



Brüsszel, 2013.6.13.
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

E javaslat célja a fedélzeti e-segélyhívó rendszer beépítési követelményének beillesztése az EK-gépjárműtípus-jóváhagyási rendszerbe. A javaslat azon uniós jogi aktusok sorozatának képezi részét, amelyek célja, hogy 2015. október 1-jére kiépüljön a 112-es hívószámú e-segélyhívó szolgáltatás. Az e-segélyhívó kezdeményezéssel összefüggő többi fő jogalkotási aktus a következő:

- A Bizottság 2011. szeptember 8-i 2011/750/EU ajánlása a 112-es egységes európai segélyhívón alapuló, a járműből érkező vészhívások továbbítására szolgáló elektronikus hírközlő hálózatokon keresztül megvalósuló uniós szintű e-segélyhívó szolgáltatás (e-segélyhívás) támogatásáról¹,
- A Bizottság 2012. november 26-i 305/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelete a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható, harmonizált e-segélyhívó szolgáltatások tekintetében való kiegészítéséről²,
- Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács 20xx. xx xx-i .../.../EU határozata az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó kiépítéséről³.

Ezek a szövegek kiegészítik egymást, és együtt lehetővé teszik, hogy 2015. október 1-jére teljes mértékben működőképes legyen a 112-es hívószámú e-segélyhívó szolgáltatás.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

2.1. Konzultáció az érdekeltekkel

Ez a javaslat a főbb érdekeltekkel folytatott széles körű egyeztetések eredménye.

A folyamat során, amely a „CARS 2020: cselekvési terv a versenyképes és fenntartható európai autóiparért” elfogadásához vezetett, az érdekelt felekkel és különösen a CARS21 magas szintű csoporttal került sor konzultációra. Pontosabban ez a javaslat a „továbbra is támogatja az intelligens közlekedési rendszerek (ITS), ezen belül az együttműködési rendszerek, különösen az uniós, járműbe épített vészhelyzeti segélyhívó rendszer, az e-segélyhívó megvalósítását” megfogalmazású fellépés megvalósítását jelenti.

Ez a javaslat figyelembe veszi továbbá az e-segélyhívó rendszerre vonatkozó hatásvizsgálat keretében folytatott konzultációk eredményeit is, nevezetesen a különböző fórumokon, például az e-segélyhívó európai megvalósítási platformjában, az e-segélyhívási közbiztonsági válaszpontok (KBVP-k) szakértői csoportjában és az eSafety/i-Mobility fórum keretében működő e-segélyhívó vezetőségben részt vevő érdekeltek hozzászólásait, valamint az e-segélyhívó megvalósításáról 2010. július 19. és szeptember 19. között tartott nyilvános konzultáció során elhangzott véleményeket.

Végül a javaslat figyelembe veszi az európai ITS-tanácsadó csoport véleményét is; a csoport 25 tagból áll, akik az ITS-szolgáltatók, az ITS-felhasználók szövetségei, a fuvarozók és a létesítményüzemeltetők, a gyártóipar, a szociális partnerek, a szakmai szövetségek, a helyi hatóságok és egyéb releváns fórumok magas szintű képviselői.

¹ HL L 303., 2011.11.22., 46. o.

² HL L 91., 2013.4.3., 1. o.

³ HL L [...], [...], [...] o.

2.2. Hatásvizsgálat és költség-haszon elemzés

Az e-segélyhívóval kapcsolatos hatásvizsgálat részeként mindhárom javasolt lehetőség, köztük a szabályozási intézkedésre vonatkozó javasolt megoldás széles körű költség-haszon elemzésére sor került.

Ami a kiválasztott lehetőség (3. lehetőség) költség-haszon elemzését illeti, az e-segélyhívóra vonatkozó három tervezett szabályozási intézkedés (fedélzeti eszközök, távközlési hálózatok, KBVP-k) elválaszthatatlan egymástól.

