

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2015/758

2016/EES/27/65

frá 29. apríl 2015

um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar innleiðingu neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á 112-neyðarnúmeraþjónustunni, og um breytingu á tilskipun 2007/46/EB (*)

EVROPUÞINGIÐ OG RAÐ EVROPUSAMBANDSINS HAFNA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 114. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitni efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ⁽¹⁾,

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Komið hefur verið á heildargerðarviðurkenningarkerfi Sambandsins fyrir vélknúin ökutæki með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB ⁽³⁾.
- 2) Tæknilegar kröfur um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja, að því er varðar ýmsa öryggis- og umhverfisþætti, hafa verið samræmdar á vettvangi Sambandsins til að tryggja öflugt umferðaröryggi í gervöllu Sambandinu.
- 3) Innleiðing neyðarnúmeraþjónustu (e. *eCall service*) í öll ökutæki og í öllum aðildarríkjum hefur verið eitt af meginmarkmiðum Sambandsins á sviði umferðaröryggis síðan 2003. Til að ná þessu markmiði hefur verið ráðist í röð framtaksverkefna, sem hluti af aðgerð til að innleiða valfrjálssa notkun, en þau hafa enn sem komið er ekki skilað nægilegum árangri.
- 4) Til að auka umferðaröryggi enn frekar voru í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar, frá 21. ágúst 2009, sem ber yfirskriftina „Neyðarsímtal úr ökutæki: tími til innleiðingar“ lagðar til nýjar ráðstafanir til að innleiða neyðarsímtalsþjónustu í ökutæki í Sambandinu. Ein af þeim ráðstöfunum sem lagðar voru til var að lögboða uppsetningu neyðarsímkerfa í allar nýjar gerðir ökutækja, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112 (e. *112-based eCall in-vehicle systems*), þar sem hafist verður handa við ökutæki í flokkum M₁ og N₁, eins og skilgreint er í II. viðauka við tilskipun 2007/46/EB.
- 5) Evrópuþingið samþykkti, 3. júlí 2012, ályktun um neyðarsímtal úr ökutæki (e. *eCall*): ný þjónusta fyrir borgara sem byggist á 112-neyðarnúmeraþjónustunni, þar sem framkvæmdastjórnin var hvött til að leggja fram tillögu innan ramma tilskipunar 2007/46/EB til að tryggja, eigi síðar en 2015, lögboðna innleiðingu opinbers neyðarsímkerfis sem byggist á neyðarnúmerinu 112.
- 6) Samt sem áður er nauðsynlegt að bæta rekstur 112-neyðarnúmeraþjónustunnar í gervöllu Sambandinu þannig að hún veiti skjóta og skilvirka aðstoð í neyðartilvikum.
- 7) Búið er við að neyðarsímkerfi Sambandsins fækki dauðsföllum í Sambandinu og dragi úr alvarleika áverka af völdum umferðarslysa vegna þess hve skjótt neyðarþjónusta verður gert viðvart. Lögboðin innleiðing neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, ásamt nauðsynlegri og samræmdri uppfærslu grunnvirkja almennra farsímafjarskiptaneta, þar sem neyðarsímtöl eru flutt úr ökutæki og opinberar neyðarsímsvörunarstöðvar (e. *Public Safety Answering Points (PSAP)*) taka við neyðarsímtölum úr ökutækjum og afgreiða þau, myndi gera þjónustuna aðgengilega öllum borgurum og stuðla þar með að fækkun dauðsfalla og alvarlegra áverka, minnkun kostnaðar í tengslum við heilbrigðisþjónustu, fækkun umferðarteppa af völdum slysa og minnkun annars kostnaðar.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 123, 19.5.2015, bls. 77. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 10/2016 frá 5. febrúar 2016 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn, biður birtingar.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 341, 21.11.2013, bls. 47.

⁽²⁾ Afstaða Evrópuþingsins frá 26. febrúar 2014 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og afstaða ráðsins eftir fyrstu umræðu frá 2. mars 2015 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum). Afstaða Evrópuþingsins frá 28. apríl 2015 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum).

⁽³⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) (Stjtið. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1).

