

Środa, 26 lutego 2014 r.

P7_TA(2014)0154

Wdrożenia systemu pokładowego eCall ***I

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE (COM(2013)0316 – C7-0174/2013 – 2013/0165(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2017/C 285/59)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0316),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0174/2013),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 19 września 2013 r. ⁽¹⁾,
 - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz opinie Komisji Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych, Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz Komisji Transportu i Turystyki (A7-0106/2014),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

P7_TC1-COD(2013)0165

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 26 lutego 2014 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2014 w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE [Popr. 1]

(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,

⁽¹⁾ Dz.U. C 341 z 21.11.2013, s. 47.

Środa, 26 lutego 2014 r.

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,
uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych,
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.
- (2a) **Wdrożenie usługi eCall dostępnej we wszystkich pojazdach i we wszystkich państwach członkowskich stanowi jeden z głównych priorytetów Unii w obszarze bezpieczeństwa drogowego od 2003 r. Aby osiągnąć ten cel, podjęto szereg inicjatyw w oparciu o zasadę dobrowolności wdrażania, które jednak nie przyniosły jak dotąd zadawalających postępów.** [Popr. 2]
- (3) W celu dalszej poprawy bezpieczeństwa na drogach w komunikacji **Komisji z dnia 21 sierpnia 2009 r. pt. „eCall: czas na wdrożenie”** ⁽⁴⁾ zaproponowano wprowadzenie nowych środków mających na celu przyspieszenie wdrożenia **wdrożenie** pokładowych systemów powiadamiania o wypadkach w Unii. Jednym z zaproponowanych środków jest wprowadzenie obowiązku montowania systemów pokładowych eCall **opartych na numerze 112** we wszystkich nowych pojazdach, począwszy od kategorii M1 i N1 określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE. [Popr. 3]
- (4) 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 systemu eCall w oparciu o numer 112 do końca 2015 r.
- (4a) **Należy w dalszym ciągu usprawniać działanie służb obsługujących numer 112 w całej Unii, aby zapewniały one szybką i skuteczną pomoc w nagłych wypadkach.** [Popr. 4]
- (5) Oczekuje się, że unijny system eCall ograniczy liczbę ofiar śmiertelnych i stopień obrażeń odnoszonych w wypadkach w ruchu drogowym w całej UE **dzięki wczesnemu alarmowaniu służb ratowniczych**. Obowiązkowe wprowadzenie systemu **pokładowego eCall opartego na numerze 112, w połączeniu z niezbędną i skoordynowaną modernizacją infrastruktury w sieciach łączności elektronicznej w odniesieniu do przekazywania zgłoszeń eCall oraz w punktach przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) w odniesieniu do przyjmowania zgłoszeń eCall, zapewniłoby** dostępność tej usługi dla wszystkich obywateli i tym samym **przez przyczyniłoby** się do zmniejszenia **liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych**, do ograniczenia wydatków na opiekę zdrowotną i, **do zmniejszenia utrudnień w ruchu spowodowanych przez wypadki** oraz innych kosztów. [Popr. 5]
- (5a) **System eCall będzie stanowić ważną strukturę składającą się z licznych podmiotów zajmujących się ratowaniem życia. Dlatego kluczowe znaczenie ma w niniejszym rozporządzeniu uregulowanie kwestii odpowiedzialności, aby użytkownicy mogli mieć pełne zaufanie do systemu eCall, a sam system działał sprawnie.** [Popr. 6]
- (6) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o położeniu **w nagłych wypadkach** 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 nawigacji satelitarnej, w ~~tych~~ **szczególności** 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.~~

⁽¹⁾ Dz.U. C 341 z 21.11.2013, s. 47.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r.

⁽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⁾ COM(2009)0434 final.