2.2.1. A fő hasznok elemzése

A hatásvizsgálatban és több, többek között országos tanulmányban beazonosított hasznok a következők:

- a halálos balesetek számának csökkenése (1–10%-kal, ha minden jármű fel van szerelve e-segélyhívóval, illetve a népsűrűségtől, valamint a közúti és a készenléti infrastruktúrától függően),
- a balesetek súlyosságának mérséklődése (2–15%),
- a baleseteket követő forgalmi torlódások által okozott költségek csökkenése. a javuló balesetkezelésnek köszönhetően: a KBVP-k azonnal értesülnek a balesetről, továbbíthatják az információt a forgalomirányításért felelős szervnek, amely haladéktalanul tájékoztathatja a közúti forgalom egyéb résztvevőit, hozzájárulva ezzel a másodlagos balesetek számának csökkentéséhez,
- könnyebb lesz a mentőszolgálatok munkája, és a mentőcsapat (pl. tűzoltók) maga is nagyobb biztonságot élvez a járműbe szorult utasok kiszabadításakor, mivel az e-segélyhívó üzenet minimálisan előírt adatai (MSD) tájékoztatást nyújtanak többek között a jármű által használt tüzelőanyag típusáról is,
- kevesebb út menti segélykérési infrastruktúrára lesz szükség, mivel a forgalomban részt vevők saját járművükből indíthatnak segélyhívást.

2.2.2. Költség-haszon arány

A haszon pénzben is kifejezésre került, a költség-haszon elemzést pedig valamennyi lehetőség és érintett kategóriatípus tekintetében elvégezték. A becsléshez szükséges számítások 2033-ig készültek el, mivel a javasolt megoldás esetében addigra várható, hogy az e-segélyhívó szolgáltatás teljes körűen elterjed.

	1. szakpolitikai lehetőség Nincs uniós fellépés	2. szakpolitikai lehetőség Önkéntes megközelítés	3. szakpolitikai lehetőség Szabályozási intézkedések
Haszon-költség arány	0,29	0,68	1,74

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1. Jogonalap

A jogonalapot az Európai Unió működéséről szóló szerződés 114. cikke jelenti.

3.2. Szubszidiaritás és arányosság

A szubszidiaritás elve szerint (az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkének (3) bekezdése) uniós szintű intézkedésre csak abban az esetben kerülhet sor, ha a kitűzött célokat a tagállamok önállóan nem képesek kielégítően megvalósítani, tehát a tervezett intézkedések nagyságrendje vagy hatásai miatt azok az Unió szintjén jobban megvalósíthatók.

A közúti közlekedés biztonsága nagy jelentőségű kérdés, mely az egész Európai Uniót és annak minden polgárát érinti. Az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó szolgáltatás célja végeredményben az, hogy Európában minden járműben rendelkezésre álljanak azon minimális funkciók, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a készenléti szolgálatok képesek legyenek a segélyhívások megfelelő kezelésére. Jelenleg a tagállamokban évente megtett közúti utazások száma meghaladja a 100 milliót, és ez a szám csak emelkedni fog az Európai Unió további megerősödésével (az áruk, személyek és szolgáltatások szabad mozgása révén). Mivel az egyes tagállamok képtelenek kielégítő módon biztosítani a szolgáltatás kölcsönös átjárhatóságát és folyamatosságát Európa-szerte, uniós szintű fellépésre van szükség. Az európai szabványügyi szervezetek (CEN és ETSI) által jóváhagyott közös európai e-segélyhívási szabványokat alkalmazó uniós fellépés emellett egész Európában biztosítani fogja a készenléti szolgáltatások hatékonyságát, például a külföldön közlekedő járművek esetében, és segít megakadályozni a piac felaprózódását.

Az EU egészére kiterjedő e-segélyhívó úgy lett kialakítva, hogy az értéklánc különböző szintjein lévő érdekeltre (gépjárműipar, mobilhálózat-üzemeltetők, tagállamok és KBVP-k) gyakorolt hatása a lehető legkisebb legyen, illetve ez a hatás arányosan oszoljon el.

3.3. A javaslat részletes magyarázata

2. cikk, 4. cikk és 5. cikk:

A javaslat előírja, hogy a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek új típusait úgy kell kialakítani, hogy súlyos baleset esetén a rendszer automatikusan segélyhívást (e-segélyhívást) kezdeményezzen a 112-es számra. Segélyhívás (e-segélyhívás) kezdeményezése a 112-es számra manuálisan is lehetséges kell, hogy legyen.

6. cikk:

A szolgáltatás által kezelt információk jellege miatt a magánélet és a személyes adatok védelmére vonatkozó szabályokról is rendelkezni kell.

