

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

STANOWISKO RADY (UE) NR 4/2015 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE

Przyjęte przez Radę w dniu 2 marca 2015 r.

(2015/C 134/01)

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-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ 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) Wdrożenie usługi eCall we wszystkich pojazdach i we wszystkich państwach członkowskich było jednym z podstawowych celów Unii w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego od roku 2003. Aby osiągnąć ten cel, podjęto w oparciu o zasadę dobrowolności wdrażania szereg inicjatyw, które jednak nie przyniosły jak dotąd zadowalających postępów.

⁽¹⁾ Dz.U. C 341 z 21.11.2013, s. 47.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 2 marca 2015 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia...

⁽³⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

- (4) W celu dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w komunikacie Komisji z dnia 21 sierpnia 2009 r. pt. „eCall: czas na wdrożenie” zaproponowano wprowadzenie nowych środków mających na celu wdrożenie pokładowej usługi zgłoszenia alarmowego w Unii. Jednym z zaproponowanych środków było wprowadzenie obowiązku montowania systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112 we wszystkich nowych typach pojazdów, począwszy od pojazdów kategorii M₁ i N₁ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE.
- (5) W dniu 3 lipca 2012 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie systemu wzywania pomocy eCall: nowej usługi 112 dla obywateli, w której wezwał Komisję do przedłożenia w ramach dyrektywy 2007/46/WE wniosku mającego na celu zapewnienie obowiązkowego wdrożenia opartego na numerze 112 systemu eCall do końca 2015 r.
- (6) Należy w dalszym ciągu usprawniać działanie służb obsługujących numer 112 w całej Unii, aby zapewniały one szybkość i skuteczną pomoc w nagłych wypadkach.
- (7) Oczekuje się, że unijny system eCall ograniczy liczbę ofiar śmiertelnych i stopień obrażeń odnoszonych w wypadkach w ruchu drogowym w Unii dzięki wczesnemu alarmowaniu służb ratowniczych. Obowiązkowe wprowadzenie systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, w połączeniu z niezbędną i skoordynowaną modernizacją infrastruktury w publicznych bezprzewodowych sieciach łączności ruchomej w odniesieniu do przekazywania zgłoszeń eCall oraz w punktach przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) w odniesieniu do przyjmowania i obsługi zgłoszeń eCall, zapewniłoby dostępność tej usługi dla wszystkich obywateli i tym samym przyczyniłoby się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych, do ograniczenia wydatków na opiekę zdrowotną, a także do zmniejszenia utrudnień w ruchu spowodowanych przez wypadki oraz innych kosztów.
- (8) Zgodnie z art. 1 ust. 1 decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 585/2014/UE ⁽¹⁾ państwa członkowskie mają wdrożyć na swoim terytorium – co najmniej sześć miesięcy przed datą zastosowania niniejszego rozporządzenia, a w żadnym wypadku nie później niż w dniu 1 października 2017 r. – infrastrukturę punktów przyjmowania zgłoszeń eCall niezbędną do prawidłowego odbioru i obsługi wszystkich zgłoszeń eCall. Zgodnie z art. 3 decyzji nr 585/2014/UE państwa członkowskie do dnia 24 grudnia 2015 r. mają przedłożyć Komisji sprawozdanie ze stanu wdrożenia tej decyzji. Jeżeli ze sprawozdania wynika, że infrastruktura punktów przyjmowania zgłoszeń eCall nie będzie sprawna do dnia 1 października 2017 r., Komisja powinna przedsięwziąć stosowne kroki, by zapewnić wdrożenie tej infrastruktury.
- (9) Zgodnie z pkt 4 zalecenia Komisji 2011/750/UE ⁽²⁾ państwa członkowskie powinny zapewnić wdrożenie przez operatorów sieci komórkowych mechanizmu obsługi wskaźnika zgłoszenia eCall w ich sieciach do dnia 31 grudnia 2014 r. Jeżeli z przeglądu, o którym mowa w pkt 6 tego zalecenia, wynika, że mechanizm obsługi wskaźnika zgłoszeń eCall nie zostanie wdrożony do dnia 31 marca 2016 r., Komisja powinna przedsięwziąć stosowne kroki, by zapewnić wdrożenie przez operatorów sieci komórkowych tego mechanizmu.
- (10) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o położeniu jest niezbędne do zapewnienia skutecznego funkcjonowania systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112. W związku z tym należy wprowadzić wymóg zapewnienia kompatybilności tego systemu z usługami świadczonymi przez programy Galileo i europejskiego systemu wspomagania satelitarne (EGNOS), które zostały określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1285/2013 ⁽³⁾. System ustanowiony w ramach programu Galileo jest niezależnym światowym systemem nawigacji satelitarnej, zaś system ustanowiony w ramach programu EGNOS jest regionalnym systemem nawigacji satelitarnej poprawiającym jakość sygnału globalnego systemu pozycjonowania.
- (11) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall oparty na numerze 112 powinien mieć początkowo zastosowanie wyłącznie do nowych typów samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (kategorie M₁ i N₁), w przypadku których istnieje już odpowiedni mechanizm inicjowania. Możliwość rozszerzenia w najbliższej przyszłości zakresu stosowania wymogu instalacji systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 na inne kategorie pojazdów, takie jak samochody ciężarowe, autobusy i autokary, dwukołowe pojazdy silnikowe i ciągniki rolnicze, powinna zostać przeanalizowana przez Komisję z myślą o ewentualnym przedstawieniu wniosku legislacyjnego w tym zakresie.