- 8) Í samræmi við 1. mgr. 1. gr. ákvörðunar Evrópuþingsins og ráðsins nr. 585/2014/ESB ⁽⁴⁾, eiga aðildarríkin, a.m.k. sex mánuðum áður en þessi reglugerð kemur til framkvæmda og eigi síðar en 1. október 2017, að koma upp á yfirráðasvæði sínu grunnvirkjum fyrir opinberar neyðarsímsvörunarstöðvar, sem taka við neyðarsímtölum úr ökutækjum, sem nauðsynleg eru til að taka á móti og afgreiða með tilhlýðilegum hætti öll neyðarsímtöl úr ökutækjum. Í samræmi við 3. gr. ákvörðunar nr. 585/2014/ESB eiga aðildarríkin að gefa framkvæmdastjórninni skýrslu, eigi síðar en 24. desember 2015, um stöðuna á framkvæmd þeirrar ákvörðunar. Ef komist er að þeirri niðurstöðu í skýrslunni að grunnvirki opinberrar neyðarsímsvörunarstöðvar, sem tekur á móti neyðarsímtölum úr ökutækjum, verði ekki tilbúið til starfrækslu í síðasta lagi 1. október 2017 ætti framkvæmdastjórnin að grípa til viðeigandi aðgerða til að tryggja að grunnvirki fyrir neyðarsímsvörunarstöðvar, sem taka við neyðarsímtölum úr ökutækjum, verði innleitt.
- 9) Í samræmi við 4. mgr. tilmæla framkvæmdastjórnarinnar 2011/750/ESB ⁽⁵⁾ ættu aðildarríkin að tryggja, eigi síðar en 31. desember 2014, að rekstraraðilar farsímaneta taki í notkun tækni til að meðhöndla „aðgreininn fyrir neyðarsímtöl úr ökutækjum“ í kerfum sínum. Ef komist er að þeirri niðurstöðu í endurskoðuninni, sem um getur í 6. mgr. tilmællanna, að „aðgreinirinn fyrir neyðarsímtöl úr ökutækjum“ verði ekki settur upp í síðasta lagi 31. mars 2016, ætti framkvæmdastjórnin að grípa til viðeigandi aðgerða til að tryggja að rekstraraðilar farsímaneta taki í notkun tækni til að nota „aðgreininn fyrir neyðarsímtöl úr ökutækjum“.
- 10) Veiting nákvæmra og áreiðanlegra upplýsinga um staðsetningu er nauðsynlegur þáttur í skilvirkri starfrækslu neyðarsímkerfis í ökutæki sem byggist á neyðarnúmerinu 112. Því er rétt að krefjast samhæfis þess við þá þjónustu sem Galiléóáætlunin og evrópska, víðfeðma leiðréttingakerfið (EGNOS-kerfið) veita, eins og fram kemur í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1285/2013 ⁽⁶⁾. Kerfið, sem komið er á fót á grundvelli Galiléóáætlunarinnar, er sjálfstætt leiðsögukerfi um gervihnött og kerfið, sem komið er á fót á grundvelli EGNOS-áætlunarinnar, er svæðisbundið leiðsögukerfi um gervihnött sem eykur gæði merkisins frá GPS-staðsetningarkerfinu.
- 11) Lögboðin uppsetning í ökutækjum á neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, ætti í fyrstu aðeins að gilda um nýjar gerðir fólksbifreiða og létt atvinnuökutæki (flokkar M₁ og N₁) þar sem viðeigandi búnaður til að hefja neyðarsímtal er þegar fyrir hendi. Framkvæmdastjórnin skal enn fremur meta möguleikann á því að víkka út beitingu kröfunnar um neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, í náninni framtíð þannig að hún taki til annarra flokka ökutækja, eins og þungaflutningabifreiða, hópibifreiða, vélknúinna ökutækja á tveimur hjólum og landbúnaðardráttarvéla, með það fyrir augum að leggja fram, ef við á, tillögu að nýrri löggjöf þess efnis.
- 12) Hvetja ætti til uppsetningar neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, í fyrirliggjandi gerðir ökutækja, sem framleiða á eftir 31. mars 2018, til að auka útbreiðslu kerfisins. Að því er varðar gerðir ökutækja, sem eru gerðarviðurkenndar fyrir 31. mars 2018, er valfrjálst að gera endurbætur á kerfi fyrir neyðarsímtöl úr ökutækjum eftir á.
- 13) Opinbera, rekstrarsamhæfða neyðarnúmeraþjónustan í Sambandinu, sem byggist á samevrópska neyðarnúmerinu 112, og neyðarsímkerfi, sem eru studd þjónustu þriðja aðila, geta starfað samhliða, að því tilskildu að nauðsynlegar ráðstafanir til tryggja samfelldni í veitingu þjónustunnar til neytandans hafi verið samþykktar. Til að tryggja samfelldni opinberu neyðarnúmeraþjónustunnar, sem byggist á neyðarnúmerinu 112 (e. *112-based eCall service*), í öllum aðildarríkjunum á endingartíma ökutækisins og til að ábyrgjast að opinbera neyðarnúmeraþjónustan, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, sé ávallt sjálfkrafa tiltæk, ættu öll ökutæki að vera útbúin opinberu neyðarnúmeraþjónustunni, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, óháð því hvort eigandi ökutækisins kjósi neyðarnúmeraþjónustu sem er studd þjónustu þriðja aðila, eða ekki.
- 14) Neytendur ættu að fá raunsætt yfirlit yfir neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og neyðarsímkerfi í ökutæki, sem er stutt þjónustu þriðja aðila, ef ökutækið er búið slíku kerfi, auk ítarlegra og áreiðanlegra upplýsinga varðandi hvers konar viðbótarvirkni eða -þjónustu, sem tengist einkarekinni neyðarþjónustu, hugbúnað fyrir neyðarþjónustu eða símaaðstoð, sem er í boði fyrir ökutæki, og varðandi það þjónustustig sem gera má ráð fyrir með kaupum á þjónustu þriðja aðila og tengdan kostnað. Neyðarnúmeraþjónustan, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, er opinber þjónusta í almannabágu og ætti því að vera aðgengileg öllum neytendum án endurgjalds.
- 15) Lögboðin uppsetning neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, ætti ekki að hafa áhrif á rétt allra hagsmunaaðila, s.s. bifreiðaframleiðenda og sjálfstæðra rekstraraðila, til að bjóða frekari neyðarþjónustu og/

⁽⁴⁾ Ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 585/2014/ESB frá 15. maí 2014 um innleiðingu rekstrarsamhæfðrar neyðarnúmeraþjónustu innan alls Evrópusambandsins (Stjtið. ESB L 164, 3.6.2014, bls. 6).

⁽⁵⁾ Tilmæli framkvæmdastjórnarinnar 2011/750/ESB frá 8. september 2011 um stuðning við neyðarnúmer fyrir öikumenn á vegum (e. eCall) innan alls Evrópusambandsins á rafrænum farskiptanetum fyrir flutning á neyðarsímtölum úr ökutækjum á grundvelli 112 (eCalls) (Stjtið. ESB L 303, 22.11.2011, bls. 46).

⁽⁶⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1285/2013 frá 11. desember 2013 um framkvæmd og nýtingu evrópskra leiðsögukerfa um gervihnött og niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 876/2002 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 683/2008 (Stjtið. ESB L 347, 20.12.2013, bls. 1).

eða virðisaukandi þjónustu samhliða eða byggða á neyðarsímkerfi í ökutæki sem byggist á neyðarnúmerinu 112. Öll viðbótarþjónusta ætti þó að vera þannig úr garði gerð að hún valdi ekki aukaónæði fyrir ökumanninn eða hafi áhrif á virkni neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og skilvirkt starf neyðarsímsvörunarstöðva. Neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og kerfi sem veitir einkaþjónustu eða virðisaukandi þjónustu ættu að vera þannig úr garði gerð að engin skipti á persónuupplýsingum á milli þeirra sé möguleg. Ef slík þjónusta er veitt ætti hún að samrýmast gildandi löggjöf um öryggi, vernd og gagnavernd og ætti ávallt að vera valfrjáls fyrir neytendur.