5. cikk, 6. cikk és 8. cikk:

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan:

- az 5. cikkben említett szabványokon alapuló, részletes műszaki követelmények és vizsgálatok a fedélzeti e-segélyhívó rendszerek típusjóváahagyásához,
- a magánélet védelme és adatvédelem,
- különleges rendeltetésű járművekre és egyéb indokolt esetekre vonatkozó mentességek. A mentességek száma korlátozott lesz.

12. cikk:

A rendeletet 2015. október 1-jétől kell alkalmazni.

4. KÖLTSÉGVETÉSI HATÁSOK

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai.

5. OPCIONÁLIS ELEMÉK

A javasolt aktus érinti az Európai Gazdasági Térséget, ezért arra is ki kell terjeszteni.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**a fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,
 tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére,
 tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,
 a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,
 tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴,
 tekintettel az európai adatvédelmi biztos véleményére,
 rendes jogalkotási eljárás keretében,
 mivel:

- (1) A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv)⁵ átfogó uniós típus-jóváhagyási rendszert hozott létre a gépjárművekre.
- (2) A gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó műszaki előírások uniós szintű harmonizálására már számos biztonsági és környezetvédelmi szempont tekintetében sor került annak érdekében, hogy az Unióban mindenütt biztosítva legyen a közúti közlekedés biztonsága.
- (3) A közúti közlekedésbiztonság további javítása érdekében az „e-segélyhívó: nem várhat tovább a rendszer kiépítése”⁶ című közlemény új intézkedéseket javasol, hogy felgyorsítsa a fedélzeti segélyhívó elterjesztését az Unióban. A javasolt intézkedések egyike kötelezővé tenné a fedélzeti e-segélyhívó rendszerek beépítését minden új gépjárműbe, a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott M₁ és N₁ járműkategóriával kezdve.
- (4) 2012. július 3-án az Európai Parlament jóváhagyta a „Jelentés az e-segélyhívó szolgáltatásról: egy új 112-es szolgáltatás a polgárok számára” című beszámolót⁷, amelyben sürgeti a Bizottságot, hogy a 2007/46/EK irányelv keretében terjesszen elő javaslatot annak érdekében, hogy 2015-ig kötelezően bevezessék a közszolgáltatásként működő, a 112-n alapuló e-segélyhívó rendszert.

⁴ HL C [...], [...], [...] o.

⁵ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

⁶ COM(2009) 434 végleges.

⁷ 2012/2056(INI).

- (5) Az uniós e-segélyhívó szolgáltatás bevezetése várhatóan csökkenteni fogja az Unióban a közúti halálesetek számát, illetve kevesebb súlyos sérültje lesz a közúti baleseteknek. Az e-segélyhívó rendszer kötelező bevezetése mindenki számára elérhetővé tenné a szolgáltatást, és így hozzájárulna az emberi szenvedés, valamint az egészségügyi és egyéb költségek csökkentéséhez.
- (6) A pontos és megbízható helymeghatározási információk biztosítása nélkülözhetetlen eleme a fedélzeti e-segélyhívó rendszer hatékony működésének. Ezért helyénvaló előírni, hogy a rendszer kompatibilis legyen a műholdas navigációs programok, többek között az európai műholdas navigációs programok (EGNOS és Galileo) végrehajtásának folytatásáról szóló, 2008. július 9-i 683/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁸ meghatározott Galileo- és EGNOS-programok alapján létrehozott rendszerek által nyújtott szolgáltatásokkal.
- (7) A fedélzeti e-segélyhívó rendszer kötelező beszerelése először csak az új személygépjárművekre és a könnyű haszongépjárművekre (M₁ és N₁ kategória) vonatkozik majd, amelyek esetében már létezik a szükséges aktiváló mechanizmus.
- (8) A fedélzeti e-segélyhívó rendszer kötelező beszerelésétől függetlenül valamennyi érdekelt félnek – mint például az autógyártóknak és a független szolgáltatóknak – jogában áll, hogy kiegészítő vészhelyzeti és/vagy hozzáadott értéket jelentő szolgáltatásokat kínáljon a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer mellett vagy arra építve. Ezeket a kiegészítő szolgáltatásokat azonban úgy kell megtervezni, hogy ne vonják el fokozottan a járművezető figyelmét.
- (9) A fogyasztók szabad választása és a tisztességes verseny, valamint az innováció ösztönzése és az Unió információs technológiai ágazata által a globális piacokon elért versenyképesség ösztönzése érdekében a fedélzeti e-segélyhívó rendszernek ingyenesnek kell lennie, a független szolgáltatók hátrányos megkülönböztetése nélkül, és egy olyan kölcsönösen átjárható és nyílt hozzáférésű platformon kell alapulnia, amely alkalmas a lehetséges jövőbeli fedélzeti alkalmazások és szolgáltatások nyújtására.
- (10) A típus-jóváhagyási rendszer teljességének fenntartása érdekében e rendelet alkalmazásában csak azokat a fedélzeti e-segélyhívó rendszereket szabad elfogadni, amelyeken teljes körű vizsgálatot lehet végezni.
- (11) A 2007/46/EK irányelv szerint a kis sorozatban gyártott járművek mentesülnek az utasok frontális ütközés és oldalirányú ütközés esetén való védelmére vonatkozó követelmények alól. Ezért ezekre a járművekre vonatkozóan nem kell előírni, hogy eleget tegyenek az e-segélyhívóval összefüggő követelményeknek.
- (12) A különleges rendeltetésű járműveknek meg kell felelniük az e-segélyhívóval összefüggő, e rendeletben előírt követelményeknek, hacsak a típusjóváhagyó hatóságok eseti alapon úgy nem ítélik meg, hogy a jármű különleges rendeltetése miatt nem képes eleget tenni az említett követelményeknek.
- (13) A 29. cikk alapján létrehozott adatvédelmi munkacsoport által tett és a 2006. szeptember 26-án elfogadott, az e-segélyhívó kezdeményezés adatvédelmi és a magánélet védelmével kapcsolatos vetületeivel foglalkozó munkadokumentumban⁹ olvasható ajánlások szerint a személyes adatok fedélzeti e-segélyhívó rendszerben történő feldolgozásának meg kell felelnie a személyes adatok védelmére a személyes