⁽¹⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 585/2014/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie wdrożenia interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE (Dz.U. L 164 z 3.6.2014, s. 6).

⁽²⁾ 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) (Dz.U. L 303 z 22.11.2011, s. 46).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1285/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie realizacji i eksploatacji europejskich systemów nawigacji satelitarnej oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 876/2002 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 683/2008 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 1).

- (12) Należy promować wyposażanie istniejących typów pojazdów, które będą produkowane po dniu 31 marca 2018 r., w system pokładowy eCall oparty na numerze 112, aby upowszechnić ten system. Typy pojazdów homologowane przed dniem 31 marca 2018 r. można doposażać w system eCall na zasadzie dobrowolności.
- (13) Publiczna interoperacyjna ogólnounijna usługa eCall oparta na jednolitym europejskim numerze alarmowym 112 oraz usługi eCall świadczone przez strony trzecie (usługi TPS eCall) mogą współistnieć, pod warunkiem przyjęcia środków niezbędnych do zapewnienia ciągłości świadczenia tej usługi dla konsumenta. Aby zapewnić ciągłość świadczenia usługi publicznej eCall opartej na numerze 112 we wszystkich państwach członkowskich przez cały okres żywotności pojazdu oraz aby zagwarantować, że publiczna usługa eCall oparta na numerze 112 będzie zawsze automatycznie dostępna, wszystkie pojazdy należy wyposażać w system pozwalający na korzystanie z publicznej usługi eCall opartej na numerze 112 niezależnie od tego, czy właściciel danego pojazdu wybierze usługę TPS eCall, czy też nie.
- (14) Konsumentom powinni otrzymywać rzetelne podstawowe informacje o systemie pokładowym eCall opartym na numerze 112 oraz o systemie TPS eCall, jeżeli pojazd jest w niego wyposażony, jak również kompleksowe i wiarygodne informacje na temat wszelkich dodatkowych funkcji lub usług związanych z prywatnym systemem zgłoszeń alarmowych, oferowanymi pokładowymi aplikacjami do zgłaszania wypadków lub wzywania pomocy, a także na temat poziomu usług, jakiego mogą oczekiwać przy zakupie prywatnych systemów, oraz związanych z tym kosztów. Usługa eCall oparta na numerze 112 stanowi usługę publiczną świadczoną w interesie ogólnym, w związku z czym powinna być dostępna bezpłatnie dla wszystkich konsumentów.
- (15) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall oparty na numerze 112 powinien pozostawać bez uszczerbku dla prawa wszystkich zainteresowanych stron, takich jak producenci samochodów i niezależni operatorzy, do oferowania dodatkowych usług ratunkowych lub usług dodanych, równoległe z systemem pokładowym eCall w oparciu o numer 112 lub na podstawie tego systemu. Wszelkie dodatkowe usługi powinny zostać pomyślane w taki sposób, aby nie rozpraszały dodatkowo uwagi kierowcy oraz aby nie wpływały na funkcjonowanie systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 ani na skuteczność działań punktów przyjmowania zgłoszeń alarmowych. System pokładowy eCall oparty na numerze 112 oraz system usług prywatnych lub usług dodatkowych powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby niemożliwa była wymiana danych osobowych między nimi. Usługi te powinny spełniać obowiązujące przepisy w zakresie bezpieczeństwa ogólnego i ochrony danych i powinny zawsze mieć charakter opcjonalny dla konsumentów.
- (16) W celu zapewnienia konsumentom otwartego wyboru i uczciwej konkurencji, a także w celu wspomaganie innowacji i zwiększenia konkurencyjności unijnego przemysłu informatycznego na rynku światowym, systemy pokładowe eCall powinny być utworzone i realizowane w oparciu o interoperacyjną, standardową, bezpieczną i ogólnodostępną platformę, tak aby możliwe było ewentualne wprowadzenie w przyszłości dodatkowych aplikacji lub usług pokładowych. Ponieważ wymaga to wsparcia technicznego i prawnego, Komisja powinna niezwłocznie ocenić, na podstawie konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, w tym producentami pojazdów i niezależnymi operatorami, wszystkie opcje promowania i zapewnienia takiej ogólnodostępnej platformy i w stosownych przypadkach przedstawić odpowiednią inicjatywę prawodawczą. Ponadto system pokładowy eCall oparty na numerze 112 powinien być dostępny za rozsądną opłatą nieprzekraczającą kwoty symbolicznej i na niedyskryminacyjnych zasadach dla wszystkich niezależnych operatorów do celów naprawy i konserwacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.
- (17) Aby utrzymać integralność systemu homologacji typu, do celów niniejszego rozporządzenia należy zatwierdzać tylko te systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112, które można w pełni zbadać.
- (18) System pokładowy eCall oparty na numerze 112 jest systemem zgłoszeń alarmowych, wymaga zatem najwyższego możliwego poziomu niezawodności. Należy zatem zapewnić dokładność minimalnego zbioru danych, a także niezawodność i odpowiednią jakość transmisji głosowych, oraz opracować jednolity system testowania, aby zagwarantować długą żywotność i trwałość systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112. W związku z tym należy przeprowadzać regularne okresowe badania zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

