyn kuluessa;
 - b) tyyppihyväksynnän testitulosten väärentäminen;
 - c) sellaisten tietojen tai teknisten erittelyjen ilmoittamatta jättäminen, jotka saattaisivat johtaa markkinoilta pois vetämiseen tai tyyppihyväksynnän peruuttamiseen.

11 artikla

Direktiivin 2007/46/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivin 2007/46/EY liitteet I, III, IV, VI, IX ja XI tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

12 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2015.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

Direktiivin 2007/46/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2007/46/EY seuraavasti:

- 1) Lisätään liitteeseen I 12.8. ja 12.8.1 kohta seuraavasti:
”12.8 eCall-järjestelmä
12.8.1 kuvaus tai piirustukset”;
- 2) Lisätään liitteessä III olevan I osan A kohtaan 12.8. ja 12.8.1 kohta seuraavasti:
”12.8 eCall-järjestelmä
12.8.1 Varustettu: kyllä/ei (1)”
- 3) Muutetaan liitteessä IV oleva 1 osa seuraavasti:
 - a) Lisätään taulukkoon 71 kohta seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädös	Sovellettavuus									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	eCall-järjestelmä	Asetus (EU) N:o [...]	X			X						

- b) Muutetaan lisäys 1 seuraavasti:

- i) Lisätään taulukkoon 1 71 kohta seuraavasti:

Kohta	Aihe	Säädös	Eryityiskysymykset	Sovellettavuus ja erityisvaatimukset
71.	eCall-järjestelmä	Asetus (EU) N:o [...]		Ei sovelleta

- ii) Lisätään taulukkoon 2 71 kohta seuraavasti:

Kohta	Aihe	Säädös	Eryityiskysymykset	Sovellettavuus ja erityisvaatimukset
71.	eCall-järjestelmä	Asetus (EU) N:o [...]		Ei sovelleta

- 4) Lisätään liitteessä VI olevan Malli A:n lisäyksessä olevaan taulukkoon 71 kohta seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero ⁽¹⁾	Viimeisin muutos	Sovellettavissa variantteihin
71.	eCall-järjestelmä	Asetus (EU) N:o [...]		

5) Muutetaan liite IX seuraavasti:

a) Muutetaan I osassa Malli B seuraavasti:

i) Muutetaan sivu 2 ”Ajoneuvoluokka M₁” seuraavasti:

- korvataan 52 kohta seuraavasti:

”52. eCall-varustettu kyllä/ei”,

- lisätään 53 kohta seuraavasti:

”53. Huomautuksia⁽¹¹⁾:”;

ii) Muutetaan sivu 2 ”Ajoneuvoluokka N₁” seuraavasti:

- korvataan 52 kohta seuraavasti:

”52. eCall-varustettu kyllä/ei”,

- lisätään 53 kohta seuraavasti:

”53. Huomautuksia⁽¹¹⁾:”;

b) Muutetaan II osassa Malli C2 seuraavasti:

i) Muutetaan sivu 2 ”Ajoneuvoluokka M₁” seuraavasti:

- korvataan 52 kohta seuraavasti:

”52. eCall-varustettu kyllä/ei”,

- lisätään 53 kohta seuraavasti:

”53. Huomautuksia⁽¹¹⁾:”;

ii) Muutetaan sivu 2 ”Ajoneuvoluokka N₁” seuraavasti:

- korvataan 52 kohta seuraavasti:

”52. eCall-varustettu kyllä/ei”,

- lisätään 53 kohta seuraavasti:

”53. Huomautuksia (11):”;

6) Lisätään liitteessä XI olevaan lisäykseen 1 71 kohta seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	$M_1 \leq$ 2 500 (¹) kg	$M_1 >$ 2 500 (¹) kg	M_2	M_3
71.	eCall-järjestelmä	Asetus (EU) N:o [...]	A	A	Ei sovelleta	Ei sovelleta