⁸ HL L 196., 2008.7.24., 1. o.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁰ és az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről szóló, 2002. július 12-i 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben („Elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv”)¹¹ előírt szabályoknak, különösen annak garantálása érdekében, hogy a fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel felszerelt járművek a 112-es e-segélyhívóval összefüggő rendes működési állapotukban ne legyenek visszakövethetők, folyamatos nyomon követésük ne legyen lehetséges, és a fedélzeti e-segélyhívó rendszer által elküldött minimálisan előírt adatok csak a vészhívások megfelelő kezeléséhez szükséges legalapvetőbb információkat tartalmazzák.

- (14) Az európai szabványügyi szervezetek – az ETSI és a CEN – közös szabványokat dolgoztak ki az összeurópai e-segélyhívó szolgáltatás kiépítéséhez, amelyeket e rendelet értelmében alkalmazni kell, ami megkönnyíti a fedélzeti e-segélyhívó szolgáltatás technológiai fejlődését, biztosítja a szolgáltatás kölcsönös átjárhatóságát és folytonosságát az Unió egész területén, és csökkenti a bevezetés költségeit az Unió egésze számára.
- (15) A fedélzeti e-segélyhívó rendszerre vonatkozó közös műszaki követelmények alkalmazásának biztosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a vonatkozó szabványok alkalmazására, a vizsgálatokra, a személyes adatok és a magánélet védelmére, valamint egyes M₁ és N₁ kategóriájú járművek vagy járműosztályok mentességére vonatkozó részletes szabályok tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során egyidejűleg, időben és megfelelő módon továbbítania kell a megfelelő dokumentumokat az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.
- (16) A járműgyártóknak elegendő időt kell biztosítani arra, hogy alkalmazkodjanak az e rendeletben meghatározott műszaki követelményekhez.
- (17) Ez a rendelet a 2007/46/EK irányelv szerinti EK-típusjóváahagyási eljárással összefüggésben elfogadott új, önálló rendelet, ezért az említett irányelv I., III., IV., VI., IX. és XI. mellékletét ennek megfelelően módosítani kell.
- (18) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a belső piac megvalósítását az újonnan típusjóváahagyást kapott, fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel felszerelt járművekre vonatkozó közös műszaki követelmények bevezetése révén tagállami szinten nem lehet kielégítően megvalósítani, és azok a javasolt intézkedés nagyságrendje miatt uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvvel összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.

¹⁰ HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

¹¹ HL L 201., 2002.7.31., 37. o.

