



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo e che
modifica la direttiva 2007/46/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Lo scopo della presente proposta consiste nell'introdurre nel sistema di omologazione CE degli autoveicoli l'obbligo di installare un sistema eCall di bordo. Essa fa parte di una serie di atti giuridici dell'UE volti a garantire l'operatività del servizio eCall basato sul numero di emergenza 112 entro il 1° ottobre 2015. Gli altri atti legislativi principali connessi a questa iniziativa eCall sono:

- la raccomandazione 2011/750/UE della Commissione, dell'8 settembre 2011, relativa al sostegno a un servizio eCall su scala UE nelle reti di comunicazione elettronica per la trasmissione da veicoli di chiamate di emergenza basate sul 112 ("chiamate eCall")¹
- il regolamento delegato (UE) n. 305/2013 della Commissione, del 26 novembre 2012, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile²
- la proposta di decisione (UE) n..../.... del Parlamento europeo e del Consiglio, del xx xx 20xx, sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile³

Questi testi distinti sono complementari e insieme permetteranno al servizio eCall 112 di essere pienamente operativo entro il 1° ottobre 2015.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

2.1. Consultazione delle parti interessate

La presente proposta è il risultato di ampie consultazioni delle principali parti interessate.

Le parti interessate, e in particolare il gruppo di alto livello CARS 21, sono state consultate durante il processo che ha portato all'adozione del piano d'azione "CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa". Più precisamente, la presente proposta è uno dei risultati dell'azione: "promuovere ulteriormente la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS), compresi i sistemi cooperativi, in particolare "eCall", il sistema di chiamata d'emergenza a bordo dei veicoli a livello di UE".

La presente proposta tiene inoltre conto di tutte le consultazioni effettuate durante la valutazione d'impatto di eCall. Tali consultazioni includono, in particolare, ampi contributi di soggetti che partecipano a fori tematici in materia, quali la piattaforma europea per l'attivazione di eCall (EeIP), il gruppo di esperti sui centri di raccolta delle chiamate di emergenza nell'ambito di eCall (PSAP) e il gruppo di orientamento eCall nell'ambito del forum "eSafety/i-Mobility", e una consultazione pubblica sull'attuazione di eCall tenutasi tra il 19 luglio e il 19 settembre 2010.

Infine, la presente proposta tiene conto del parere del gruppo consultivo europeo sugli ITS, costituito da 25 rappresentanti ad alto livello dei fornitori di servizi ITS, delle associazioni degli utenti, degli operatori del trasporto e degli esercenti di impianti, delle imprese

¹ GU L 303 del 22.11.2011, pag. 46.

² GU L 91 del 3.4.2013, pag. 1.

³ GU L [...] del [...], pag. [...].

produttrici, delle parti sociali, delle associazioni professionali, delle autorità locali e di altri fori pertinenti.

2.2. Valutazione d'impatto e analisi costi-benefici

Nell'ambito della valutazione d'impatto su eCall è stata effettuata un'analisi organica costi-benefici sulle tre opzioni proposte, compresa quella privilegiata relativa alle misure normative.

Per quanto concerne l'analisi costi-benefici dell'opzione prescelta (opzione 3), va sottolineato che ciascuna delle tre misure normative previste relative a eCall (sistemi montati sui veicoli, telecomunicazioni e PSAP) è inseparabile dalle altre due.

2.2.1. Analisi dei principali benefici

Tra i benefici individuati durante la valutazione d'impatto e in diversi altri studi, compresi quelli effettuati a livello nazionale, figurano:

- la riduzione degli incidenti mortali (tra l'1 e il 10%, a seconda della densità abitativa del paese e delle infrastrutture stradali e di reazione alle emergenze, e supponendo che tutti i veicoli siano muniti di eCall);
- la riduzione (tra il 2 e il 15%) della gravità delle lesioni riportate negli incidenti;
- la riduzione dei costi ascrivibili alla congestione determinata dagli incidenti stradali. Ciò è possibile grazie al miglioramento della gestione degli incidenti, in quanto essi sono comunicati immediatamente ai PSAP e possono quindi essere trasmessi ai centri di gestione e controllo del traffico responsabili, che possono informare immediatamente gli altri utenti della strada, contribuendo alla riduzione degli incidenti secondari;
- l'agevolazione dei servizi di soccorso e il miglioramento della sicurezza delle squadre di soccorso (ad esempio vigili del fuoco), in quanto la serie minima di dati ("MSD") nel messaggio eCall fornirà, tra l'altro, informazioni sul tipo di carburante;
- la riduzione delle infrastrutture SOS sulle strade, in quanto ogni utente della strada sarà in grado di inviare una chiamata di emergenza dal proprio veicolo.