- 16) Til að tryggja frjálst val neytenda og sanngjarna samkeppni auk þess að hvetja til nýsköpunar og auka samkeppnishæfni upplýsingatækniiðnaðarins í Sambandinu á heimsmarkaði, ættu neyðarsímkerfi í ökutækjum að byggjast á rekstrarsamhæfðum, stöðluðum, öruggum og opnum verkvangi sem gefur möguleika á uppsetningu hugbúnaðar eða þjónustu í ökutæki í framtíðinni. Þar sem þetta kallar á tæknilega og lagalega aðstoð, ætti framkvæmdastjórnin að kanna, án tafar, á grundvelli samráðs við alla hlutaðeigandi hagsmunaaðila, þ.m.t. ökutækjaframleiðendur og sjálfstæða rekstraraðila, alla möguleika til að stuðla að og tryggja slíkan opinn verkvang og, ef við á, hafa frumkvæði að lagasetningu þess efnis. Enn fremur ætti neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, að vera aðgengilegt öllum sjálfstæðum atvinnurekendum gegn sanngjörnu gjaldi, sem fer ekki yfir nafnverð, og án mismununar vegna viðgerðar og viðhalds í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 ⁽⁷⁾.
- 17) Til að viðhalda heildstæði gerðarviðurkenningarkerfisins ætti, að því er þessa reglugerð varðar, aðeins að samþykka þau neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, og sem hægt er að prófa að fullu.
- 18) Þess er krafist að þegar neyðarsímkerfi í ökutæki gegnir hlutverki neyðarkerfis, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, sé það eins áreiðanlegt og kostur er. Tryggja ætti áreiðanleika og gæði lágmarksgagnamengisins og raddsendingar og þróa samræmt prófunarfyrirkomulag til að tryggja endingu neyðarsímkerfisins í ökutæki sem byggist á neyðarnúmerinu 112. Því ætti að gera reglubundnar prófanir á aksturshæfni í samræmi við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/45/ESB ⁽⁸⁾.
- 19) Ökutæki, sem framleidd eru í litlum framleiðsluröðum, og ökutæki, sem eru samþykkt skv. 24. gr. tilskipunar 2007/46/EB, eru samkvæmt þeirri tilskipun undanþegin kröfum um vernd ökumanns og farþega við árekstur að framan og frá hlið. Því ætti að undanskilja þau ökutæki frá þeirri skyldu að uppfylla kröfurnar um neyðarsímtal úr ökutæki sem settar eru fram í þessari reglugerð. Þar að auki er, af tæknilegum ástæðum, ekki hægt að koma fyrir í sumum ökutækjum í flokkum M₁ og N₁ viðeigandi búnaði til að hefja neyðarsímtal úr ökutæki.
- 20) Ökutæki til sérstakra nota ættu að uppfylla kröfurnar um neyðarsímtal úr ökutæki, sem settar eru fram í þessari reglugerð, þar sem í grunnökutæknið/ófullbúna ökutæknið hefur verið komið fyrir nauðsynlegum búnaði til að hefja neyðarsímtal.
- 21) Öll vinnsla persónuupplýsinga fyrir tilstuðlan neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, ætti að samrýmast reglum um vernd persónuupplýsinga, sem kveðið er á um í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 95/46/EB ⁽⁹⁾ og í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/58/EB ⁽¹⁰⁾, einkum til að tryggja að ekki sé hægt að rekja eða hafa stöðugt eftirlit með ökutækjum sem eru búin neyðarsímkerfum, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, í eðlilegu starfræksluástandi þeirra, að því er varðar neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og að lágmarksgagnamengið, sem neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, sendir, innihaldi lágmarksupplýsingar, sem krafist er, til að neyðarsímtöl séu afgreidd með viðeigandi hætti. Þetta ætti að taka tillit til tilmæla frá starfshópnum um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu persónuupplýsinga, sem stofnaður var skv. 29. gr. tilskipunar 95/46/EB („starfshópur skv. 29. gr. um gangavernd“), sem er að finna í „vinnuskjali um gagnavernd og afleiðingar af völdum framtaksverkefnisins um neyðarsímtal úr ökutæki fyrir friðhelgi einkalífisins“ sem samþykkt var 26. september 2006.

⁽⁷⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 frá 20. júní 2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja (Stjtið. ESB L 171, 29.6.2007, bls. 1).

⁽⁸⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/45/ESB frá 3. apríl 2014 um reglubundnar prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra og um niðurfellingu á tilskipun 2009/40/EB (Stjtið. ESB L 127, 29.4.2014, bls. 51).

⁽⁹⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 95/46/EB frá 24. október 1995 um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu persónuupplýsinga og um frjálsta miðlun slíkra upplýsinga (Stjtið. EB L 281, 23.11.1995, bls. 31).

⁽¹⁰⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/58/EB frá 12. júlí 2002 um vinnslu persónuupplýsinga og um verndun einkalífis á sviði rafrænna fjarskipta (tilskipun um friðhelgi einkalífisins og rafræn fjarskipti) (Stjtið. EB L 201, 31.7.2002, bls. 37).