- (19) Na mocy dyrektywy 2007/46/WE pojazdy produkowane w małych seriach i pojazdy dopuszczone do ruchu na mocy art. 24 tej dyrektywy są zwolnione z wymagań dotyczących ochrony osób znajdujących się w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego i uderzenia z boku. W związku z tym pojazdy te należy zwolnić z obowiązku dotyczącego zgodności z wymaganiami systemu eCall określonego w niniejszym rozporządzeniu. Ponadto niektóre pojazdy kategorii M₁ i N₁ nie mogą z przyczyn technicznych być wyposażone w odpowiedni mechanizm inicjowania systemu eCall.
- (20) Pojazdy specjalne powinny spełniać wymagania dotyczące systemu eCall określone w niniejszym rozporządzeniu, jeżeli pojazd podstawowy/niekompletny jest wyposażony w niezbędny mechanizm inicjowania.
- (21) Przetwarzanie danych osobowych za pomocą systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 powinno być zgodne z przepisami o ochronie danych osobowych określonymi w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, zwłaszcza w celu zagwarantowania, że pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall oparty na numerze 112, przy normalnym trybie funkcjonowania systemu, nie są identyfikowalne i nie są stale śledzone oraz że minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze 112 obejmuje minimalną ilość informacji wymaganych do odpowiedniej obsługi zgłoszeń alarmowych. Powinno to uwzględniać zalecenia Grupy Roboczej ds. Ochrony Osób Fizycznych w zakresie Przetwarzania Danych Osobowych ustanowionej na mocy art. 29 dyrektywy 95/46/WE („Grupa Robocza Ochrony Danych Art. 29”) zawartymi w jej „Dokumencie roboczym poświęconym konsekwencjom inicjatywy »eCall« w zakresie ochrony danych i prywatności” przyjętym w dniu 26 września 2006 r.
- (22) Producenci powinni przedsięwziąć wszystkie konieczne środki zapewniające zgodność z zasadami dotyczącymi ochrony prywatności i ochrony danych określonymi w niniejszym rozporządzeniu zgodnie z art. 7 i 8 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej ⁽³⁾.
- (23) Producenci pojazdów muszą przy spełnianiu wymagań technicznych uwzględnić techniczne formy ochrony danych osobowych w systemie pokładowym i zapewnić zgodność z zasadą uwzględnienia ochrony prywatności już w fazie projektowania.
- (24) Producenci powinni włączać do dokumentacji technicznej, która jest przekazywana właścicielowi wraz z pojazdem, informacje o istnieniu bezpłatnego publicznego systemu zgłoszeń eCall opartego na jednolitym europejskim numerze alarmowym 112, o prawie właściciela pojazdu do wyboru tego systemu zamiast systemu usług TPS eCall oraz o przetwarzaniu danych dokonywanym przez system pokładowy eCall oparty na numerze 112. Informacje te powinny również być dostępne do pobierania w formie elektronicznej.
- (25) Dane przekazywane za pomocą systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 i przetwarzane przez publiczne punkty przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) mogą być przekazywane służbom ratowniczym i partnerom usługi, o których mowa w decyzji nr 585/2014/UE, jedynie w przypadku zdarzeń związanych ze zgłoszeniami eCall i na warunkach określonych w tej decyzji i są wykorzystywane wyłącznie do realizacji celów tej decyzji. Dane przetwarzane przez PSAP dzięki systemowi pokładowemu eCall opartemu na numerze 112 nie są przekazywane żadnym innym stronom trzecim bez wyraźnej uprzedniej zgody osoby, której dotyczą te dane.
- (26) Europejskie organizacje normalizacyjne, Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych (ETSI) i Europejski Komitet Normalizacyjny (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 Unii oraz ograniczy koszty jej wprowadzenia w całej Unii.

⁽¹⁾ Dyrektywa 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 danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

⁽²⁾ Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej) (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).

⁽³⁾ Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391.

