



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu
pokładowego eCall oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Celem niniejszego wniosku jest wprowadzenie do systemu homologacji typu WE pojazdów silnikowych obowiązku montażu systemu pokładowego eCall. Stanowi on część pakietu unijnych aktów prawnych, których celem jest zapewnienie wdrożenia opartej na numerze 112 usługi eCall do dnia 1 października 2015 r. Pozostałe główne akty prawne związane z inicjatywą eCall to:

- zalecenie Komisji 2011/750/UE z dnia 8 września 2011 r. w sprawie wspierania w sieciach łączności elektronicznej w całej UE usługi eCall do przekazywania zgłoszeń alarmowych przez zainstalowane w pojazdach systemy pokładowe, bazujące na numerze 112 (eCall)¹
- rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 305/2013 z dnia 26 listopada 2012 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zharmonizowanego zapewnienia interoperacyjnej usługi „eCall” na terenie całej UE²
- wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr.../.. z dnia [...] 20xx r. w sprawie wdrożenia interoperacyjnej usługi eCall w całej UE³

Teksty te wzajemnie się uzupełniają i wspólnie umożliwią pełne uruchomienie serwisu 112 eCall od dnia 1 października 2015 r.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Niniejszy wniosek jest wynikiem szeroko zakrojonych konsultacji z głównymi zainteresowanymi stronami.

Zainteresowane strony, a zwłaszcza grupa wysokiego szczebla CARS 21, były konsultowane w trakcie procesu, który doprowadził do przyjęcia planu działania „CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie”. Niniejszy wniosek stanowi konkretnie realizację następującego działania: „(Komisja) będzie w dalszym ciągu wspierać wdrażanie inteligentnych systemów transportowych, w tym systemów opartych na kooperacji, a zwłaszcza paneuropejskiego pokładowego systemu powiadamiania o wypadkach eCall”.

W niniejszym wniosku uwzględniono także wszystkie konsultacje przeprowadzone w ramach oceny skutków systemu eCall. W ramach konsultacji otrzymano obszerne uwagi zwłaszcza od zainteresowanych stron działających na kilku forach, takich jak europejska platforma wdrożenia eCall (EeIP), grupa ekspertów ds. punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach eCall i grupa sterująca ds. systemu eCall w ramach forum eBezpieczeństwo/i-Mobilność, jak również przeprowadzono konsultacje społeczne w sprawie wdrożenia systemu eCall, które trwały od 19 lipca do 19 września 2010 r.

W niniejszym wniosku uwzględniono również opinię przygotowaną przez Europejską Grupę Doradczą ds. ITS, złożoną z 25 wysokich rangą przedstawicieli dostawców usług ITS,

¹ Dz.U. L 303 z 22.11.2011, s.46.

² Dz.U. L 131 z 3.4.2013, s. 1.

³ Dz.U. L [...] z [...], s. [...].

stowarzyszeń użytkowników, przewoźników i operatorów obiektów, przemysłu wytwórczego, partnerów społecznych, stowarzyszeń branżowych, władz lokalnych i innych właściwych forów.

2.2. Ocena skutków oraz analiza kosztów i korzyści

W ramach oceny skutków systemu eCall przeprowadzono szczegółową analizę kosztów i korzyści trzech zaproponowanych wariantów, w tym preferowanego wariantu polegającego na wprowadzeniu środków regulacyjnych.

Jeśli chodzi o analizę kosztów i korzyści wybranego wariantu (wariant 3), każdy z trzech planowanych środków regulacyjnych dotyczących systemu eCall (urządzenia pokładowe, sieci telekomunikacyjne, PSAP) jest nierozdzielnie związany z dwoma pozostałymi.

2.2.1. Analiza głównych korzyści

Korzyści wskazane w ocenie skutków i kilku ekspertyzach, w tym ekspertyzach krajowych, obejmują:

- zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych (o 1 % do 10 % przy wyposażeniu wszystkich pojazdów w system eCall, w zależności od gęstości zaludnienia kraju, infrastruktury drogowej i infrastruktury przyjmowania zgłoszeń alarmowych);
- zmniejszenie stopnia obrażeń (od 2 % do 15 %);
- zmniejszenie kosztów zatorów komunikacyjnych spowodowanych przez wypadki drogowe. Wynika to z usprawnienia postępowania powypadkowego, ponieważ wypadki są natychmiast zgłaszane PSAP, w związku z czym zgłoszenia mogą zostać przekazane właściwemu ośrodkowi zarządzania ruchem drogowym, który może niezwłocznie powiadomić pozostałych użytkowników dróg, zmniejszając dzięki temu liczbę wypadków wtórnych;
- ułatwienie pracy służb ratowniczych i poprawa bezpieczeństwa zespołów ratowniczych (np. strażaków) podczas uwalniania osób uwięzionych w środku pojazdu, ponieważ minimalny zbiór danych będzie zawierał m.in. informacje o rodzaju paliwa;
- ograniczenie przydrożnej infrastruktury alarmowej, ponieważ każdy użytkownik ruchu drogowego będzie mógł wysyłać zgłoszenia alarmowe ze swojego pojazdu.

2.2.2. Stosunek kosztów do korzyści

Korzyści wyrażono również w wartości pieniężnej i przeprowadzono analizę kosztów i korzyści w odniesieniu do różnych wariantów, jak również w odniesieniu do rodzajów kategorii, na które warianty te mają wpływ. Szacunkowe dane obliczono dla okresu do 2033 r., ponieważ wtedy ma nastąpić pełne upowszechnienie usługi eCall w przypadku preferowanego wariantu strategicznego.

	Wariant strategiczny 1 Brak działań na poziomie UE	Wariant strategiczny 2 Podejście dobrowolne	Wariant strategiczny 3 Środki regulacyjne
Stosunek korzyści do kosztów	0,29	0,68	1,74

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Podstawa prawna

Podstawę prawną stanowi art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

3.2. Pomocniczość i proporcjonalność

Zgodnie z zasadą pomocniczości (art. 5 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej) Unia podejmuje działania tylko wówczas, gdy cele zamierzonego działania nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie i jeśli ze względu na rozmiary lub skutki proponowanego działania możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest kwestią będącą przedmiotem szczególnego zainteresowania w całej Unii Europejskiej i dotyczy wszystkich jej mieszkańców. Ostatecznym celem ogólnounijnej inicjatywy dotyczącej interoperacyjnej usługi eCall jest wprowadzenie we wszystkich pojazdach w Europie zestawu minimalnych funkcji niezbędnych do zapewnienia odpowiedniej obsługi zgłoszeń alarmowych przez służby ratownicze. Obecnie liczba podróży samochodowych między różnymi państwami członkowskimi przekracza 100 mln rocznie i cały czas rośnie z powodu dalszej konsolidacji Unii Europejskiej (poprzez swobodny przepływ towarów, osób i usług). Na poziomie UE trzeba podjąć działania, które zapewnią interoperacyjność i ciągłość tej usługi w całej Europie, czego nie mogą w sposób zadowalający osiągnąć poszczególne państwa członkowskie. Ponadto podjęcie działań na poziomie UE w oparciu o wspólne europejskie normy dotyczące systemu eCall, zatwierdzone przez europejskie organy normalizacyjne (CEN i ETSI), zapewni efektywne świadczenie usług ratowniczych w całej Europie, na przykład w przypadku pojazdów wyjeżdżających za granicę, a także pomoże uniknąć rozdrobnienia rynku.

Usługa eCall na terenie całej UE, została zaprojektowana w taki sposób, aby zminimalizować wpływ na wszystkie zainteresowane strony w łańcuchu wartości (przemysł motoryzacyjny, operatorów sieci ruchomych, PSAP w państwach członkowskich) i sprawiedliwie rozłożyć ewentualne skutki.

3.3. Szczegółowe wyjaśnienie wniosku

Artykuły 2, 4 i 5:

Wniosek zawiera wymóg, zgodnie z którym nowe typy samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych powinny być konstruowane w taki sposób, aby w przypadku poważnych wypadków automatycznie realizowane było zgłoszenie alarmowe eCall na numer 112. Musi również istnieć możliwość ręcznego dokonania zgłoszenia alarmowego eCall na numer 112.

Artykuł 6:

Ze względu na charakter informacji dostarczanych w ramach tej usługi, ustanawia się przepisy dotyczące ochrony danych i prywatności.

Artykuły 5, 6 i 8:

Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych dotyczących:

- szczegółowych wymogów technicznych i badań do celów homologacji typu pokładowych systemów eCall zainstalowanych w pojazdach, opartych na normach, o których mowa w art. 5;
- ochrony prywatności oraz ochrony danych;

- zwolnień dotyczących pojazdów specjalnych oraz innych uzasadnionych przypadków. Liczba zwolnień będzie ograniczona.