- 22) Framleiðendur ættu að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að fylgja reglum um friðhelgi einkalífs og gagnavernd sem settar eru fram í þessari reglugerð í samræmi við 7. og 8. gr. sáttmála Evrópusambandsins um grundvallar-réttindi ⁽¹¹⁾.
- 23) Þegar framleiðendur ökutækja uppfylla tæknilegar kröfur ættu þeir að samþætta tæknilegar gangaverndarleiðir við kerfi í ökutæki og fylgja meginreglunni um „innbyggt kerfi til verndar einkalífi“.
- 24) Framleiðendur ættu að veita upplýsingar um að fyrir hendi sé gjaldfrjálst, opinbert neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á samevrópska neyðarnúmerinu 112, um rétt eiganda ökutækisins til að kjósa að nota það kerfi frekar en neyðarsímkerfi í ökutæki, sem er stutt þjónustu þriðja aðila, og um þá gangavinnslu sem fer fram fyrir tilstuðlan neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, sem hluta af þeim tæknigögnum sem afhent eru með ökutækinu. Einnig ætti að vera mögulegt að hala þessum upplýsingum niður af Netinu.
- 25) Gögn sem send eru fyrir tilstuðlan neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112 og fara í vinnslu hjá opinberum neyðarsímsvörunarstöðvum, er aðeins unnt að flytja til neyðarþjónustunnar og þjónustuaðilanna, sem um getur í ákvörðun nr. 585/2014/ESB, í tilvikum sem tengjast neyðarsímtölum úr ökutækjum, við þau skilyrði sem sett eru fram í þeirri ákvörðun og einungis til að ná markmiðum þeirrar ákvörðunar. Gögn sem fara í vinnslu hjá opinberum neyðarsímsvörunarstöðvunum, fyrir tilstuðlan neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, á ekki að flytja til einhverra annarra þriðju aðila án sérstaks fyrirframsamþykkis þess sem gögnin varða.
- 26) Evrópsku staðlastofnanirnar, Fjarskiptastaðlastofnun Evrópu (ETSI) og Staðlasamtök Evrópu (CEN) hafa þróað sameiginlega staðla um innleiðingu samevrópskrar neyðarnúmeraþjónustu í ökutæki sem ættu að gilda að því er varðar þessa reglugerð þar sem það mun auðvelda tækniþróun á neyðarnúmeraþjónustu í ökutæki, tryggja rekstrarsamhæfi og samfelldni þjónustunnar í gervöllu Sambandinu og draga úr kostnaði við framkvæmdina fyrir Sambandið í heild sinni.
- 27) Til að tryggja beitingu sameiginlegra tæknilegra krafna varðandi neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, ætti að fela framkvæmdastjórninni vald til að samþykkja gerðir, í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins, að því er varðar undanþágu fyrir tiltekna undirflokkka ökutækja í flokkum M₁ og N₁ frá þeirri skyldu að koma neyðarsímkerfum fyrir í ökutækjum, að setja ítarlegar tæknilegar kröfur og gera prófanir fyrir EB-gerðarviðurkenningu ökutækja, með tilliti til neyðarsímkerfa þeirra, og EB-gerðarviðurkenningu kerfa, íhluta og aðskilinna tæknieininga, sem eru hönnuð og smíðuð í slík ökutæki, og setja ítarlegar tæknireglur og útbúa prófunaraðferðir um beitingu tiltekinnar reglna um vinnslu persónuupplýsinga og til að tryggja að ekki verði skipst á persónuupplýsingum milli neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og kerfa þriðju aðila. Einkum er mikilvægt að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga og hlutaðeigandi hagsmunaaðila, einkum við neytendaverndarsamtök og Evrópsku persónuverndarstofnunina auk starfshóps, skv. 29. gr., um gagnavernd í samræmi við gildandi löggjöf. Við undirbúning og samningu framseldra gerða ætti framkvæmdastjórnin að tryggja samhliða, tímanlega og viðeigandi afhendingu viðkomandi skjala til Evrópuþingsins og ráðsins.
- 28) Til að tryggja samræmd skilyrði við framkvæmd þessarar reglugerðar ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald að því er varðar hagnýtt fyrirkomulag um mat á því að ekki sé hægt að rekja eða hafa eftirlit með ökutækjum, sniðmátið fyrir upplýsingar, sem eru ætlaðar notendum, og stjórnsýslufyrirmæli um EB-gerðarviðurkenningu varðandi sniðmátið fyrir upplýsingaskjölin, sem framleiðendur eiga að láta í té að því er varðar gerðarviðurkenninguna, sniðmátið fyrir EB-gerðarviðurkenningarvottorðin og fyrirmyndina að EB-gerðarviðurkenningarmarkinu. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 ⁽¹²⁾.
- 29) Ökutækjaframleiðendur ættu að fá nægilegan tíma til að aðlagast tæknilegum kröfum þessarar reglugerðar.
- 30) Þessi reglugerð er ný sérreglugerð, með tilliti til EB-gerðarviðurkenningaraðferðarinnar sem kveðið er á um í tilskipun 2007/46/EB, og því ætti að breyta I., III., IV. og XI. viðauka við þá tilskipun til samræmis við það.

⁽¹¹⁾ Stjtið. ESB C 326, 26.10.2012, bls. 391.

⁽¹²⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarrík-janna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtið. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

- 31) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar reglugerðar, þ.e. að koma á innri markaði með því að innleiða sameiginlegar tæknilegar kröfur varðandi ný gerðarviðurkennd ökutæki, sem eru búin neyðarsímkerfi, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og því markmiði verður betur náð á vettvangi Sambandsins vegna umfangs þess, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná því markmiði.
- 32) Haft var samráð við Evrópsku persónuverndarstofnunina í samræmi við 2. mgr. 28. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins ⁽¹³⁾ (EB) nr. 45/2001 og skilaði hún álit 29. október 2013 ⁽¹⁴⁾.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Efni

Með þessari reglugerð eru settar almennar kröfur um EB-gerðarviðurkenningu ökutækja að því er varðar neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, og neyðarsímkerfa í ökutækjum, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, íhluta og aðskilinna tæknieininga.

2. gr.

Gildissvið

1. Reglugerð þessi gildir um ökutæki í flokkum M₁ og N₁, eins og þau eru skilgreind í liðum 1.1.1 og 1.2.1 í A-hluta II. viðauka við tilskipun 2007/46/EB, og um neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, íhluti og aðskildar tæknieiningar sem eru hönnuð og smíðuð fyrir slík ökutæki.

Hún gildir ekki um eftirtalin ökutæki:

- a) ökutæki sem framleidd eru í litlum framleiðsluröðum og viðurkennd skv. 22. og 23. gr. tilskipunar 2007/46/EB,
 - b) ökutæki sem viðurkennd eru skv. 24. gr. tilskipunar 2007/46/EB,
 - c) ökutæki þar sem ekki er hægt, af tæknilegum ástæðum, að koma fyrir viðeigandi búnaði til að hefja neyðarsímtal úr ökutæki eins og ákvarðað er í samræmi við 2. mgr.
2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 8. gr., til auðkenna undirflokkka ökutækja í flokkum M₁ og N₁ þar sem ekki er hægt, af tæknilegum ástæðum, að koma fyrir búnaði til að hefja neyðarsímtal úr ökutæki, á grundvelli rannsóknar, þar sem metinn er kostnaður og ávinningur, sem er framkvæmd af eða í umboði framkvæmdastjórnarinnar og að teknu tilliti til allra viðkomandi öryggis- og tæknipáttá.

Samþykkja skal fyrstu framseldu gerðirnar eigi síðar en 9. júní 2016.

3. gr.

Skilgreiningar

Auk skilgreininganna, sem mælt er fyrir um í 3. gr. tilskipunar 2007/46/EB, er merking eftirfarandi hugtaka í þessari reglugerð sem hér segir:

- 1) „neyðarsímkerfi í ökutæki sem byggist á neyðarnúmerinu 112“ (e. *112-based eCall in-vehicle system*): neyðarkerfi sem samanstendur af búnaði í ökutæki og aðferðum til að hefja, stýra og samþykkja sendingu neyðarsímtals úr ökutæki sem er annaðhvort virkjað sjálfvirkt, með innbyggðum nemum í ökutækinu, eða handvirkt og flytur staðlað lágmarksgagnamengi um almenn farsímafjarskiptanet og kemur á hljóðrás í 112-neyðarsímkerfinu milli þeirra sem eru í ökutækinu og opinberrar neyðarsímsvörunarstöðvar fyrir neyðarsímtal úr ökutæki,

⁽¹³⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 45/2001 frá 18. desember 2000 um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu persónuupplýsinga, sem stofnanir og aðilar Bandalagsins hafa unnið, og um frjálsa miðlun slíkra upplýsinga (Stjtið. EB L 8, 12.1.2001, bls. 1).

⁽¹⁴⁾ Stjtið. ESB C 38, 8.2.2014, bls. 8.