2.2.2. Rapporto costi-benefici

Si è inoltre calcolato il valore monetario dei benefici ed è stata effettuata un'analisi costi-benefici per le diverse opzioni, come pure per i tipi di categorie interessate. Le stime sono calcolate fino al 2033 in quanto si ritiene che in caso di adozione dell'opzione privilegiata in quell'anno si registrerà la massima penetrazione del servizio eCall.

	Opzione strategica n. 1 Nessuna azione a livello UE	Opzione strategica n. 2 Approccio volontario	Opzione strategica n. 3 Misure normative
Rapporto costi- benefici	0,29	0,68	1,74

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Base giuridica

La base giuridica è l'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

3.2. Sussidiarietà e proporzionalità

In virtù del principio di sussidiarietà (articolo 5, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea), l'Unione interviene soltanto se e in quanto gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, ma possono, a motivo della portata o degli effetti dell'azione in questione, essere conseguiti meglio a livello di Unione.

La sicurezza stradale costituisce un elemento di forte preoccupazione in tutta l'Unione europea e per tutti i suoi cittadini. L'obiettivo ultimo dell'iniziativa interoperabile eCall a livello di UE consiste nell'installare in tutti i veicoli nell'UE le funzionalità di base necessarie per assicurare una gestione adeguata delle chiamate di emergenza da parte dei servizi di pronto intervento. Attualmente si registrano più di 100 milioni di tragitti su strada all'anno attraverso i diversi Stati membri e il dato è in aumento a seguito dell'ulteriore consolidamento dell'Unione europea (grazie alla libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi). È pertanto necessario intervenire a livello di Unione europea per garantire l'interoperabilità e la continuità del servizio in tutta Europa, che non possono essere garantite in modo soddisfacente dai singoli Stati membri se agiscono da soli. Inoltre, il fatto di intervenire a livello di UE utilizzando norme europee comuni per eCall approvate dagli organismi europei di normazione (CEN e ETSI) garantirà una risposta efficace dei servizi di pronto intervento in tutta Europa, ad esempio nel caso di veicoli circolanti all'estero, e contribuirà inoltre a evitare la frammentazione del mercato.

Il servizio eCall su scala UE è stato concepito in modo da ridurre al minimo l'impatto su tutti i soggetti della catena di valore (industria automobilistica, operatori di reti mobili, Stati membri – PSAP) e da ripartirlo in modo equo.

3.3. Illustrazione dettagliata della proposta

Articoli 2, 4 e 5.

La proposta richiede la costruzione di nuovi tipi di autovetture e veicoli commerciali leggeri per garantire che, in caso di incidente grave eCall inoltri in automatico una chiamata di emergenza al numero 112. Deve inoltre essere possibile effettuare manualmente chiamate di emergenza (e-Call) al 112.

Articolo 6.

In considerazione della natura delle informazioni fornite da questo servizio, sono previste norme per la protezione dei dati e della privacy.

Articoli 5, 6 e 8.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per quanto riguarda:

- i requisiti tecnici dettagliati e le prove per l'omologazione dei sistemi eCall di bordo, che saranno basati sulle norme di cui all'articolo 5;
- la protezione dei dati e della privacy;
- l'esonero dei veicoli per uso speciale e in altri casi giustificati. Gli esoneri saranno in numero limitato.

Articolo 12.

Il regolamento si applicherà a decorrere dal 1° ottobre 2015.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ELEMENTI FACOLTATIVI