Artykuł 12:

Rozporządzenie będzie stosowane od dnia 1 października 2015 r.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet UE.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

Akt prawny, którego dotyczy wniosek, ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁴,
uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”)⁵ ustanowiono kompleksowy unijny system homologacji typu pojazdów silnikowych.
- (2) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii, na poziomie unijnym ujednolicono wymagania techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem licznych elementów z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska.
- (3) W celu dalszej poprawy bezpieczeństwa na drogach w komunikacji „eCall: czas na wdrożenie”⁶ zaproponowano wprowadzenie nowych środków mających na celu przyspieszenie wdrożenia pokładowych systemów powiadamiania o wypadkach w Unii. Jednym z zaproponowanych środków jest wprowadzenie obowiązku montowania systemów pokładowych eCall we wszystkich nowych pojazdach, począwszy od kategorii M1 i N1 określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE.
- (4) W dniu 3 lipca 2012 r. Parlament Europejski przyjął „Rezolucję w sprawie systemu wzywania pomocy eCall: nowej usługi 112 dla obywateli”⁷, w której wezwał Komisję do przedłożenia w ramach dyrektywy 2007/46/WE wniosku mającego na celu zapewnienie obowiązkowego wdrożenia systemu eCall w oparciu o numer 112 do końca 2015 r.

⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁵ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁶ COM (2009) 434 final.

⁷ 2012/2056(INI).

- (5) Oczekuje się, że unijny system eCall ograniczy liczbę ofiar śmiertelnych i stopień obrażeń odnoszonych w wypadkach w ruchu drogowym w całej UE. Obowiązkowe wprowadzenie systemu eCall zapewni dostępność tej usługi dla wszystkich obywateli i tym samym przyczyni się do zmniejszenia ludzkiego cierpienia i do ograniczenia wydatków na opiekę zdrowotną i innych kosztów.
- (6) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o położeniu jest niezbędne do zapewnienia skutecznego funkcjonowania systemu pokładowego eCall. W związku z tym należy wprowadzić wymóg zapewnienia kompatybilności tego systemu z usługami świadczonymi przez programy nawigacji satelitarnej, w tym systemy ustanowione w ramach programów Galileo i EGNOS, które zostały określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 683/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo)⁸.
- (7) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall powinien mieć początkowo zastosowanie wyłącznie do nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (kategorie M1 i N1), w przypadku których istnieje już odpowiedni mechanizm aktywacji.
- (8) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall powinien pozostawać bez uszczerbku dla prawa wszystkich zainteresowanych stron, takich jak producenci samochodów i niezależni operatorzy, do oferowania dodatkowych usług ratowniczych/usług o wartości dodanej, równoległe z usługą świadczoną w oparciu o numer 112 lub w trybie bazującym na tej usłudze i rozszerzającym jej zakres. Te dodatkowe usługi powinny zostać pomyślane w taki sposób, aby nie rozpraszać dodatkowo uwagi kierowcy.
- (9) W celu zapewnienia konsumentom otwartego wyboru i uczciwej konkurencji, a także w celu wspomagania innowacji i zwiększenia konkurencyjności unijnego przemysłu informatycznego na rynku światowym, system eCall należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, w oparciu o interoperacyjną i ogólnodostępną platformę, tak aby możliwe było ewentualne wprowadzenie w przyszłości dodatkowych usług lub aplikacji pokładowych.
- (10) Aby utrzymać integralność systemu homologacji typu, do celów niniejszego rozporządzenia należy zatwierdzać tylko te systemy pokładowe eCall, które można w pełni zbadać.
- (11) Na mocy dyrektywy 2007/46/WE pojazdy produkowane w małych seriach są zwolnione z wymagań dotyczących ochrony kierowcy i pasażerów w przypadku zderzenia czołowego i uderzenia z boku. W związku z tym pojazdy produkowane w małych seriach należy zwolnić z obowiązku dotyczącego zgodności z wymaganiami systemu eCall.
- (12) Pojazdy specjalne powinny spełniać wymagania dotyczące systemu eCall określone w niniejszym rozporządzeniu, chyba że organy udzielające homologacji typu stwierdzą, że dany pojazd nie może spełnić tych wymagań z powodu jego specjalnego przeznaczenia, przy czym każdy przypadek należy rozpatrywać indywidualnie.
- (13) Zgodnie z zaleceniami Grupy Roboczej Art. 29 (Grupy Roboczej ds. Ochrony Osób Fizycznych w zakresie Przetwarzania Danych Osobowych) zawartymi w „Dokumencie roboczym poświęconym konsekwencjom inicjatywy »eCall« w zakresie