- 2) „neyðarsímtal úr ökutæki“ (e. *eCall*): neyðarsímtal úr ökutæki í neyðarnúmerið 112, sem annaðhvort fer fram sjálfvirkt, með því að virkja innbyggða nema í ökutækinu, eða handvirkt, og flytur staðlað lágmarksgagnamengi um almenn farsímafjarskiptanet og kemur á hljóðrás milli ökutækisins og opinberrar neyðarsímsvörunarstöðvar fyrir neyðarsímtal úr ökutæki,
- 3) „opinber neyðarsímsvörunarstöð“ (e. *public safety answering point (PSAP)*): staðurinn þar sem fyrst er tekið á móti neyðarsímtölum sem er á ábyrgð opinbers yfirvalds eða einkarekinnar stofnunar sem hlotið hefur viðurkenningu aðildarríkis,
- 4) „hentugasta neyðarsímsvörunarstöðin“: neyðarsímsvörunarstöð sem ábyrg yfirvöld hafa ákveðið fyrir fram að taki á móti neyðarsímtölum frá tilteknu svæði eða af tiltekinni gerð,
- 5) „neyðarsímsvörunarstöð sem tekur á móti neyðarsímtali úr ökutæki“ (e. *eCall PSAP*): hentugasta neyðarsímsvörunarstöðin og sem yfirvöld hafa ákveðið fyrir fram að taki fyrst á móti og afgreiði neyðarsímtöl úr ökutækjum,
- 6) „lágmarksgagnamengi“: upplýsingar sem skilgreindar eru í staðlinum *Intelligent transport systems — eSafety — eCall minimum set of data (MSD)* (EN 15722:2011) og sendar neyðarsímsvörunarstöðinni sem tekur á móti neyðarsímtali úr ökutæki,
- 7) „búnaður í ökutæki“: varanlega uppsettur búnaður í ökutæki sem lætur í té gögn eða hefur aðgang að gögnum í ökutækinu sem eru nauðsynleg til að flytja neyðarsímtal úr ökutæki fyrir tilstuðlan almenna farsímafjarskiptanetsins,
- 8) „flutningur neyðarsímtals úr ökutæki“: að koma á þráðlausum samskiptum um almenna farsímafjarskiptanetið og flytja lágmarksgagnamengi frá ökutækinu til neyðarsímsvörunarstöðvar sem tekur á móti neyðarsímtali úr ökutæki og að koma á hljóðrás á milli ökutækisins og áður nefndrar neyðarsímsvörunarstöðvar sem tekur á móti neyðarsímtali úr ökutæki,
- 9) „almennt farsímafjarskiptanet“: farsímafjarskiptanet sem er aðgengilegt almenningi í samræmi við tilskipanir Evrópuþingsins og ráðsins 2002/21/EB⁽¹⁵⁾ og 2002/22/EB⁽¹⁶⁾,
- 10) „neyðarsímtal úr ökutæki sem er stutt þjónustu þriðja aðila“ (e. *TPS eCall*): neyðarsímtal úr ökutæki til þjónustuveitanda sem er þriðji aðili, annaðhvort sjálfvirkt, með því að virkja innbyggða nema í ökutækinu, eða handvirkt sem flytur lágmarksgagnamengi um almenn farsímafjarskiptanet og kemur á hljóðrás milli ökutækisins og þjónustuveitandans sem er þriðji aðili,
- 11) „þjónustuveitandi sem er þriðji aðili“: stofnun sem hlotið hefur viðurkenningu landsyfirvalda að henni sé heimilt að taka á móti neyðarsímtali úr ökutæki, sem er stutt þjónustu þriðja aðila, og áframsenda lágmarksgagnamengið til neyðarsímsvörunarstöðvarinnar sem tekur á móti neyðarsímtali úr ökutæki,
- 12) „neyðarsímkerfi í ökutæki sem er stutt þjónustu þriðja aðila“ (e. *TPS eCall in-vehicle system*): kerfi sem er virkjað annaðhvort sjálfvirkt, fyrir tilstuðlan innbyggðra nema í ökutækinu, eða handvirkt og flytur lágmarksgagnamengi um almenn farsímafjarskiptanet og kemur á hljóðrás milli ökutækisins og þjónustuveitandans sem er þriðji aðili.

4. gr.

Almennar skyldur framleiðenda

Framleiðendur skulu sýna fram á að allar nýju gerðir ökutækjanna, sem um getur í 2. gr., séu búnar varanlega uppsettu neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, í samræmi við þessa reglugerð og framseldar gerðir og framkvæmdargerðir sem samþykktar eru samkvæmt þessari reglugerð.

5. gr.

Sérstakar skyldur framleiðenda

1. Framleiðendur skulu tryggja að allar nýjar gerðir ökutækja þeirra og neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, ihlutir og aðskildar tæknieiningar, sem eru hönnuð og smíðuð fyrir slík ökutæki, séu framleidd og samþykkt í samræmi við þessa reglugerð og framseldar gerðir og framkvæmdargerðir sem samþykktar eru samkvæmt þessari reglugerð.

⁽¹⁵⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/21/EB frá 7. mars 2002 um sameiginlegan reglugramma um rafræn fjarskiptanet og -þjónustu (rammatilskipun) (Stjtið. EB L 108, 24.4.2002, bls. 33).

⁽¹⁶⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/22/EB frá 7. mars 2002 um alþjónustu og réttindi notenda að því er varðar rafræn fjarskiptanet og -þjónustu (tilskipun um alþjónustu) (Stjtið. EB L 108, 24.4.2002, bls. 51).

2. Framleiðendur skulu sýna fram á að allar nýjar gerðir ökutækja séu smíðaðar þannig að tryggt sé að ef alvarlegt slys verður, sem greinist með virkjun eins eða fleiri nema eða örgjörva í ökutækinu, á yfirráðasvæði Sambandsins, sé neyðarsímtal úr ökutæki í samevrópska neyðarnúmerið 112 virkjað sjálfkrafa.

Framleiðendur skulu sýna fram á að nýjar gerðir ökutækja séu smíðaðar þannig að tryggt sé að einnig sé hægt að virkja neyðarsímtal úr ökutæki í samevrópska neyðarnúmerið 112 handvirkt.

Framleiðendur skulu tryggja að handvirki stjórnbúnaðurinn fyrir neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, sé hannaður þannig að komist sé hjá misnotkun hans.