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet megállapítja a járművek fedélzeti e-segélyhívó rendszer tekintetében való EK-típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket.

2. cikk

Hatály

Ez a rendelet a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének 1.1.1. és 1.2.1. pontjában meghatározott M₁ és N₁ kategóriájú járművekre vonatkozik.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a 2007/46/EK irányelv 3. cikkében és a 305/2013/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet¹² 2. cikkében foglalt fogalommeghatározásokon kívül az alábbi fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „fedélzeti e-segélyhívó rendszer”: olyan, vagy a járműbe épített érzékelők révén automatikusan, vagy manuálisan bekapcsolódó rendszer, amely mobil, vezeték nélküli hírközlési hálózatok segítségével minimálisan előírt szabványos adatokat továbbít, és a 112-es segélyhívó számon alapuló hangátviteli csatornát hoz létre a járműben tartózkodók és egy közbiztonsági válaszpontra között;
2. „fedélzeti rendszer”: a fedélzeti berendezés, valamint az e-segélyhíváshoz szükséges adattovábbítás indítására, kezelésére és nyilvános, mobil, vezeték nélküli távközlési hálózaton keresztül történő lebonyolítására szolgáló eszköz együttesen, amely a nyilvános, mobil, vezeték nélküli távközlési hálózaton keresztül kapcsolatot teremt a jármű és az e-segélyhívó szolgáltatást megvalósító eszköz között.

4. cikk

A gyártók általános kötelezettségei

A gyártók igazolják, hogy a 2. cikkben említett valamennyi új járműtípus e rendeletnek és valamennyi, e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusnak megfelelően fel van szerelve fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel.

5. cikk

A gyártók egyedi kötelezettségei

- (1) A gyártók biztosítják, hogy valamennyi új járműtípusukat az e rendeletben és az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított követelményeknek megfelelően gyártsák és hagyják jóvá.
- (2) A gyártók igazolják, hogy valamennyi új járműtípusukat úgy alakítják ki, hogy az Unió területén bekövetkező súlyos baleset esetén a rendszer automatikusan e-segélyhívást kezdeményezzen a 112-es egységes európai segélyhívó számra.

¹² HL L 91., 2013.4.3., 1. o.

A gyártók igazolják, hogy az új járműveket úgy alakítják ki, hogy a 112-es egységes európai segélyhívó számra manuálisan is lehessen e-segélyhívást kezdeményezni.

- (3) A gyártók gondoskodnak arról, hogy a fedélzeti rendszerekben található vevők kompatibilisek legyenek a műholdas navigációs rendszerek, köztük a Galileo- és az EGNOS-rendszer nyújtotta helymeghatározási szolgáltatásokkal.
- (4) A típusjóváhagyás céljára csak azokat a fedélzeti e-segélyhívó rendszereket szabad elfogadni, amelyeken vizsgálatot lehet végezni.
- (5) A fedélzeti e-segélyhívó rendszereknek meg kell felelniük az 1999/5/EK irányelv¹³ és a 10. számú ENSZ-EGB-előírás¹⁴ követelményeinek.
- (6) A fedélzeti e-segélyhívó rendszer valamennyi független gazdasági szereplő számára ingyenesen és megkülönböztetés nélkül hozzáférhető kell, hogy legyen legalább javítási és karbantartási célokra.
- (7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a fedélzeti e-segélyhívó rendszerek típusjóváhagyásához alkalmazott részletes műszaki követelmények és vizsgálatok, valamint a 2007/46/EK irányelv ennek megfelelő módosítása vonatkozásában.

Az első albekezdésben említett műszaki követelmények és vizsgálatok a (3), a (4) és a (6) bekezdésben megállapított követelményeken, valamint adott esetben a következő szabványokon alapulnak:

- a) EN 16072 „Intelligens közlekedési rendszer – E-biztonság – Az összeurópai e-segélyhívó szolgáltatás működtetésére vonatkozó követelmények”;
- b) EN 16062 „Intelligens közlekedési rendszer – E-biztonság – Az e-segélyhívóra vonatkozó magas szintű alkalmazási követelmények (HLAP)”;
- c) EN 16454 „Intelligens közlekedési rendszer – E-biztonság – Az e-segélyhívó rendszer megfelelőségének végponttól végpontig történő vizsgálata”, a fedélzeti e-segélyhívó rendszer összeurópai e-segélyhívó rendszernek való megfelelésére vonatkozóan;
- d) az e-segélyhívó rendszerekre vonatkozó minden további európai szabvány vagy ENSZ-EGB-előírás.