⁸ Dz.U. L 196 z 24.7.2008, s. 1.

ochrony danych i prywatności” przyjętym w dniu 26 września 2006 r.⁹, przetwarzanie danych osobowych za pomocą systemu pokładowego eCall powinno być zgodne z przepisami o ochronie danych osobowych określonymi w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych¹⁰ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej)¹¹, zwłaszcza w celu zagwarantowania, że pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall, przy normalnym trybie funkcjonowania systemu 112 eCall, nie są identyfikowalne i nie są stale śledzone, oraz że minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall obejmuje minimalną ilość informacji wymaganych do odpowiedniej obsługi zgłoszeń alarmowych.

- (14) Europejskie organizacje normalizacyjne ETSI i CEN opracowały wspólne normy dotyczące wdrożenia paneuropejskiej usługi eCall, które powinny mieć zastosowanie do celów niniejszego rozporządzenia, ponieważ ułatwi to rozwój technologiczny usługi pokładowej eCall, zapewni jej interoperacyjność i ciągłość w całej UE oraz ograniczy koszty jej wprowadzenia w całej Unii.
- (15) W celu zapewnienia stosowania wspólnych wymagań technicznych dotyczących systemu pokładowego eCall należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów (zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej) w odniesieniu do szczegółowych przepisów dotyczących stosowania odpowiednich norm, badań, ochrony danych osobowych i prywatności oraz zwolnień niektórych pojazdów lub klas pojazdów należących do kategorii M1 i N1. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (16) Producentom pojazdów należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia.
- (17) Niniejsze rozporządzenie jest nowym odrębnym rozporządzeniem w kontekście procedury homologacji typu WE przewidzianej w dyrektywie 2007/46/WE i w związku z tym należy odpowiednio zmienić załączniki I, III, IV, VI, IX i XI do wspomnianej dyrektywy .
- (18) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, tj. utworzenie rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymagań technicznych w odniesieniu do homologacji typu nowych pojazdów wyposażonych w system pokładowy eCall, nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na skalę niezbędnych działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym samym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

¹⁰ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

¹¹ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1 Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymagania techniczne dotyczące homologacji typu WE pojazdów w odniesieniu do systemu pokładowego eCall.

Artykuł 2 Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M1 i N1 określonych w pkt 1.1.1 i 1.2.1 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

Artykuł 3 Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia, oprócz definicji zawartych w art. 3 dyrektywy 2007/46/WE i w art. 2 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 305/2013¹², stosuje się następujące definicje:

- 1) „system pokładowy eCall” oznacza system włączany automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, który za pośrednictwem bezprzewodowych sieci łączności ruchomej przekazuje znormalizowany minimalny zbiór danych i ustanawia – w oparciu o numer 112 – kanał audio między kierowcą i pasażerami pojazdu a punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach;
- 2) „system pokładowy” oznacza urządzenia pokładowe wraz ze środkami służącymi do uruchamiania transmisji zgłoszeń eCall, zarządzania nimi i dokonywania ich za pośrednictwem publicznej bezprzewodowej sieci łączności ruchomej, zapewniające połączenie między pojazdem a środkiem realizacji usługi eCall za pośrednictwem publicznej bezprzewodowej sieci łączności ruchomej.

Artykuł 4 Ogólne obowiązki producentów

Producenci wykazują, że wszystkie nowe typy pojazdów, o których mowa w art. 2, są wyposażone w system pokładowy eCall, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5 Szczególne obowiązki producentów

1. Producenci zapewniają, aby ich wszystkie nowe modele pojazdów były produkowane i homologowane zgodnie z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.
2. Producenci wykazują, że ich wszystkie nowe typy pojazdów są konstruowane w sposób gwarantujący, że w razie poważnego wypadku, który nastąpił na terytorium Unii, automatycznie inicjowane jest zgłoszenie eCall kierowane pod jednolity europejski numer alarmowy 112.