3. Ákvæði 2. mgr. hafa ekki áhrif á rétt eiganda ökutækis til að nota neyðarsímkerfi í ökutækis, sem er stutt þjónustu þriðja aðila, sem veitir svipaða þjónustu, til viðbótar við neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, að því tilskildu að öll eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:

- a) neyðarsímkerfi í ökutæki, sem er stutt þjónustu þriðja aðila, skal uppfylla staðalinn EN 16102:2011 *Intelligent transport systems — eCall — Operating requirements for third party support*,
- b) framleiðendur skulu tryggja að aðeins eitt kerfi sé virkt á hverjum tíma og að neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, sé virkjað sjálfkrafa ef neyðarsímkerfi í ökutæki, sem er stutt þjónustu þriðja aðila, virkar ekki,
- c) eigandi ökutækisins skal hafa rétt á að kjósa að nota neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, frekar en neyðarsímkerfi í ökutæki, sem er stutt þjónustu þriðja aðila, hvenær sem er,
- d) framleiðendur skulu láta upplýsingar um réttinn, sem um getur í c-lið, fylgja með í notendahandbókinni.

4. Framleiðendur skulu tryggja að móttökubúnaður í neyðarsímkerfum í ökutækjum, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, sé samrýmanlegur þeirri staðsetningarþjónustu sem Galileo- og EGNOS-kerfin veita. Framleiðendur geta þar að auki einnig kosið samrýmanleika við önnur leiðsögukerfi um gervihnött.

5. Aðeins þau neyðarsímkerfi í ökutækjum, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, sem eru varanlega uppsett í ökutækinu eða gerðarviðurkennd sérstaklega og sem hægt er að prófa, skulu samþykkt að því er varðar EB-gerðarviðurkenningu.

6. Framleiðendur skulu sýna fram á að komi til alvarlegrar kerfisbilunar, sem myndi leiða til þess að ekki væri hægt að hringja neyðarsímtal úr ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, muni þeim sem eru í ökutækin gert viðvart.

7. Neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, skal vera aðgengilegt öllum sjálfstæðum rekstraraðilum gegn sanngjörnu gjaldi, sem fer ekki yfir nafnverð, og án mismununar vegna viðgerða og viðhalds í samræmi við reglugerð (EB) nr. 715/2007.

8. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 8. gr., þar sem settar eru ítarlegar tæknilegar kröfur og gerðar prófanir fyrir EB-gerðarviðurkenningu ökutækja að því er varðar neyðarsímkerfi í ökutækjum, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, og EB-gerðarviðurkenningu neyðarsímkerfa í ökutækjum, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, íhluta og aðskilinna tæknieininga.

Tæknilegu kröfurnar og prófanirnar, sem um getur í fyrstu undirgrein, skulu byggðar á kröfunum, sem settar eru fram í 2.–7. mgr., og á fyrirliggjandi stöðlum, sem varða neyðarsímtal úr ökutæki, þ.m.t. eftir því sem við á:

- a) EN 16072:2011 *Intelligent transport system — eSafety — Pan-European eCall operating requirements*,
- b) EN 16062:2011 *Intelligent transport systems — eSafety — eCall high level application requirements (HLAP)*,
- c) CEN/TS 16454:2013 *Intelligent transport systems — ESafety — ECall end to end conformance testing*, að því er varðar samkvæmni neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, við samevrópsku neyðarnúmeraþjónustuna,
- d) EN 15722:2011 *Intelligent transport systems — eSafety — eCall minimum set of data (MSD)*,
- e) EN 16102:2011 *Intelligent transport systems — eCall — Operating requirements for third party support*,
- f) öðrum Evrópustöðlum, sem tengjast neyðarsímkerfi í ökutæki, sem samþykktir eru í samræmi við málsmeðferðarreglurnar, sem mælt er fyrir um í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1025/2012 ⁽¹⁷⁾, eða reglugerðir efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu, sem tengjast neyðarsímkerfum í ökutækjum, og Sambandið hefur gerst aðili að.

⁽¹⁷⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1025/2012 frá 25. október 2012 um evrópska stöðlum og breytingu á tilskipunum ráðsins 89/686/EBE og 93/15/EBE og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 94/9/EB, 94/25/EB, 95/16/EB, 97/23/EB, 98/34/EB, 2004/22/EB, 2007/23/EB, 2009/23/EB og 2009/105/EB og niðurfellingu á ákvörðun ráðsins 87/95/EBE og ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1673/2006/EB (Stjtið. ESB L 316, 14.11.2012, bls. 12).

Samþykkja skal fyrstu framseldu gerðirnar eigi síðar en 9. júní 2016.

9. Framkvæmdastjórnin skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 8. gr., til að uppfæra útgáfur staðlanna, sem um getur í 8. mgr. þessarar greinar, þegar ný útgáfa er samþykkt.

6. gr.

Reglur um friðhelgi einkalífs og gagnavernd

1. Þessi reglugerð gildir með fyrirvara um tilskipanir 95/46/EB og 2002/58/EB. Öll vinnsla persónuupplýsinga, fyrir tilstuðlan neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, skal samrýmast reglunum um vernd persónuupplýsinganna sem kveðið er á um í þessum tilskipunum.

2. Persónuupplýsingarnar, sem settar eru í vinnslu samkvæmt þessari reglugerð, skulu aðeins notaðar í þeim tilgangi að bregðast við neyðartilvikunum sem um getur í fyrstu undirgrein 2. mgr. 5. gr.

3. Persónuupplýsingar, sem settar eru í vinnslu samkvæmt þessari reglugerð, skulu ekki geymdar lengur en nauðsynlegt reynist til að bregðast við neyðartilvikunum sem um getur í fyrstu undirgrein 2. mgr. 5. gr. Þessum gögnum skal eytt að fullu um leið og þeirra er ekki lengur þörf í þeim tilgangi.

4. Framleiðendur skulu tryggja að neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, sé ekki rekjanlegt og að það sé ekki háð stöðugu eftirliti.

5. Framleiðendur skulu tryggja að gögnum sé sjálfkrafa og samfelld eytt úr innra minna neyðarsímkerfis í ökutæki sem byggist á neyðarnúmerinu 112. Aðeins skal heimilt að geyma þrjár síðustu staðsetningar ökutækisins svo fremi að það sé algjörlega nauðsynlegt til að tilgreina núverandi staðsetningu og akstursstefnu þegar atburðurinn átti sér stað.

6. Þessi gögn skulu ekki vera aðgengileg neinum aðila utan neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, áður en neyðarsímtal úr ökutæki er virkjað.

7. Tækni sem stuðlar að öruggari verndun friðhelgi einkalífsins skal felld inn í neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, til að veita notendum neyðarsímtals úr ökutæki viðeigandi vernd einkalífs, auk nauðsynlegra verndarráðstafana til að koma í veg fyrir eftirlit og misnotkun.