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo e che
modifica la direttiva 2007/46/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴,
visto il parere del garante europeo della protezione dei dati,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli ("direttiva quadro")⁵ ha istituito un sistema UE generale di omologazione dei veicoli a motore.
- (2) I requisiti tecnici relativi a numerosi aspetti di sicurezza e ambientali per l'omologazione dei veicoli a motore sono stati armonizzati a livello di Unione, al fine di garantire un livello elevato di sicurezza stradale in tutta l'UE.
- (3) Al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza stradale, la comunicazione "eCall: è ora di diffonderlo"⁶ propone nuove misure per accelerare la diffusione nell'Unione di un servizio di chiamata d'emergenza a bordo dei veicoli. Una delle misure proposte consiste nel rendere obbligatorio il montaggio di sistemi eCall di bordo in tutti i veicoli nuovi, iniziando dalle categorie di veicoli M₁ e N₁, come definite nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE.
- (4) Il 3 luglio 2012, il Parlamento europeo ha adottato la relazione "eCall: un nuovo servizio 112 per i cittadini"⁷, che invitava la Commissione a presentare una proposta, nell'ambito della direttiva 2007/46/CE, al fine di garantire la diffusione obbligatoria di un sistema eCall pubblico e basato sul 112 entro il 2015.
- (5) Si prevede che il sistema eCall dell'UE ridurrà il numero di vittime nell'Unione e la gravità delle lesioni causate dagli incidenti stradali. L'introduzione obbligatoria del

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁶ COM(2009) 434 def.

⁷ 2012/2056 (INI).

sistema eCall renderebbe il servizio disponibile a tutti i cittadini, contribuendo così alla riduzione delle sofferenze umane, dell'assistenza sanitaria e di altri costi.

- (6) La fornitura di informazioni accurate e affidabili sul posizionamento è un elemento essenziale dell'efficacia di funzionamento del sistema eCall di bordo. È quindi opportuno chiederne la compatibilità con i servizi forniti dai programmi di navigazione satellitare, compresi i sistemi stabiliti nel quadro dei programmi Galileo e EGNOS di cui al regolamento (CE) n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, concernente il proseguimento dell'attuazione dei programmi europei di navigazione satellitare (EGNOS e Galileo)⁸.
- (7) È opportuno che l'obbligo di dotare i veicoli del sistema eCall di bordo si applichi inizialmente solo alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri nuovi (categorie M₁ e N₁) per i quali esiste già un meccanismo di attivazione adeguato.
- (8) L'obbligo di dotare i veicoli del sistema eCall di bordo fa salvo il diritto di tutte le parti interessate, quali i costruttori di automobili e gli operatori indipendenti, di offrire servizi complementari di emergenza e/o a valore aggiunto, paralleli o che poggiano sul sistema eCall di bordo basato sul 112. Tuttavia, tali servizi complementari vanno concepiti in modo da non aumentare la distrazione del conducente.
- (9) Al fine di assicurare la libera scelta dei consumatori e una concorrenza leale, di stimolare l'innovazione e di aumentare la competitività dell'industria delle tecnologie dell'informazione dell'Unione sul mercato mondiale, il sistema eCall di bordo deve essere accessibile gratuitamente e senza discriminazioni a tutti gli operatori indipendenti e deve basarsi su una piattaforma interoperabile e ad accesso libero per eventuali future applicazioni o servizi a bordo dei veicoli.
- (10) Per mantenere l'integrità del sistema di omologazione, solo i sistemi eCall di bordo che possono essere oggetto di una serie completa di prove devono essere accettati ai fini del presente regolamento.
- (11) I veicoli prodotti in piccole serie sono esclusi a norma della direttiva 2007/46/CE dalle prescrizioni sulla protezione degli occupanti in caso di urto frontale e di urto laterale. Vanno pertanto esclusi dall'obbligo di soddisfare le prescrizioni relative a eCall.
- (12) I veicoli per uso speciale devono soddisfare le prescrizioni relative a eCall di cui al presente regolamento, salvo che le autorità di omologazione non decidano, caso per caso, che il veicolo non può soddisfare tali prescrizioni a motivo del suo uso speciale.
- (13) Secondo le raccomandazioni per la protezione dei dati formulate dal gruppo di lavoro articolo 29 e riportate nel "documento di lavoro sulle implicazioni in materia di protezione dei dati e rispetto della privacy dell'iniziativa eCall", adottato il 26 settembre 2006⁹, il trattamento dei dati personali attraverso il sistema eCall di bordo deve essere conforme alle norme sulla protezione dei dati personali di cui alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati¹⁰ e alla direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche)¹¹, in particolare per garantire che i

⁸ GU L 196 del 24.7.2008, pag. 1.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

¹⁰ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

¹¹ GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37.

veicoli dotati di sistemi eCall, in condizioni di funzionamento normali di eCall 112, non siano tracciabili e non siano oggetto di controllo costante e che la serie minima di dati inviata dal sistema eCall di bordo comprenda le informazioni minime necessarie per la gestione adeguata delle chiamate di emergenza.