¹² Dz.U. L 91 z 3.4.2013, s. 1.

Producenci wykazują, że nowe pojazdy są konstruowane w sposób gwarantujący, że zgłoszenie eCall kierowane pod jednolity europejski numer alarmowy 112 może być również aktywowane ręcznie.

3. Producenci gwarantują, że odbiorniki w systemach pokładowych są kompatybilne z usługami w zakresie lokalizacji zapewnianymi przez systemy nawigacji satelitarnej, w tym systemy Galileo i EGNOS.
4. Do celów homologacji typu należy zatwierdzać tylko te systemy pokładowe eCall, które można zbadać.
5. Systemy pokładowe eCall muszą spełniać wymogi dyrektywy 1999/5/WE¹³ i regulaminu EKG ONZ nr 10¹⁴.
6. System eCall należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, co najmniej do celów naprawy i konserwacji.
7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9 w celu ustanowienia szczegółowych wymagań technicznych i badań do celów homologacji typu systemów pokładowych eCall oraz zmieniających odpowiednio dyrektywę 2007/46/WE.

Wymagania techniczne i badania, o których mowa w akapicie pierwszym, są oparte na wymaganiach określonych w ust. 3, 4 i 6 oraz na następujących normach, stosownie do przypadku:

- a) EN 16072 „Inteligentne systemy transportowe – E Bezpieczeństwo – Paneuropejskie wymagania operacyjne”;
- b) EN 16062 „Inteligentne systemy transportu – Program eSafety – Protokoły zastosowań wysokiego poziomu dla systemu eCall”;
- c) EN 16454 „Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – Pełne badanie zgodności systemu eCall”, w odniesieniu do zgodności systemu pokładowego eCall z paneuropejskim systemem eCall;
- d) wszelkie dodatkowe normy europejskie lub regulaminy EKG ONZ dotyczące systemu eCall.

Artykuł 6

Przepisy dotyczące ochrony prywatności i danych

1. Zgodnie z dyrektywą 95/46/WE i dyrektywą 2002/58/WE producenci zapewniają, by pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall nie były identyfikowalne i nie były stale śledzone przy normalnym trybie funkcjonowania systemu eCall.

System pokładowy eCall powinien być wyposażony w technologie służące wzmocnieniu ochrony prywatności w celu zapewnienia użytkownikom eCall pożądanego poziomu ochrony prywatności, jak również niezbędnej ochrony przed inwigilacją i nadużyciami.
2. Minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall zawiera tylko minimum informacji niezbędnych do właściwej obsługi zgłoszeń alarmowych.

¹³ Dz.U. L 91 z 7.4.1999, s. 10.

¹⁴ Dz.U. L 254 z 20.9.2012, s. 1.

3. Producenci gwarantują, że użytkownikom systemu eCall zapewnia się jasne i wyczerpujące informacje na temat przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall, w szczególności na temat:
 - a) podstawy prawnej przetwarzania;
 - b) faktu, iż system pokładowy eCall uruchamia się domyślnie;
 - c) zasad przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall;
 - d) celu przetwarzania danych w ramach eCall;
 - e) rodzajów zbieranych i przetwarzanych danych oraz odbiorców tych danych;
 - f) terminu przechowywania danych w systemie pokładowym;
 - g) faktu braku stałego śledzenia pojazdu;
 - h) sposobów korzystania z praw przysługujących osobom, których dotyczą dane;
 - i) wszelkich niezbędnych informacji dodatkowych dotyczących przetwarzania danych osobowych w związku ze świadczeniem prywatnej usługi eCall lub innych usług o wartości dodanej.
4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9 w celu dokładniejszego zdefiniowania wymogu dotyczącego braku możliwości identyfikacji i śledzenia oraz technologii służących wzmocnieniu ochrony prywatności, o których mowa w ust. 1, a także sposobów prywatnego przetwarzania danych i informacji o użytkowniku, o których mowa w ust. 3.

Artykuł 7

Obowiązki państw członkowskich

Z mocą od dnia 1 października 2015 r. organy krajowe udzielają homologacji typu WE w odniesieniu do systemu pokładowego eCall tylko nowym typom pojazdów, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.