8. Lágmarksgagnamengið sem sent er úr neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, skal aðeins innihalda lágmarksupplýsingarnar sem um getur í staðlinum EN 15722:2011 *Intelligent transport systems — eSafety — eCall minimum set of data (MSD)*. Ekki skulu send önnur gögn úr neyðarsímkerfi í ökutæki sem byggist á neyðarnúmerinu 112. Þetta lágmarksgagnamengi skal geymt þannig að mögulegt sé að eyða því varanlega og að fullu.

9. Framleiðendur skulu veita skýrar og ítarlegar upplýsingar í notendahandbók um þá gagnavinnslu sem fer fram fyrir tilstuðlan neyðarsímkerfis í ökutæki sem byggist á neyðarnúmerinu 112. Þær upplýsingar skulu fela í sér:

- a) tilvísun í lagagrundvöll vinnslunnar,
- b) þá staðreynd að neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, sé virkjað sjálfkrafa,
- c) fyrirkomulag gagnavinnslnunnar sem neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, framkvæmir,
- d) þann sérstaka tilgang sem vinnsla neyðarsímtals úr ökutæki hefur, sem skal takmarkast við neyðartilvikin sem um getur í fyrstu undirgrein 2. mgr. 5. gr.,
- e) þær tegundir gagna sem safnað er og settar eru í vinnslu og hverjir viðtakendur ganganna eru,
- f) tímamörkin fyrir geymslu gagna í neyðarsímkerfi í ökutæki sem byggist á neyðarnúmerinu 112,
- g) þá staðreynd að ökutækið sé ekki háð stöðugu eftirliti,
- h) fyrirkomulag fyrir skráða aðila til að neyta réttar síns auk tengiliðar sem ber ábyrgð á meðhöndlun aðgangsbeiðna,
- i) allar nauðsynlegar viðbótarupplýsingar um rekjanleika, eftirlit með og vinnslu persónuupplýsinga í tengslum við veitingu neyðarnúmeraþjónustu, sem er studd þjónustu þriðja aðila, og/eða annarrar virðisaukandi þjónustu sem skal háð ótvíræðu samþykki eigandans og samrýmast tilskipun 95/46/EB. Sérstakt tillit skal tekið til þess að munur getur verið á gagnavinnslu, sem framkvæmd er fyrir tilstuðlan neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og neyðarsímkerfis í ökutæki, sem er stutt þjónustu þriðja aðila, eða annarri virðisaukandi þjónustu.

10. Til að koma í veg fyrir rugling, að því er varðar tilgang og virðisauka vinnslunnar, skulu upplýsingarnar, sem um getur í 9. mgr., um neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og neyðarsímkerfis í ökutæki, sem er stutt þjónustu þriðja aðila, aðskildar í notendahandbókinni áður en kerfið er notað.

11. Framleiðendur skulu tryggja að neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og hvers konar viðbótarkerfi sem veita neyðarnúmeraþjónustu, sem er studd þjónustu þriðja aðila, eða virðisaukandi þjónustu skuli hönnuð þannig að ekki sé mögulegt að skipast á persónuupplýsingum milli þeirra. Ef kerfi sem veitir neyðarnúmeraþjónustu, sem er studd þjónustu þriðja aðila, eða virðisaukandi þjónusta er ekki notuð, eða neiti skráður aðili að veita samþykki fyrir vinnslu persónuupplýsinga sinna vegna neyðarnúmeraþjónusta, sem er studd þjónustu þriðja aðila, eða virðisaukandi þjónustu, skal það ekki hafa skaðleg áhrif á notkun neyðarsímkerfis í ökutæki sem byggist á neyðarnúmerinu 112.

12. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til þess að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 8. gr., til að ákvarða:

- a) ítarlegar tæknilegar kröfur og prófunaraðferðir um beitingu reglnanna um vinnslu persónuupplýsinga sem um getur í 2. og 3. mgr.,
- b) ítarlegar tæknilegar kröfur og prófunaraðferðir til að tryggja að ekki verði skipst á persónuupplýsingum milli neyðarsímkerfis í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og kerfa þriðju aðila eins og um getur í 11. mgr.

Samþykkinga skal fyrstu framseldu gerðirnar eigi síðar en 9. júní 2016.

13. Framkvæmdastjórnin skal, með framkvæmdargerðum, mæla fyrir um:

- a) hagnýtt fyrirkomulag til að leggja mat á að ekki sé hægt að rekja eða hafa eftirlit með kerfinu sem um getur í 4., 5. og 6. mgr.,
- b) sniðmát fyrir upplýsingarnar fyrir notendur sem um getur í 9. mgr.

Samþykkinga skal þessar framkvæmdargerðir í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 10. gr.

Samþykkinga skal fyrstu framkvæmdargerðirnar eigi síðar en 9. júní 2016.

7. gr.

Skyldur aðildarríkjanna

Frá og með 31. mars 2018 skulu landsyfirlvöld aðeins veita EB-gerðarviðurkenningu, að því er varðar neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, fyrir nýjar tegundir ökutækja, og nýjar tegundir neyðarsímkerfa í ökutæki, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, íhluta og aðskilinna tæknieininga sem hönnuð eru og smíðuð fyrir slík ökutæki, sem uppfylla ákvæði þessarar reglugerðar og framseldra gerða og framkvæmdargerða sem samþykktar eru samkvæmt þessari reglugerð.

8. gr.

Beiting framsals

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, sbr. þó skilyrðin sem mælt er fyrir um í þessari grein.

2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 2. gr. (2. mgr.), 5. gr. (8. og 9. mgr.) og 6. gr. (12. mgr.), í fimm ár frá og með 8. júní 2015. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um framsal valds eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Framsal valds skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.

3. Evrópuþinginu eða ráðinu er, hvenær sem er, heimilt að afturkalla framsal þess valds sem um getur í 2. gr. (2. mgr.), 5. gr. (8. og 9. mgr.), og 6. gr. (12. mgr.). Með ákvörðun um afturköllun skal bundinn endir á framsal þess valds sem tilgreint er í ákvörðuninni. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í ákvörðuninni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi framseldra gerða sem þegar eru í gildi.

4. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.

5. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 2. gr. (2. mgr.), 5. gr. (8. og 9. mgr.) og 6. gr. (12. mgr.), skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þetta tímabil skal framlengt um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

9. gr.