- (14) Gli organismi europei di normazione, ETSI e CEN, hanno elaborato norme comuni per la diffusione di un servizio eCall paneuropeo, che devono applicarsi ai fini del presente regolamento, in quanto ciò agevolerà l'evoluzione tecnologica del servizio eCall a bordo dei veicoli, garantirà l'interoperabilità e la continuità del servizio in tutta l'Unione e diminuirà i costi di attuazione per l'Unione nel suo complesso.
- (15) Al fine di garantire l'applicazione di requisiti tecnici comuni riguardanti il sistema eCall di bordo, è opportuno conferire alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda le prescrizioni dettagliate sull'applicazione delle norme pertinenti, sulle prove da effettuare, sulla protezione dei dati personali e della privacy e sull'esonero di determinati veicoli o classi di veicoli delle categorie M₁ e N₁. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione effettui adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione deve provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (16) I fabbricanti di veicoli devono avere un tempo sufficiente per adeguarsi ai requisiti tecnici del presente regolamento.
- (17) Il presente regolamento è un regolamento nuovo e distinto nel contesto della procedura di omologazione CE di cui alla direttiva 2007/46/CE, pertanto è opportuno modificare di conseguenza gli allegati I, III, IV, VI, IX e XI di tale direttiva.
- (18) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, in particolare la realizzazione del mercato interno attraverso l'introduzione di requisiti tecnici comuni per i veicoli nuovi omologati dotati del sistema eCall, non possono essere realizzati a dovere dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della loro portata, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare misure in conformità al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce i requisiti tecnici per l'omologazione CE dei veicoli per quanto riguarda il sistema eCall di bordo.

Articolo 2

Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica ai veicoli delle categorie M₁ e di N₁ quali definiti ai punti da 1.1.1. e 1.2.1. dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento e oltre alle definizioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2007/46/CE e all'articolo 2 del regolamento delegato (UE) n. 305/2013 della Commissione¹², si intende per:

- 1) "sistema e-Call di bordo": un sistema attivato automaticamente attraverso sensori di bordo oppure manualmente, che invia, per mezzo delle reti di comunicazione mobile senza fili, una serie minima standardizzata di dati e attiva un canale audio basato sul 112 tra gli occupanti del veicolo e un centro di raccolta delle chiamate di emergenza;
- 2) "sistema di bordo": le apparecchiature di bordo e i mezzi per attivare, gestire ed effettuare la trasmissione e-Call attraverso una rete pubblica di comunicazione mobile senza fili, che creano un collegamento tra il veicolo e un mezzo di attuazione del servizio eCall tramite una rete pubblica di comunicazione mobile senza fili.

Articolo 4

Obblighi generali dei fabbricanti

I fabbricanti dimostrano che tutti i nuovi tipi di veicoli di cui all'articolo 2 sono dotati di un sistema eCall di bordo, conformemente al presente regolamento e agli atti delegati adottati a norma del medesimo.

Articolo 5

Obblighi specifici dei fabbricanti

1. I fabbricanti garantiscono che tutti i nuovi tipi di veicoli sono fabbricati e omologati a norma delle prescrizioni del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma del medesimo.
2. I fabbricanti dimostrano che tutti i nuovi tipi di veicoli sono costruiti in modo da garantire che, in caso di incidente grave verificatosi nel territorio dell'Unione, è inviata in automatico una chiamata eCall al numero unico di emergenza europeo 112.
I fabbricanti dimostrano che i veicoli nuovi sono costruiti in modo da garantire la possibilità di attivare manualmente una chiamata eCall al numero unico di emergenza europeo 112.
3. I fabbricanti garantiscono che i ricevitori dei sistemi di bordo sono compatibili con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi di navigazione satellitare, compresi i sistemi Galileo e EGNOS.
4. Soltanto i sistemi eCall di bordo che possono essere sottoposti a prova sono accettati ai fini dell'omologazione.
5. I sistemi eCall di bordo sono conformi alle prescrizioni della direttiva 1999/5/CE¹³ e del regolamento UNECE n. 10¹⁴.
6. Il sistema eCall di bordo è accessibile a tutti gli operatori indipendenti a titolo gratuito e senza discriminazioni, almeno ai fini della riparazione e della manutenzione.

¹² GU L 91 del 3.4.2013, pag. 1.