Artykuł 8

Zwolnienia

1. Komisja może zwolnić niektóre pojazdy lub klasy pojazdów należące do kategorii M1 i N1 z obowiązku montażu systemów pokładowych eCall określonego w art. 4, jeżeli po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści, wykonanej lub zleconej przez Komisję, oraz uwzględniając wszelkie istotne aspekty bezpieczeństwa, stosowanie tych systemów okazuje się nieodpowiednie dla danego pojazdu lub danej klasy pojazdów.
2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9 w celu określenia zwolnień, o których mowa w ust. 1. Zwolnienia te obejmują takie pojazdy jak np. pojazdy specjalne i pojazdy bez poduszek powietrznych, a ich liczba jest ograniczona.

Artykuł 9

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 7, art. 6 ust. 4 oraz art. 8 ust. 2, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Publications Office: please insert the exact date of the entry into force].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 7, art. 6 ust. 4 i art. 8 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 5 ust. 7, art. 6 ust. 4 i art. 8 ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 10

Sankcje za nieprzestrzeganie przepisów

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich kolejnych dotyczących ich zmianach.
2. Sankcjom podlegają przynajmniej następujące przypadki nieprzestrzegania przepisów:
 - a) składanie niezgodnych z prawdą oświadczeń w ramach procedury homologacji typu lub procedury prowadzącej do odwołania;
 - b) fałszowanie wyników badań dotyczących homologacji typu;
 - c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odwołania lub wycofania homologacji typu.

Artykuł 11

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

W załącznikach I, III, IV, VI, IX i XI do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 października 2015 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku I dodaje się punkty 12.8 i 12.8.1. w brzmieniu:
„12.8. System eCall
12.8.1. Opis lub rysunki”;
- 2) w załączniku III część I sekcja A dodaje się punkty 12.8. i 12.8.1. w brzmieniu:
„12.8. System eCall
12.8.1. Zainstalowany: tak/nie (1)”;
- 3) W załączniku IV część 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w tabeli dodaje się punkt 71 w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Zastosowanie									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	System eCall	Rozporządzenie (UE) nr [.../...]	X			X						

- b) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

- i) w tabeli 1 dodaje się punkt 71 w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymagania szczegółowe
71.	System eCall	Rozporządzenie (UE) nr [.../...]		Nie dotyczy

- ii) w tabeli 2 dodaje się punkt 71 w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymagania szczegółowe
71.	System eCall	Rozporządzenie (UE) nr [.../...]		Nie dotyczy

- 4) w tabeli w dodatku do wzoru A w załączniku VI dodaje się pkt 71 w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego ⁽¹⁾	Akt zmieniony przez	Dotyczy wersji
71.	System eCall	Rozporządzenie (UE) nr [.../...]		

5) w załączniku IX wprowadza się następujące zmiany:

a) w części I we wzorze B wprowadza się następujące zmiany:

i) na stronie 2 „Kategoria pojazdów – M1” wprowadza się następujące zmiany:

– pkt 52 otrzymuje brzmienie:

„52. Zainstalowany eCall tak/nie”;

– dodaje się punkt 53 w brzmieniu:

„53. Uwagi ⁽¹¹⁾:”;

ii) na stronie 2 „Kategoria pojazdów – N1” wprowadza się następujące zmiany:

– pkt 52 otrzymuje brzmienie:

„52. Zainstalowany eCall tak/nie”;

– dodaje się punkt 53 w brzmieniu:

„53. Uwagi ⁽¹¹⁾:”;

b) w części II we wzorze C2 wprowadza się następujące zmiany:

i) na stronie 2 „Kategoria pojazdów – M1” wprowadza się następujące zmiany:

– pkt 52 otrzymuje brzmienie:

„52. Zainstalowany eCall tak/nie”;

– dodaje się punkt 53 w brzmieniu:

„53. Uwagi ⁽¹¹⁾:”;

ii) na stronie 2 „Kategoria pojazdów – N1” wprowadza się następujące zmiany:

– pkt 52 otrzymuje brzmienie:

„52. Zainstalowany eCall tak/nie”;

– dodaje się punkt 53 w brzmieniu:

„53. Uwagi ⁽¹¹⁾:”;

6) w tabeli w dodatku 1 w załączniku XI dodaje się punkt 71 w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	$M_1 \leq 2\,500\text{ (}^1\text{) kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ (}^1\text{) kg}$	M_2	M_3
71.	System eCall	Rozporządzenie (UE) nr [.../...]	A	A	Nie dotyczy	Nie dotyczy