- (27) W celu zapewnienia stosowania wspólnych wymagań technicznych dotyczących systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 należy przekazać Komisji zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej uprawnienia do przyjmowania aktów w odniesieniu do wyłączenia niektórych klas pojazdów należących do kategorii M₁ i N₁ z obowiązku instalowania systemu pokładowego eCall, ustanowienia szczegółowych wymagań technicznych i badań do celów homologacji typu WE pojazdów w odniesieniu do ich systemów pokładowych eCall oraz homologacji typu WE systemów, części i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych dla takich pojazdów oraz ustanowienia szczegółowych przepisów technicznych i procedur badania dotyczących stosowania pewnych zasad w zakresie przetwarzania danych osobowych i gwarantowania, że nie zachodzi wymiana danych osobowych między systemem pokładowym eCall opartym na numerze 112 a systemami stron trzecich. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów oraz ze stosownymi zainteresowanymi stronami, zwłaszcza z organizacjami ochrony konsumentów, Europejskim Inspektorem Ochrony Danych i Grupą Roboczą Ochrony Danych Art. 29 zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (28) Aby zapewnić jednolite warunki wdrażania niniejszego rozporządzenia, Komisji należy powierzyć uprawnienia wykonawcze w zakresie praktycznych uzgodnień dotyczących oceny wykluczenia możliwości identyfikacji i śledzenia, formatu dokumentów informacyjnych dla użytkownika, przepisów administracyjnych dotyczących homologacji typu WE w odniesieniu do formatu dokumentów informacyjnych udostępnianych przez producentów do celów homologacji typu, formatu świadectwa homologacji typu WE oraz modelu znaku homologacji typu WE. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (29) Producentom pojazdów należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia.
- (30) 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 i XI do tej dyrektywy.
- (31) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, tj. utworzenie rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymagań technicznych w odniesieniu do homologacji typu nowych pojazdów wyposażonych w system pokładowy eCall oparty na numerze 112, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na skalę niezbędnych działań możliwe jest lepsze osiągnięcie go 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.
- (32) Zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 45/2001⁽²⁾ skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 29 października 2013 r.⁽³⁾

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia ogólne wymagania dotyczące homologacji typu WE pojazdów w odniesieniu do systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112 oraz homologacji typu systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112, ich części i oddzielnych zespołów technicznych.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

⁽³⁾ Dz.U. C 38 z 8.2.2014, s. 8.

Artykuł 2

Zakres zastosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M₁ i N₁ określonych w pkt 1.1.1 i 1.2.1 części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE oraz do systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112, ich części i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i skonstruowanych dla tych pojazdów.

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących pojazdów:

- a) pojazdów produkowanych w małych seriach homologowanych zgodnie z art. 22 i 23 dyrektywy 2007/46/WE;
- b) pojazdów dopuszczonych zgodnie z art. 24 dyrektywy 2007/46/WE;
- c) pojazdów, które ze względów technicznych nie mogą być wyposażone w odpowiedni mechanizm inicjowania eCall, określonych zgodnie z ust. 2.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu wskazania klas pojazdów należących do kategorii M₁ i N₁, które nie mogą być wyposażone w odpowiedni mechanizm inicjowania eCall ze względów technicznych, na podstawie badania oceniającego koszty i korzyści przeprowadzonego lub zleconego przez Komisję z uwzględnieniem wszystkich stosownych aspektów technicznych i związanych z bezpieczeństwem.

Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się w terminie do ... (*).

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia oprócz definicji zawartych w art. 3 dyrektywy 2007/46/WE stosuje się następujące definicje:

- 1) „system pokładowy eCall oparty na numerze 112” oznacza system alarmowy, składający się z urządzenia pokładowego oraz narzędzi do inicjowania i dokonywania zgłoszeń eCall, a także zarządzania nimi, włączany automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, który za pośrednictwem publicznych bezprzewodowych sieci łączności ruchomej transmituje minimalny zbiór danych i ustanawia – w oparciu o numer 112 – kanał audio między kierowcą i pasażerami pojazdu a odpowiednim punktem przyjmowania zgłoszeń eCall;
- 2) „zgłoszenie eCall” oznacza zgłoszenie alarmowe pod numer 112 wykonane z pokładu pojazdu automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, które przekazuje minimalny zbiór danych i ustanawia kanał audio między pojazdem a punktem przyjmowania zgłoszeń eCall za pośrednictwem publicznych bezprzewodowych sieci łączności ruchomej;
- 3) „publiczny punkt przyjmowania zgłoszeń o wypadkach” (lub „PSAP”) oznacza miejsce, do którego w pierwszej kolejności trafiają zgłoszenia alarmowe i które podlega organowi publicznemu lub organizacji prywatnej uznanej przez państwo członkowskie;
- 4) „najbliższy punkt przyjmowania zgłoszeń o wypadkach” oznacza PSAP uprzednio określony przez organy właściwe do przyjmowania zgłoszeń alarmowych z określonego obszaru lub zgłoszeń alarmowych określonego rodzaju;
- 5) „punkt przyjmowania zgłoszeń eCall” oznacza najbliższy PSAP uprzednio określony przez organy do przyjmowania zgłoszeń eCall jako pierwszy i do ich obsługi;
- 6) „minimalny zbiór danych” lub „MSD” oznacza informacje określone w normie „Transport drogowy i telematyka ruchu – eBezpieczeństwo – eCall – Minimalne bazy danych” (EN 15722:2011), przesyłane do punktu przyjmowania zgłoszeń eCall;
- 7) „urządzenie pokładowe” oznacza urządzenie na stałe zainstalowane w pojeździe, które zapewnia dostęp lub ma dostęp do danych pokładowych wymaganych do realizacji transakcji eCall za pośrednictwem publicznej bezprzewodowej sieci łączności ruchomej;
- 8) „transakcja eCall” oznacza nawiązanie sesji bezprzewodowej łączności ruchomej w obrębie publicznej bezprzewodowej sieci łączności i transmisję MSD z pojazdu do punktu przyjmowania zgłoszeń eCall, a także ustanowienie kanału audio między pojazdem a punktem przyjmowania zgłoszeń eCall;

