



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Implementering av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/758 av 29. april 2015 om typegodkjenningskrav for montering av eCall-system som er basert på 112-tjenesten i kjøretøy, og om endring av direktiv 2007/46/EF

Høring om forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
27. august 2015

0. Innledning og oversikt

Vegdirektoratet sender på høring forslag om endring i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Bakgrunnen for endringene er at det er vedtatt en ny forordning, som Norge i henhold til EØS-avtalen er forpliktet til å implementere i norsk regelverk.

Den vedtatte forordningen er:

- **Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/758** av 29. april 2015 om typegodkjenningskrav for montering av eCall-system som er basert på 112-tjenesten i kjøretøy, og om endring av direktiv 2007/46/EF

Forordningen er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen, og det tas forbehold om at dette blir gjort.

Høringen skal informere om implementeringen i norsk rett og gi høringsinstansene anledning til å kommentere forskriftsforslaget.

Forskriften finnes på internettsiden www.lovdata.no. Forordningen finnes bl.a. på EU sine hjemmesider: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/directives/index.htm>.

1. Implementering av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/758

Europaparlaments- og rådsforordning 2015/758 omhandler krav til eCall-systemer i kjøretøy, og endrer direktiv 2007/46/EF ("godkjenningsdirektivet" for kjøretøy).

eCall er det europeiske nødmeldingssystemet som skal sørge for at alvorlige ulykker på vegnettet meldes automatisk fra kjøretøy til redningssentral via det felles europeiske nødnummeret "112". Dette skal skje ved at et standardisert datasett om kjøretøyets posisjon, retning mv (minimum set of data, MSD) sendes til nødnummeret samtidig som en taleforbindelse etableres mellom kjøretøyet og nødsentralen. eCall skal også kunne aktiveres manuelt av de som er i kjøretøyet. På denne måten skal antall drepte og hard skadde i trafikkuulykker reduseres, ved at de involverte i ulykker får raskere hjelp enn i dag.

I konsekvensanalysen som følger eCall-initiativet er det beregnet mellom 1% og 10% reduksjon i dødsfall, og mellom 2% og 15% reduksjon i alvorlighet i skader for tiltaket som helhet. Videre fordeler som er identifisert er reduserte trafikkavviklingskostnader, bedre sikkerhet for redningstjenester og reduserte kostnader til SOS-infrastruktur. Det er beregnet et nytte/kostforhold på 1,74 for tiltaket som helhet, ved full gjennomføring av eCall-tjenesten.

Etableringen av eCall-tjenesten krever at kjøretøyene er utstyrt med et standardisert eCall-system, at telenettet kan overføre eCall-data og -anrop til nødsentralen, og at nødsentraltjenesten er forberedt på å ta imot dette. Forordningen omhandler i utgangspunktet kun det kjøretøybaserte eCall-systemet, og setter rammene for typegodkjenning av kjøretøy med hensyn til slike systemer. De øvrige elementene i eCall-tjenesten, som infrastruktur, dataoverføring etc. er regulert i separate rettsakter. Allikevel har forordningen punkter der medlemslandenes plikter med hensyn til disse elementene kommenteres.

I forordningens punkt (8) kreves det at medlemslandene i sitt område skal forberede nødvendig eCall infrastruktur for å kunne motta og håndtere nødanropene i henhold til Decision No 585/2014 Article 1. I henhold til Decision No 585/2014 Article 3 skal

medlemslandene rapportere status av denne infrastrukturen innen 24. desember 2015 til EU-Kommisjonen.

I forordningens punkt (9) skal medlemslandene forsikre at nettoperatører har implementert eCall discriminator innen 31. desember 2014, ref § 4 of Commission Recommendation 2011/750/EU.

Forordningen stiller visse overordnede tekniske krav til eCall-systemet i kjøretøyet. Mottakerne i systemet skal være kompatible med posisjoneringstjenestene levert av satelittnavigeringssystemer, inkludert Galileo og EGNOS-systemene. eCall-systemet skal tilfredsstillende gjeldende krav til elektromagnetisk stråling, og skal være tilgjengelig for vedlikehold og reparasjon av uavhengige aktører. Forordningen gir videre EU-kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter som omhandler detaljerte tekniske krav for godkjenning av eCall-system i kjøretøy. Disse kravene skal i størst mulig grad være basert på gjeldende europeiske standarder eller UNECE-regulativ som omhandler eCall.

Forordningen inneholder krav til beskyttelse mot misbruk av data og beskyttelse av personlig informasjon. For eksempel skal biler med eCall ikke kunne spores under vanlig bruk. EU-kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter med videre krav til beskyttelse mot misbruk av data.

EU-kommisjonen gis myndighet til å unnta enkeltkjøretøy eller kjøretøyklasser fra kravet om eCall, gjennom delegerte rettsakter. Slike unntak skal begrunnes med en kost/nytteanalyse. Aktuelle kjøretøy for unntak kan være kjøretøy for spesielle formål, eller kjøretøy uten kollisjonsputer. Slike unntak skal være antallsbegrenset.

Rettsakten gjelder fra 31. mars 2018, som innebærer at EF-typegodkjenning kun skal kunne gis til nye typer kjøretøy dersom disse tilfredsstiller kravene i forslaget, inkludert delegerte rettsakter.

Forordningen endrer flere av vedleggene til direktiv 2007/46/EF, slik at eCall tas inn som ett av kravene som skal være tilfredsstillende og dokumentert ved godkjenning av de relevante kjøretøygruppene (M1 og N1).

Rettslige konsekvenser

Forordning (EU) 2015/758 vil bli implementert i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Dels vil det bli tatt inn en referanse til forordningen i forskriftens § 3, og dels vil forordningen fremkomme som et nytt krav (rad nr. 72 i forskriftens vedlegg 1).

Forordningen ble vedtatt den 29. april 2015 og trådte i kraft i EU den 8. juni 2015. Forordningen kommer som nevnt først til anvendelse fra 31. mars 2018.

2. Andre opplysninger

Forordningen som foreslås implementert er vurdert å være EØS-relevant og akseptabel for Norge. Norge har ikke konkret deltatt i arbeidsgrupper ved utarbeidelsen av forordningen, men har vært til stede i fora der forordningen har vært diskutert.

Forordningen vurderes å henhøre under Gruppe 2 (rettsakter som krever forskriftsendring og som ikke griper inn i norsk handlefrihet.)

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Implementeringen av forordningen antas ikke å få økonomiske konsekvenser for private eller offentlige myndigheter i Norge. Den vil heller ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å utforme ny forskrift.

4. Høringsfrist:

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen 8. oktober 2015.**