|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
| **Rådspromemoria** | | |
|  | |  |
| 2014-05-15 |  | |
|  |  | |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
|  |
| Transport |
|  |
|  |
| Gemensamberedning med Fi BA, SB EUK, SB SAM, |
| Ju/L6, Fö/SSK, UD FIM, N/ITP, N/FIN, N/IS, EU-REP intygas 2014-05-15. |
|  |
|  |

Rådets möte (KKR) den 26 maj 2014

Dagordningspunkt 6

Rubrik: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade e-Call system och om ändring av direktiv 2007/46/EG (Första läsning)

Dokument: 11124/13 ENT 194 MI 558 CODEC 1506

Tidigare dokument: Fakta-PM 2012/13: FPM133, Nödlarmssystemet eCall, Näringsdepartementet 2013-07-22

Inte tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden.

Bakgrund

Nödlarmssystemet eCall ska ses som ett tillägg till de nationella 112-tjänsterna och är ett system i fordonet som genom automatisk aktivering vid allvarlig olycka, eller vid manuell aktivering, skickar datauppgifter om fordonets lokalisering, färdriktning, identitet m.m. till vald alarmeringstjänst. Larmcentralen ringer upp fordonet och en linje öppnas via högtalartelefonen. Syftet med nödlarmstjänsten är att den enskilde ska få snabb och adekvat hjälp vid ett nödläge genom att hjälporganen, dvs. räddningstjänsten, polis och ambulans, ska komma fram till det larmande fordonet tidigare. eCall bidrar även till att infrastruktur-förvaltaren kan reducera störningar och upprätthålla funktionaliteten i vägtransportsystemet. Genom ett omedelbart larm vid en olycka och genom att dessutom kunna lämna den exakta positionen för aktuellt fordon kan bl.a. responstiden för räddningsinsatser reduceras. Tack vare denna tidsbesparing förväntas eCall kunna bidra till att begränsa skadorna på människor, egendom och miljö.

Europaparlamentet och rådet antog år 2010 ett ramverk för intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, ITS-direktivet (2010/40/EU). Nödlarmstjänsten eCall är en av sex prioriterade åtgärder i ITS-direktivet. Kommissionen har utarbetat en strategi för att säkerställa ett snabbt och samtidigt genomförande av eCall-tjänsten inom EU. Inom ramen för denna strategi föreslår kommissionen:

* Beträffande fordon: ett förslag om att göra eCall obligatoriskt i alla nya typer av personbilar och lätta nyttofordon.
* Beträffande mobilkommunikationsnät: ett förslag om att mobilnätsoperatörerna bör genomföra nödvändiga åtgärder och uppgraderingar för att kunna förmedla eCall-samtal.
* Beträffande larmcentraler: fastställande av specifikationer för uppgradering av den larmcentralsinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och korrekt behandling av eCall.

Kommissionens förslag beträffande fordon, dvs. förslag till förordning om typgodkännandekrav, presenterades i juni 2013. Det innebär att fordonstillverkarna ska förse nya typer av personbilar och lätta lastbilar med eCallsystem. Förslaget har vid fem tillfällen under våren behandlats i RAG teknisk harmonisering (motorfordon) där ett antal justeringar, som framgår av mötesdokumentet, gjorts.

Förslaget beträffande larminfrastrukturer, KOM(2013) 315, presenterades samtidigt och antogs av rådet och Europaparlamentet i månadsskiftet april/maj.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 114 (om tillnärmning av lagstiftning) i fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt. Rådet och Europaparlamentet beslutar enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet i artikel 294. Beslut av rådet tas med kvalificerad majoritet.

Svensk ståndpunkt

Regeringen kan stödja ORDF förslag till allmän riktlinje.

Regeringen är positiv till nödlarmsystemet eCall generellt. En utvärdering utförd av MSB på uppdrag av regeringen har visat på ett positivt samhällsekonomiskt netto av införandet. Angående förslaget till förordning om typgodkännandekrav anser regeringen att villkoren bör vara proportionella och inte mer komplicerade och kostsamma för vare sig branschen eller det offentliga än nödvändigt, samtidigt som systemet måste garantera en god tillförlitlighet och kvalitet.