6. cikk

Az adatok és a magánélet védelmére vonatkozó szabályok

- (1) A gyártók a 95/46/EK irányelvnek és a 2002/58/EK irányelvnek megfelelően biztosítják, hogy a fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel felszerelt járművek az e-segélyhívóval összefüggő rendes működési állapotukban ne legyenek visszakövethetők, és folyamatos nyomon követésük ne legyen lehetséges.

A fedélzeti e-segélyhívó rendszerbe a magánélet védelmét erősítő technológiákat kell építeni, amelyek a kívánt mértékben védik az e-segélyhívó felhasználóit, valamint megfelelő biztosítékot jelentenek a megfigyelés és a visszaélés megelőzésére.

- (2) A fedélzeti e-segélyhívó rendszer által elküldött minimálisan előírt adatok csak a vészhívások megfelelő kezeléséhez szükséges legalapvetőbb információkat tartalmazzák.

¹³ HL L 91., 1999.4.7., 10. o.

¹⁴ HL L 254., 2012.9.20., 1. o.

- (3) A gyártók gondoskodnak arról, hogy az e-segélyhívó felhasználói világos és átfogó tájékoztatást kapjanak a fedélzeti e-segélyhívó rendszerben történő adatfeldolgozásról és különösen a következőkről:
- hivatkozás a feldolgozás jogalapjára;
 - utalás arra, hogy a fedélzeti e-segélyhívó rendszer alapértelmezetten működésbe lép;
 - a fedélzeti e-segélyhívó rendszer által végzett adatfeldolgozás módozatai;
 - az e-segélyhívó általi adatfeldolgozás célja;
 - a gyűjtött és feldolgozott adatok típusa és ezen adatok fogadói;
 - az adatok fedélzeti rendszerben való megőrzésének időtartama;
 - utalás arra, hogy a járműveket nem követik nyomon állandóan;
 - az adatfeldolgozás által érintettek jogai gyakorlásának módozatai;
 - minden szükséges további információ a személyes adatoknak e-segélyhívó magánszolgáltatással és/vagy egyéb hozzáadott értéket képviselő szolgáltatásokkal összefüggésben történő feldolgozásáról.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyek még pontosabban meghatározzák az (1) bekezdésben említett, a visszakövethetőségre és a nyomon követésre vonatkozó követelményt és a magánélet védelmét erősítő technológiákat, valamint a (3) bekezdésben említett, a személyes adatok feldolgozásának és a felhasználók tájékoztatásának módozatait.

7. cikk

A tagállamok kötelezettségei

2015. október 1-jétől a nemzeti hatóságok csak olyan új járműtípusoknak adnak EK-típusjóváhagyást a fedélzeti e-segélyhívó rendszerük tekintetében, amelyek eleget tesznek e rendeletnek és az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak.

8. cikk

Mentességek

- (1) A Bizottság mentességet adhat egyes M₁ és N₁ kategóriájú járművekre vagy járműosztályokra a fedélzeti e-segélyhívó rendszerek beépítésének 4. cikkben meghatározott kötelezettsége alól, amennyiben egy, a Bizottság által végzett vagy megbízásba adott költség-haszon elemzés szerint – valamennyi vonatkozó biztonsági szempontot figyelembe véve – az ilyen rendszerek alkalmazása az érintett járműben vagy járműosztályban nem helyénvaló.
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyek meghatározzák az (1) bekezdésben említett mentességeket. A szóban forgó mentességek a különleges rendeltetésű járművekre és a légszák nélküli járművekre vonatkoznak, és számuk korlátozott.

9. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.