Framkvæmdargerðir

Framkvæmdastjórnin skal samþykkja framkvæmdargerðir þar sem sett eru fram stjórnsýslufyrirmæli um EB-gerðarviðurkenningu ökutækja að því er varðar neyðarsímkerfi í ökutæki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, og neyðarsímkerfa í ökutæki, sem byggjast á neyðarnúmerinu 112, íhluta og aðskilinna tæknieininga, sem eru hönnuð og smíðuð fyrir slík ökutæki, eins og krafist er í 1. mgr. 5. gr. varðandi:

- a) sniðmát fyrir upplýsingaskjölín sem framleiðendur eiga að láta í té að því er varðar gerðarviðurkenninguna,
- b) sniðmát fyrir EB-gerðarviðurkenningavottorðin,
- c) fyrirmynd eða fyrirmyndir að EB-gerðarviðurkenningarmerkinu.

Samþykka skal þessar framkvæmdargerðir í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 10. gr.

Samþykka skal fyrstu framseldu gerðirnar eigi síðar en 9. júní 2016.

10. gr.

Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar tækninefndar um vélknúin ökutæki sem komið var á fót skv. 1. mgr. 40. gr. tilskipunar 2007/46/EB. Nefnd þessi er nefnd í skilningi reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.
2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

Skili nefndin ekki álitni skal framkvæmdastjórnin ekki samþykkja drögin að framkvæmdargerðinni og ákvæði þriðju undirgreinar 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011 gilda.

11. gr.

Viðurlög

1. Aðildarríki skulu setja reglur um viðurlög sem gilda um framleiðendur ef þeir fara ekki að ákvæðum þessarar reglugerðar og framseldra gerða og framkvæmdargerða sem samþykktar eru samkvæmt þessari reglugerð. Þau skulu gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að viðurlögum sé beitt. Viðurlögin, sem kveðið er á um, skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og hafa varnaðaráhrif. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um þessi ákvæði og skulu tilkynna henni, án tafar, um síðari breytingar sem hafa áhrif á þau.
2. Þær gerðir tilvika þar sem ekki er farið að tilskildum ákvæðum, og viðurlög eiga að gilda um, skulu a.m.k. taka til eftirfarandi:
 - a) að leggja fram ranga yfirlýsingu meðan á viðurkenningarferli eða ferli sem leiðir til innköllunar stendur,
 - b) að falska niðurstöður úr prófun vegna gerðarviðurkenningar,
 - c) að láta ekki af hendi gögn eða tækniforskriftir, sem gætu valdið innköllun, synjun eða afturköllun gerðarviðurkenningar,
 - d) að brjóta í bága við ákvæðin sem mælt er fyrir um í 6. gr.,
 - e) að brjóta í bága við ákvæði 7. mgr. 5. gr.

12. gr.

Skýrslugjöf og endurskoðun

1. Eigi síðar en 31. mars 2021 skal framkvæmdastjórnin taka saman matsskýrslu og leggja hana fyrir Evrópuþingið og ráðið um þann árangur sem náðst hefur varðandi neyðarsímkerfi í ökutækki, sem byggist á neyðarnúmerinu 112, þ.m.t. útbreiðsluhlutfall þess. Framkvæmdastjórnin skal kanna hvort vikka ætti gildissvið þessarar reglugerðar til annarra flokka ökutækja, eins og þungaflutningabifreiða, hópbifreiða, vélknúinna ökutækja á tveimur hjólum og landbúnaðardráttarvéla. Framkvæmdastjórnin skal, ef við á, leggja fram tillögu að nýrri löggjöf þess efnis.
2. Framkvæmdastjórnin skal, í kjölfar viðtæks samráðs við alla hlutaðeigandi hagsmunaaðila og rannsóknar um mat á kostnaði og ábata, meta hvort nauðsynlegt sé að gera kröfu um rekstrarsamhæfðan, staðlaðan, öruggan og opinn verkvang. Ef við á, og eigi síðar en 9. júní 2017, skal framkvæmdastjórnin samþykkja frumkvæði að lagasetningu sem byggist á þessum kröfum.

13. gr.

Breytingar á tilskipun 2007/46/EB

Ákvæðum I., III., IV. og XI. viðauka við tilskipun 2007/46/EB er hér með breytt í samræmi við viðaukann við þessa reglugerð.

14. gr.

Gildistaka

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Ákvæði 2. gr. (2. mgr.), 5. gr. (8. og 9. mgr.), 6. gr. (12. og 13. mgr.) og 8., 9., 10. og 12. gr. koma til framkvæmda frá og með 8. júní 2015.

Aðrar greinar en þær sem um getur í annarri málsgrein þessarar greinar skulu koma til framkvæmda frá og með 31. mars 2018.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Strassborg 29. apríl 2015.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

M. SCHULZ

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

forseti.

VÍÐAUKI

Breytingar á tilskipun 2007/46/EB

Tilskipun 2007/46/EB er breytt sem hér segir:

1) Eftirfarandi liðir bætist við í I. viðauka:

„12.8. Neyðarsímkerfi í ökutæki

12.8.1. Til staðar: já/nei ⁽¹⁾

12.8.2. tæknilýsing eða teikningar af búnaðinum: ...“.

2) Eftirfarandi liðir bætist við í A-þátt I. hluta III. viðauka:

„12.8. Neyðarsímkerfi í ökutæki

12.8.1. Til staðar: já/nei ⁽¹⁾“.

3) Ákvæðum I. hluta IV. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Eftirfarandi liður bætist við töfluna:

Liður	Viðfangsefni	Stjórnvaldsfyrirmæli	Gildissvið										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
„72	Neyðarsímkerfi í ökutæki	Reglugerð (ESB) 2015/758	X			X ⁴							

b) Ákvæðum 1. viðbættis er breytt sem hér segir:

i. eftirfarandi liður bætist við töflu 1:

Liður	Viðfangsefni	Stjórnvaldsfyrirmæli	Sértæk atriði	Gildissvið og sértækar kröfur
„72	Neyðarsímkerfi í ökutæki	Reglugerð (ESB) 2015/758		á ekki við ⁴ .

ii. Eftirfarandi liður bætist við töflu 2:

Liður	Viðfangsefni	Stjórnvaldsfyrirmæli	Sértæk atriði	Gildissvið og sértækar kröfur
„72	Neyðarsímkerfi í ökutæki	Reglugerð (ESB) 2015/758		á ekki við ⁴

c) Í 2. viðbætti er liðnum „4. Tæknilegar kröfur“ breytt sem hér segir:

i. Eftirfarandi liður bætist við í I. hluta: Ökutæki sem tilheyra flokki M₁:

Liður	Tilvísun í stjórnvaldsfyrirmæli	Aðrar kröfur
„72	Reglugerð (ESB) nr. 2015/758 (neyðarsímkerfi í ökutæki)	Kröfur þeirrar reglugerðar gilda ekki.“