¹³ GU L 254 del 20.9.2012, pag. 1.

¹⁴ GU L 91 del 7.4.1999, pag. 10.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9, che stabilisce i requisiti tecnici dettagliati e le prove per l'omologazione dei sistemi eCall di bordo e che modifica di conseguenza la direttiva 2007/46/CE.

I requisiti tecnici e le prove di cui al primo comma sono basati sulle prescrizioni di cui ai paragrafi 3, 4 e 6 e sulle seguenti norme, ove applicabili:

- a) EN 16072 "Sistemi intelligenti di trasporto – eSafety - requisiti operativi per eCall paneuropeo";
- b) EN 16062 "Sistemi intelligenti di trasporto – eSafety – eCall, requisiti applicativi di alto livello (HLAP)";
- c) EN 16454 "Sistemi intelligenti di trasporto — eSafety — valutazione della conformità di eCall da punto a punto", per quanto riguarda la conformità del sistema eCall di bordo al servizio eCall paneuropeo;
- d) eventuali norme europee o regolamenti UNECE supplementari relativi ai sistemi eCall.

Articolo 6

Norme sulla tutela della privacy e sulla protezione dei dati

1. In conformità alla direttiva 95/46/CE e alla direttiva 2002/58/CE, i fabbricanti garantiscono che i veicoli muniti di sistema eCall di bordo non siano tracciabili e non siano oggetto di controllo costante nelle normali condizioni di funzionamento di eCall.

Le tecnologie che garantiscono una maggiore tutela della privacy sono integrate nel sistema eCall di bordo al fine di fornire agli utilizzatori di eCall il livello di protezione della privacy desiderato, nonché le necessarie tutele per prevenire la sorveglianza e gli abusi.

2. La serie minima di dati inviata dal sistema eCall di bordo contiene solo le informazioni minime richieste per la gestione adeguata delle chiamate di emergenza.
3. I fabbricanti garantiscono che agli utilizzatori di eCall siano fornite informazioni chiare e complete sul trattamento dei dati effettuato attraverso il sistema eCall di bordo, in particolare riguardo a:
- a) il riferimento alla base giuridica per il trattamento,
 - b) il fatto che il sistema eCall di bordo è attivato in automatico;
 - c) le modalità di elaborazione dei dati seguite dal sistema eCall di bordo;
 - d) le finalità dell'elaborazione dati di eCall,
 - e) i tipi di dati raccolti ed elaborati e i destinatari di tali dati,
 - f) il periodo di conservazione dei dati nel sistema di bordo;
 - g) il fatto che non vi è alcun controllo costante del veicolo;
 - h) le modalità per l'esercizio dei propri diritti;
 - i) le eventuali informazioni supplementari necessarie riguardo al trattamento dei dati personali in relazione alla fornitura di un servizio eCall privato e/o di altri servizi a valore aggiunto.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9, che specifica il requisito dell'assenza di tracciabilità e controllo e le tecnologie che garantiscono una maggiore tutela della privacy di cui al paragrafo 1 nonché le modalità del trattamento dei dati personali e delle informazioni fornite all'utilizzatore di cui al paragrafo 3.

Articolo 7

Obblighi degli Stati membri

Con effetto dal 1° ottobre 2015, le autorità nazionali rilasciano l'omologazione CE per quanto riguarda il sistema eCall di bordo ai nuovi tipi di veicoli conformi al presente regolamento e agli atti delegati adottati a norma del medesimo.

Articolo 8

Esoneri

1. La Commissione può esonerare determinati veicoli o classi di veicoli delle categorie M₁ e N₁ dall'obbligo di installazione dei sistemi eCall di bordo di cui all'articolo 4, qualora, a seguito di un'analisi costi-benefici, effettuata o commissionata dalla Commissione, e tenendo conto di tutti gli aspetti di sicurezza pertinenti, l'applicazione di tali sistemi non risulti appropriata per il veicolo o la classe di veicoli in questione.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9, che stabilisce gli esoneri di cui al paragrafo 1. Tali esoneri riguardano i veicoli come i veicoli per uso speciale e i veicoli sprovvisti di airbag e sono limitati in numero.