Regeringen har i förhandlingarna med framgång bl.a. verkat för ett senare införandedatum (36 mån efter beslut) och att frågor rörande integritet bör hanteras i genomförandeakter istället för i delegerade akter. Regeringen har verkat för att s.k. tredjepartstjänster (Third Party Services, TPS) för eCall hålls utanför förordningen i enlighet med KOM:s ursprungliga förslag, men kan acceptera att det förs in.

Europaparlamentets inställning

Omröstning i EP:s plenum ägde rum den 26 februari, där 68 ändringsförslag till KOM:s förslag antogs. Ändringsförslagen handlar bl.a. om att stärka skrivningarna om integritetsskydd, att andra motsvarande system (TPS) uttryckligen tillåts, och att KOM bör undersöka att utvidga förordningen till fler fordonskategorier. Förhandling mellan rådet och EP väntas ske i höst.

Förslaget

Syftet med förordningen är att fastställa allmänna krav för EG-typgodkännande av fordon med avseende på fordonsbaserade e-callsystem, komponenter och enskilda tekniska enheter. Förordningen föreslås bli tillämplig på fordonskategorierna M1 (personbil med högst åtta sittplatser)och N1 (lastbil under 3,5 ton). Undantag föreslås t.ex. för specialfordon, fordon som tillverkas i små serier och fordon som av tekniska skäl inte kan utrustas med lämplig aktiveringsmekanism.

I förordningen fastställs tillverkarnas skyldigheter, bl.a. att alla nya fordonstyper som avses i förordningen fr.o.m. 36 månader efter beslut ska vara försedda med ett fordonsbaserat eCall-system, och att de på EU-territorium automatiskt ringer upp 112 vid allvarlig olycka och vid manuell aktivering. Det föreslås också uttryckligen tillåtas att bilägaren istället använder sig av en privat nödlarmstjänst (TPS).

Vidare hänvisas till att direktiv 95/46/EG (dataskyddsdirektivet) och direktiv 2002/58/EG (direktivet om integritet och elektronisk kommunikation) ska följas, och att e-callsystem inte ska vara spårbara i normalt driftsläge. Integritetsstärkande teknik ska byggas in i systemet, endast den standardiserade minimiuppsättningen av uppgifter ska överföras till larmcentralen, och tydlig och fullständig information om behandling av uppgifter ska ingå i fordonets handbok. Bestämmelser om detta ska definieras ytterligare i genomförandeakter.

Kommissionen föreslås också få befogenhet att anta delegerade akter om närmare tekniska krav för typgodkännandet. Medlemsstaterna föreslås ska fastställa regler för påföljder att tillämpas på tillverkarnas överträdelser.

Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa

Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap (MSB) har haft i uppdrag från regeringen att analysera och redovisa konsekvenserna av ett eventuellt framtida införande av nödlarmssystemet eCall i Sverige. Uppdraget redovisades den 28 februari 2014. MSB konstaterar att det i nuläget inte är möjligt att med någon precision beskriva vilka författningsändringar som är nödvändiga till följd av ett införande av både larmtjänstförslaget och förslaget om typgodkännandetförordning för eCall, men att de kan ha påverkan på exempelvis alarmeringsavtalet, offentlighets- och sekretesslagen samt lagen om vägtrafikregister.

Ekonomiska konsekvenser

KOM har gjort en konsekvensbedömning, se Fakta-PM. De bedömer inte att förslaget påverkar EU:s budget. Den initiala kostnaden för att utrusta en bil med eCall bedöms till ca 180 euro, en kostnad som belastar fordonstillverkarna och möjligen i slutändan fordonsköparen. Kostnad för drift och underhåll har inte beräknats.

MSB visar på ett positivt samhällsekonomiskt netto av ett införande av eCall i Sverige trots en konservativ ansats i beräkningar av tider i larmkedjan såväl som i framtagning av den statistiska potentialen att rädda liv och minska lidande.

Enligt Trafikverkets bedömningar, som MSB hänvisar till, bedöms eCall kunna reducera antalet trafikdöda med 2,5–3,5 %. Kortare larm- och responstid minskar även risken för eventuella komplikationer som kan uppstå om ett omhändertagande dröjer. Utöver trafikskadehändelser bedöms nytta finnas genom användningen av det manuella larmet i händelse av sjukdom. Enligt Trafikverket bedöms att nästan 10 % av naturligt avlidna i samband med trafikskadehändelse kan räddas till livet med hjälp av eCalls manuella larm.

Den enskilt största kostnaden bedöms vara fordonskostnaden, MSB har där använt samma kostnad per fordon som KOM.