(*) 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

- 9) „publiczna bezprzewodowa sieć łączności ruchomej” oznacza bezprzewodową sieć łączności ruchomej dostępną publicznie zgodnie z dyrektywą 2002/21/WE ⁽¹⁾ oraz z dyrektywą 2002/22/WE ⁽²⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady;
- 10) „zgłoszenie eCall oparte na usługach dostarczanych przez stronę trzecią” (lub „TPS eCall”) oznacza zgłoszenie alarmowe przekazane z pokładu pojazdu do usługodawcy będącego stroną trzecią automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, które przekazuje MSD i ustanawia kanał audio między pojazdem a usługodawcą będącym stroną trzecią za pośrednictwem publicznych bezprzewodowych sieci łączności ruchomej;
- 11) „usługodawca będący stroną trzecią” oznacza organizację uznaną przez organy krajowe za posiadającą zezwolenie na odbieranie TPS eCall, a następnie przekazywanie MSD do punktu przyjmowania zgłoszeń eCall;
- 12) „system pokładowy eCall oparty na usługach dostarczanych przez stronę trzecią” lub „system pokładowy oparty na TPS eCall” oznacza system włączany automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, który za pośrednictwem publicznych bezprzewodowych sieci łączności ruchomej przekazuje MSD i ustanawia kanał audio między pojazdem a usługodawcą będącym stroną trzecią.

Artykuł 4

Ogólne obowiązki producentów

Producenci wykazują, że wszystkie nowe typy pojazdów, o których mowa w art. 2, są wyposażone w zainstalowany na stałe system pokładowy eCall oparty na numerze 112, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5

Szczególne obowiązki producentów

1. Producenci zapewniają, aby ich wszystkie nowe typy pojazdów oraz systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112, ich części i oddzielne zespoły techniczne zaprojektowane i skonstruowane dla tych pojazdów były produkowane i homologowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

2. Producenci wykazują, że wszystkie nowe typy pojazdów są konstruowane w sposób zapewniający, aby w razie poważnego wypadku, który nastąpił na terytorium Unii, wykrytego dzięki aktywacji co najmniej jednego czujnika lub procesora w pojeździe, automatycznie inicjowane było zgłoszenie eCall kierowane pod jednolity europejski numer alarmowy 112.

Producenci wykazują, że nowe typy pojazdów są skonstruowane w sposób zapewniający, aby zgłoszenie eCall kierowane pod jednolity europejski numer alarmowy 112 mogło być również inicjowane ręcznie.

Producenci zapewniają, by wyłącznik umożliwiający ręczne inicjowanie systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, był zaprojektowany w taki sposób, aby uniemożliwić nieuzasadnione użycie.

3. Ust. 2 pozostaje bez uszczerbku dla prawa właściciela pojazdu do stosowania, oprócz systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, także systemu pokładowego TPS eCall oferującego podobne usługi, o ile spełniono następujące warunki:

- a) system pokładowy TPS eCall jest zgodny z normą EN 16102:2011 „Inteligentne systemy transportowe – eCall – Wymagania eksploatacyjne dotyczące usługi dostarczanej przez stronę trzecią”;
- b) producenci zapewniają aktywność tylko jednego systemu w danym momencie oraz automatyczne inicjowanie systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 w przypadku, gdyby system pokładowy TPS eCall nie zadziałał;
- c) właścicielowi pojazdu przysługuje stałe prawo zdecydowania się na stosowanie systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 zamiast systemu pokładowego TPS eCall;

⁽¹⁾ Dyrektywa 2002/21/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie wspólnych ram regulacyjnych sieci i usług łączności elektronicznej (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 108 z 24.4.2002, s. 33).

