



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. Nyttan

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-nyttförhållande

Nyttan 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- nyttförhållande	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-callstandarder 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 M_1 och N_1 . 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 M_1 och N_1 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