- (2) A Bizottság [...] -tól/-től [*Publications Office, please insert the exact date of entry into force*] határozatlan időre szóló felhatalmazást kap az 5. cikk (7) bekezdésében, a 6. cikk (4) bekezdésében és a 8. cikk (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 5. cikk (7) bekezdésében, a 6. cikk (4) bekezdésében és a 8. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) Az 5. cikk (7) bekezdése, a 6. cikk (4) bekezdése és a 8. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az értesítést követő kéthónapos időtartam leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

10. cikk

Szankciók meg nem felelés esetén

- (1) A tagállamok megállapítják az abban az esetben alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, ha a gyártók nem felelnek meg e rendelet rendelkezéseinek, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok érvényesítése érdekében. Az előírt szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok értesítik a Bizottságot e rendelkezésekről, és haladéktalanul közlik a Bizottsággal az e rendelkezéseket érintő minden későbbi módosítást is.
- (2) A szankciókkal sújtható meg nem felelés típusába legalább a következők tartoznak:
 - a) hamis nyilatkozat tétele a jóváhagyási eljárás vagy visszahívást eredményező eljárás során,
 - b) a típusjóváhagyáshoz használt vizsgálati eredmények meghamisítása;
 - c) olyan adatok vagy műszaki leírások visszatartása, amelyek visszahíváshoz vagy a típusjóváhagyás visszavonásához vezethetnek.

11. cikk

A 2007/46/EK irányelv módosítása

A 2007/46/EK irányelv I., III., IV., VI., IX. és XI. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

12. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2015. október 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

MELLÉKLET

A 2007/46/EK irányelv módosítása

A 2007/46/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. az I. melléklet a következő 12.8. és 12.8.1. ponttal egészül ki:
„12.8. e-segélyhívó rendszer
12.8.1. leírás vagy rajzok”;
2. a III. melléklet I. részének A. szakasza a következő 12.8. és 12.8.1. ponttal egészül ki:
„12.8. e-segélyhívó rendszer
12.8.1. Be van szerelve: igen/nem (1)”;
3. a IV. melléklet 1. része a következőképpen módosul:
 - a) a táblázat a következő 71. tétellel egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus	Alkalmazandóság									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	e-segélyhívó rendszer	[...]/EU rendelet	X			X						

- b) az 1. függelék a következőképpen módosul:

- i. az 1. táblázat a következő 71. tétellel egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus	Konkrét kérdések	Alkalmazandóság és egyedi követelmények
71.	e-segélyhívó rendszer	[...]/EU rendelet		N/A

- ii. a 2. táblázat a következő 71. tétellel egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus	Konkrét kérdések	Alkalmazandóság és egyedi követelmények
71.	e-segélyhívó rendszer	[...]/EU rendelet		N/A

4. a VI. mellékletben, az A. minta függelékében a táblázat a következő 71. tétellel egészül ki:

Tétel	Tárgy	Jogszabály ⁽¹⁾	Módosította	A következő változatokra vonatkozik
71.	e-segélyhívó rendszer	[...]/EU rendelet		

5. a IX. melléklet a következőképpen módosul:
- a) az I. részben a B. minta a következőképpen módosul:
- i. a 2. oldalon az „M₁ járműkategória” című rész a következőképpen módosul:
- az 52. pont helyébe a következő szöveg lép:
„52. e-segélyhívó be van szerelve: igen/nem”,
 - a szöveg a következő 53. ponttal egészül ki:
„53. Megjegyzések ⁽¹¹⁾:”;
- ii. a 2. oldalon az „N₁ járműkategória” című rész a következőképpen módosul:
- az 52. pont helyébe a következő szöveg lép:
„52. e-segélyhívó be van szerelve: igen/nem”,
 - a szöveg a következő 53. ponttal egészül ki:
„53. Megjegyzések ⁽¹¹⁾:”;
- b) a II. részben a C2. minta a következőképpen módosul:
- i. a 2. oldalon az „M₁ járműkategória” című rész a következőképpen módosul:
- az 52. pont helyébe a következő szöveg lép:
„52. e-segélyhívó be van szerelve: igen/nem”,
 - a szöveg a következő 53. ponttal egészül ki:
„53. Megjegyzések ⁽¹¹⁾:”;
- ii. a 2. oldalon az „N₁ járműkategória” című rész a következőképpen módosul:
- az 52. pont helyébe a következő szöveg lép:
„52. e-segélyhívó be van szerelve: igen/nem”,
 - a szöveg a következő 53. ponttal egészül ki:
„53. Megjegyzések ⁽¹¹⁾:”;
6. a XI. melléklet 1. függelékében a táblázat a következő 71. tétellel egészül ki:

Sorszám	Tárgy	Jogszabály	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
71.	e-segélyhívó rendszer	[...]/EU rendelet	A	A	N/A	N/A