⁽²⁾ Dyrektywa 2002/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie usługi powszechnej i związanych z sieciami i usługami łączności elektronicznej praw użytkowników (dyrektywa o usłudze powszechnej) (Dz.U. L 108 z 24.4.2002, s. 51).

d) producenci umieszczają informacje o prawie, o którym mowa w lit. c) w instrukcji obsługi pojazdu.

4. Producenci zapewniają, aby odbiorniki w systemach pokładowych eCall opartych na numerze 112 były kompatybilne z usługami w zakresie lokalizacji zapewnianymi przez systemy Galileo i EGNOS. Ponadto producenci mogą również wybrać kompatybilność z innymi systemami nawigacji satelitarnej.

5. Procedurze homologacji typu WE podlegają jedynie systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112 – zarówno zainstalowane w pojeździe na stałe, jak i homologowane oddzielnie – które można zbadać.

6. Producenci wykazują, że w przypadku krytycznej awarii systemu uniemożliwiającej wykonanie zgłoszenia eCall pod numer 112 osoby znajdujące się w pojeździe otrzymają ostrzeżenie.

7. System pokładowy eCall oparty na numerze 112 jest dostępny za rozsądną opłatą nieprzekraczającą kwoty symbolicznej i na niedyskryminacyjnych zasadach dla wszystkich niezależnych operatorów do celów naprawy i konserwacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu ustanowienia szczegółowych wymagań technicznych i badań do celów homologacji typu WE pojazdów w odniesieniu do systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112 oraz homologacji typu WE pokładowych systemów eCall opartych na numerze 112, ich części i oddzielnych zespołów technicznych.

Wymagania techniczne i badania, o których mowa w akapicie pierwszym, są oparte na wymaganiach określonych w ust. 2–7 oraz na dostępnych normach odnoszących się do eCall, stosownie do przypadku, w tym:

- a) EN 16072:2011 „Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – Paneuropejskie wymagania operacyjne eCall”;
- b) EN 16062:2011 „Inteligentne systemy transportu – eBezpieczeństwo – Protokoły zastosowań wysokiego poziomu dla systemu eCall”;
- c) CEN/TS 16454:2013 „Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – Pełne badanie zgodności systemu eCall”, w odniesieniu do zgodności systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 z paneuropejskim systemem eCall;
- d) EN 15722:2011 „Transport drogowy i telematyka ruchu – eBezpieczeństwo – eCall minimalne bazy danych”;
- e) EN 16102:2011 „Inteligentne systemy transportowe – eCall – Wymagania eksploatacyjne dotyczące usługi dostarczanej przez stronę trzecią”;
- f) wszelkich dodatkowych normach europejskich odnoszących się do systemu eCall przyjętych zgodnie z procedurami określonymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 ⁽¹⁾ lub regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (regulaminy EKG ONZ) dotyczących systemów eCall, do których Unia przystąpiła.

Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się w terminie do ... (*).

9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu aktualizacji wersji norm, o których mowa w ust. 8 niniejszego artykułu, gdy zostanie przyjęta ich nowa wersja.

Artykuł 6

Przepisy dotyczące ochrony prywatności i danych

1. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla dyrektyw 95/46/WE oraz 2002/58/WE. Każde przetwarzanie danych osobowych za pomocą systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 powinno być zgodne z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych określonymi w tych dyrektywach.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12).