Articolo 9

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 7, all'articolo 6, paragrafo 4, e all'articolo 8, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere da [...] [Publications Office, please insert the exact date of entry into force].
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 7, all'articolo 6, paragrafo 4, e all'articolo 8, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 7, dell'articolo 6, paragrafo 4, e dell'articolo 8, paragrafo 2, entra in vigore solo se il Parlamento europeo o il Consiglio non hanno sollevato obiezioni entro due mesi dalla sua notificazione a queste due istituzioni, oppure se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi comunicato alla Commissione

che non formuleranno obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 10

Sanzioni in caso di non conformità

1. Gli Stati membri fissano le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di non conformità alle disposizioni del presente regolamento da parte dei fabbricanti e adottano tutti i provvedimenti per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione e provvedono a notificarle immediatamente le eventuali modifiche delle stesse.
2. I tipi di non conformità soggetti a una sanzione comprendono almeno:
 - a) il rilascio di dichiarazioni false durante una procedura di omologazione o una procedura che conduce a un richiamo;
 - b) la falsificazione dei risultati delle prove di omologazione;
 - c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo o al ritiro dell'omologazione;

Articolo 11

Modifiche della direttiva 2007/46/CE

Gli allegati I, III, IV, VI, IX e XI della direttiva 2007/46/CE sono modificati in conformità all'allegato del presente regolamento.

Articolo 12

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° ottobre 2015.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO

Modifiche della direttiva 2007/46/CE

La direttiva 2007/46/CE è così modificata:

- 1) All'allegato I, sono aggiunti i seguenti punti 12.8. e 12.8.1.:
"12.8 sistema eCall
12.8.1 descrizione o disegni";
- 2) All'allegato III, parte I, sezione A, sono aggiunti i seguenti punti 12.8. e 12.8.1.:
"12.8 sistema eCall
12.8.1 Presenza: sì/no (1)";
- 3) All'allegato IV, la parte I è così modificata:
 - a) La seguente voce 71. è aggiunta alla tabella:

Voce	Oggetto	Atto normativo	Applicabilità									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	Sistema eCall	Regolamento (UE) n. [...]	X			X						

- b) L'appendice 1 è così modificata:

- i) alla tabella 1 è aggiunta la seguente voce 71.:

Voce	Oggetto	Atto normativo	Questioni specifiche	Applicabilità e prescrizioni specifiche
71.	Sistema eCall	Regolamento (UE) n. [...]		n.d.

- ii) alla tabella 2 è aggiunta la seguente voce 71.:

Voce	Oggetto	Atto normativo	Questioni specifiche	Applicabilità e prescrizioni specifiche
71.	Sistema eCall	Regolamento (UE) n. [...]		n.d.

- 4) All'allegato VI, nell'appendice del modello A, alla tabella è aggiunta la seguente voce 71.:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo ⁽¹⁾	Modificato da	Applicabile alle versioni
71.	Sistema eCall	Regolamento (UE) n. [...]		

5) L'allegato IX è così modificato:

- a) Nella parte I, il modello B è così modificato:
- i) pagina 2 "veicoli della categoria M₁" è così modificato:
 - il punto 52 è sostituito dal seguente:
"52. presenza di eCall sì/no",
 - è aggiunto il seguente punto 53:
"53. Osservazioni ⁽¹¹⁾:";
 - ii) pagina 2 "veicoli della categoria N₁" è così modificato:
 - il punto 52 è sostituito dal seguente:
"52. presenza di eCall sì/no",
 - è aggiunto il seguente punto 53:
"53. Osservazioni ⁽¹¹⁾:";
- b) nella parte II, il modello C2 è così modificato:
- i) pagina 2 "veicoli della categoria M₁" è così modificato:
 - il punto 52 è sostituito dal seguente:
"52. presenza di eCall sì/no",
 - è aggiunto il seguente punto 53:
"53. Osservazioni ⁽¹¹⁾:";
 - ii) pagina 2 "veicoli della categoria N₁" è così modificato:
 - il punto 52 è sostituito dal seguente:
"52. presenza di eCall sì/no",
 - è aggiunto il seguente punto 53:
"53. Osservazioni ⁽¹¹⁾:";

(6) All'allegato XI, nell'appendice 1, alla tabella è aggiunta la seguente voce 71.:

Voce	Oggetto	Atto normativo di riferimento	$M_1 \leq 2\,500^{(1)} \text{ kg}$	$M_1 > 2\,500^{(1)} \text{ kg}$	M_2	M_3
71.	Sistema eCall	Regolamento (UE) n. [...]	A	A	n.d.	n.d.