(*) 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Dane osobowe przetwarzane na mocy niniejszego rozporządzenia są wykorzystywane wyłącznie w celu obsługi sytuacji nadzwyczajnych, o których mowa w art. 5 ust. 2 akapit pierwszy.
3. Dane osobowe przetwarzane na mocy niniejszego rozporządzenia nie są przechowywane dłużej, niż to konieczne do celów obsługi sytuacji nadzwyczajnych, o których mowa w art. 5 ust. 2 akapit pierwszy. Dane te usuwa się w pełni, gdy nie są już niezbędne do wspomnianego celu.
4. Producenci zapewniają, by system pokładowy eCall oparty na numerze 112 nie był identyfikowalny i nie był stale śledzony.
5. Producenci zapewniają, by dane z pamięci wewnętrznej systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 były automatycznie i usuwane w sposób ciągły. Dozwolone jest zatrzymywanie wyłącznie trzech ostatnich położań pojazdu, o ile dane te są ściśle niezbędne do określenia obecnego położenia i kierunku ruchu pojazdu w chwili zdarzenia.
6. Dane te nie są dostępne żadnym podmiotom poza systemem pokładowym eCall opartym na numerze 112 przed momentem inicjowania zgłoszenia eCall.
7. System pokładowy eCall oparty na numerze 112 powinien być wyposażony w technologie służące wzmocnieniu ochrony prywatności w celu zapewnienia użytkownikom eCall właściwego poziomu ochrony prywatności, jak również niezbędnej ochrony przed inwigilacją i nadużyciami.
8. MSD przesyłany przez system pokładowy eCall oparty na numerze 112 zawiera tylko minimum informacji określonych w normie EN 15722:2011 „Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – eCall minimalne bazy danych”. System pokładowy eCall oparty na numerze 112 nie przekazuje żadnych dodatkowych danych. Ten MSD należy przechowywać w taki sposób, by możliwe było jego całkowite i trwałe usunięcie.
9. Producenci przekazują jasne i wyczerpujące informacje w instrukcji obsługi pojazdu na temat przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall oparty na numerze 112. Takie informacje obejmują:
 - a) przywołanie podstawy prawnej przetwarzania;
 - b) zapewnienie, że system pokładowy eCall oparty na numerze 112 uruchamia się domyślnie;
 - c) warunki przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall oparty na numerze 112;
 - d) konkretny cel przetwarzania danych w ramach eCall, który musi być ograniczony do sytuacji nadzwyczajnych, o których mowa w art. 5 ust. 2 akapit pierwszy;
 - e) rodzaje zbieranych i przetwarzanych danych oraz odbiorców tych danych;
 - f) termin zatrzymywania danych w systemie pokładowym eCall opartym na numerze 112;
 - g) zapewnienie, że pojazd nie jest stale śledzony;
 - h) warunki korzystania z praw przysługujących osobom, których dotyczą dane, oraz kontaktowania się ze służbami odpowiedzialnymi za obsługę wniosków dotyczących dostępu do danych;
 - i) wszelkie niezbędne informacje dodatkowe dotyczące identyfikacji, śledzenia i przetwarzania danych osobowych w związku ze świadczeniem usługi TPS eCall lub innych usług o wartości dodanej, które wymagają wyraźnej zgody właściciela i są zgodne z dyrektywą 95/46/WE. Należy w szczególności uwzględnić fakt, że mogą istnieć różnice między przetwarzaniem danych za pomocą systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 a za pomocą pokładowych systemów TPS eCall lub innych usług dodanych.

10. Aby uniknąć niejasności co do założonych celów i wartości dodanej przetwarzania danych, informacje, o których mowa w ust. 9, są zawierane w podręczniku użytkownika – oddzielnie dla systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 i dla systemów TPS eCall – przed rozpoczęciem użytkowania danego systemu.

11. Producenci zapewniają, aby system pokładowy eCall oparty na numerze 112 oraz jakikolwiek system usług TPS eCall lub usług dodatkowych były zaprojektowane w taki sposób, aby niemożliwa była wymiana danych osobowych między nimi. Niekorzystanie z systemu usług TPS eCall lub z usługi o wartości dodanej lub odmowa udzielenia przez osobę, której dotyczą dane, zgody na przetwarzanie jej danych osobowych w celu świadczenia usługi TPS eCall lub usługi o wartości dodanej nie może mieć niekorzystnego wpływu na korzystanie z systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112.

12. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu określenia:

- a) szczegółowych wymagań technicznych i procedur badania dotyczących stosowania przepisów w zakresie przetwarzania danych osobowych, o których mowa w ust. 2 i 3;
- b) szczegółowych wymagań technicznych i procedur badania gwarantujących niemożliwość wymiany danych osobowych między systemem pokładowym eCall opartym na numerze 112 a systemami eCall stron trzecich, o czym mowa w ust. 11.

Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się w terminie do ... (*).

13. Komisja w drodze aktów wykonawczych określa:

- a) praktyczne uzgodnienia dotyczące oceny niemożności identyfikacji i śledzenia, o których mowa w ust. 4, 5 i 6;
- b) format informacji dla użytkownika, o których mowa w ust. 9.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2.

Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się w terminie do ... (*).

Artykuł 7

Obowiązki państw członkowskich

Ze skutkiem od dnia 31 marca 2018 r. organy krajowe udzielają homologacji typu WE w odniesieniu do systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 tylko nowym typom pojazdów oraz nowym typom systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112, ich częściom i oddzielnym zespołom technicznym zaprojektowanym i skonstruowanym dla tych pojazdów, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Artykuł 8

Wykonywanie przekazanych uprawnień

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

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 ust. 2, art. 5 ust. 8 i 9 oraz art. 6 ust. 12, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia... (**). Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazanych uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

(*) 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

(**) Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 2 ust. 2, art. 5 ust. 8 i ust. 9 oraz art. 6 ust. 12, 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. 2 ust. 2, art. 5 ust. 8 i ust. 9 i art. 6 ust. 12 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 9

Akty wykonawcze

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu WE pojazdów w odniesieniu do systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112 oraz samych tych systemów pokładowych, ich części i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i skonstruowanych dla tych pojazdów zgodnie z wymogami zawartymi w art. 5 ust. 1, określające:

- a) formaty dokumentów informacyjnych dostarczanych przez producentów do celów homologacji typu;
- b) formaty świadectw homologacji typu WE;
- c) wzór (wzory) znaku homologacji typu WE.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2.

Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się w terminie do ... (*).

Artykuł 10

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych ustanowiony na mocy art. 40 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 11

Sankcje

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie podejmują wszystkie środki niezbędne, by zapewnić wdrożenie tych sankcji. Sankcje te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich kolejnych dotyczących ich zmianach.

(*) 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Sankcjom podlegają przynajmniej następujące przypadki nieprzestrzegania przepisów:
- składanie niezgodnych z prawdą oświadczeń w ramach procedury homologacji lub procedury prowadzącej do odwołania;
 - falszowanie wyników badań dotyczących homologacji typu;
 - zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odwołania, odmowy lub wycofania homologacji typu;
 - naruszenie przepisów określonych w art. 6;
 - działanie naruszające przepisy art. 5 ust. 7.

Artykuł 12

Sprawozdawczość i przegląd

- W terminie do dnia 31 marca 2021 r. Komisja przygotowuje sprawozdanie oceniające dotyczące wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, w tym stopnia jego upowszechnienia, które to sprawozdanie zostanie przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Komisja zbada, czy zakres niniejszego rozporządzenia powinien zostać rozszerzony na inne kategorie pojazdów, takie jak samochody ciężarowe, autobusy i autokary, dwukołowe pojazdy silnikowe oraz ciągniki rolnicze. W stosownych przypadkach Komisja przedstawi odpowiedni wniosek ustawodawczy.
- Po przeprowadzeniu szeroko zakrojonych konsultacji ze wszystkimi stosownymi zainteresowanymi stronami oraz badania oceniającego koszty i korzyści Komisja ocenia potrzebę określenia wymogów wobec interoperacyjnej, standardowej, bezpiecznej i ogólnodostępnej platformy. W stosownych przypadkach i nie później niż ... (*) Komisja przyjmuje inicjatywę legislacyjną w oparciu o te wymogi.

Artykuł 13

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

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

Artykuł 14

Wejście w życie

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

Art. 2 ust. 2, art. 5 ust. 8 i 9, art. 6 ust. 12 i 13 oraz art. 8, 9, 10 i 12 stosuje się od ... (**).

Artykuły inne niż wymienione w akapicie drugim niniejszego artykułu stosuje się od dnia 31 marca 2018 r.

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

(*) Dwa lata od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(**) Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

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

1) w załączniku I dodaje się, co następuje:

„12.8. System eCall

12.8.1. Obecność: tak/nie ⁽¹⁾

12.8.2. Opis techniczny lub rysunek techniczny urządzenia: ...”;

2) w załączniku III w części I sekcja A dodaje się punkty w brzmieniu:

„12.8. . System eCall

12.8.1. Obecność: tak/nie ⁽¹⁾”.

3) w załączniku IV w części I wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli dodaje się punkt 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) ... (*)	X			X							

b) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w tabeli 1 dodaje się punkt w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymagania szczegółowe
„71	System eCall	Rozporządzenie (UE) ... (*)		Nie dotyczy”

(ii) w tabeli 2 dodaje się punkt w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymagania szczegółowe
„71	System eCall	Rozporządzenie (UE) ... (*)		Nie dotyczy”

(*) Numer niniejszego rozporządzenia.

c) w dodatku 2, w sekcji „4. Wymagania techniczne” wprowadza się następujące zmiany:

(i) w części I dodaje się punkt w brzmieniu: Pojazdy należące do kategorii M₁:

Punkt	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Alternatywne wymagania
„71	Rozporządzenie (UE) ... (*) (Systemy eCall)	Wymagania ustanowione tym rozporządzeniem nie mają zastosowania.”

(ii) w części II dodaje się punkt w brzmieniu: Pojazdy należące do kategorii N₁:

Punkt	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Alternatywne wymagania
„71	Rozporządzenie (UE)... (*) (Systemy eCall)	Wymagania ustanowione tym rozporządzeniem nie mają zastosowania.”

4) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 w tabeli dodaje się punkt w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	M ₁ ≤ 2 500 (*) kg	M ₁ > 2 500 (*) kg	M ₂	M ₃
„71	System eCall	Rozporządzenie (UE)... (*)	G	G	Nie dotyczy	Nie dotyczy”

b) w dodatku 2 w tabeli dodaje się punkt w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	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)... (*)	G	Nie dotyczy	Nie dotyczy	G	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy”

c) w dodatku 3 w tabeli dodaje się punkt w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	M ₁
„71	System eCall	Rozporządzenie (UE)... (*)	G”

d) w dodatku 4 w tabeli dodaje się punkt w brzmieniu:

Punkt	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„71	System eCall	Rozporządzenie (UE)... (*)	Nie dotyczy	Nie dotyczy	G	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy”

(*) Numer niniejszego rozporządzenia.