Środa, 26 lutego 2014 r.

w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo)(UE) nr 1285/2013 ⁽¹⁾.
[Popr. 7]

- (7) 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 aktywacji. **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.** [Popr. 8]
- (7a) **Należy promować wyposażenie istniejących typów pojazdów, które będą produkowane po 1 października 2015 r., w system pokładowy eCall oparty na numerze 112, aby upowszechnić ten system. Typy pojazdów homologowane przed 1 października 2015 r. można doposażyć w system eCall na zasadzie dobrowolności.** [Popr. 9]
- (7b) **Publiczna interoperacyjna ogólnounijna usługa eCall oparta na jednolitym europejskim numerze alarmowym 112 („numer alarmowy 112”) oraz prywatne usługi eCall (systemy eCall oferowane przez osoby trzecie) 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 nabywca danego pojazdu wybierze prywatną usługę eCall, czy też nie.** [Popr. 10]
- (7c) **Konsumenty powinni otrzymywać rzetelne informacje podstawowe o systemie pokładowym eCall opartym na numerze 112 oraz o prywatnym systemie 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, a także związanych z tym kosztów. System eCall oparty na numerze 112 stanowi usługę publiczną świadczoną w interesie ogólnym, w związku z czym powinien być dostępny bezpłatnie dla wszystkich konsumentów.** [Popr. 11]
- (8) 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 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 Wszelkie** dodatkowe usługi powinny zostać pomyślane w taki sposób, aby nie ~~rozpraszały~~ **rozpraszały** dodatkowo uwagi kierowcy **oraz aby nie wpływały na funkcjonowanie systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 oraz 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.** [Popr. 12]
- (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 **pokładowy eCall należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, w oparciu o interoperacyjną i ogólnodostępną platformę, oparty na numerze 112 powinien bazować na interoperacyjnej, ogólnodostępnej, zabezpieczonej i ustandaryzowanej platformie**, tak aby możliwe było ewentualne wprowadzenie w przyszłości dodatkowych usług lub aplikacji 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 możliwości propagowania i zapewnienia takiej ogólnodostępnej platformy i w stosownych przypadkach przedstawić odpowiedni wniosek legislacyjny. Należy przedstawić dalsze wyjaśnienia dotyczące tego, na jakich warunkach osoby trzecie świadczące usługi o wartości dodanej mogą mieć dostęp do danych przechowywanych w systemie**

⁽¹⁾ Dz.U. L 196 z 24.7.2008, s. 1. 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).

Środa, 26 lutego 2014 r.

pokładowym opartym na numerze 112. Ponadto system eCall oparty na numerze 112 powinien być dostępny bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach dla wszystkich niezależnych operatorów do celów naprawy i konserwacji. [Popr. 13]

- (9a) **Wprowadzenie jakiegokolwiek dodatkowej usługi lub aplikacji pokładowej nie powinno opóźniać wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ani jego stosowania. [Popr. 14]**
- (10) 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.
- (10a) **System pokładowy eCall oparty na numerze 112 jest systemem zgłoszeń alarmowych, wymaga zatem najwyższego możliwego poziomu niezawodności. Należy zatem zadbać o dokładność minimalnego zbioru danych, a także o 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 kontrole techniczne zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾. Szczegółowe przepisy dotyczące testowania powinny się znaleźć w odnośnym załączniku do tego rozporządzenia. [Popr. 15]**
- (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 **określonego w niniejszym rozporządzeniu. [Popr. 16]**
- (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. [Am. 17]
- (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 ochrony danych i prywatności” przyjętym w dniu 26 września 2006 r., przetwarzanie danych osobowych za pomocą systemu pokładowego eCall powinno być zgodne z przepisami o ochronie danych osobowych określonymi w dyrektywie **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 oraz w dyrektywie **Rady**⁽²⁾, **dyrektywa 2002/58/WE** Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej **Rady**⁽³⁾ oraz **art. 7 i 8 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej regulują kwestię** przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej) **dokonywanego w kontekście niniejszego rozporządzenia. Wszelkie przetwarzanie danych przez system pokładowy eCall oparty na numerze 112 powinno zatem odbywać się zgodnie z tymi dyrektywami i pod nadzorem właściwych organów państw członkowskich, w szczególności niezależnych organów publicznych wyznaczonych przez państwa członkowskie zgodnie z tymi dyrektywami**, zwłaszcza w celu zagwarantowania, że pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall, przy normalnym trybie funkcjonowania systemu 112 eCall **oparty na numerze 112**, nie są identyfikowalne i nie są stale śledzone, oraz że minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall obejmuje **jedynie** minimalną ilość informacji wymaganych do odpowiedniej obsługi zgłoszeń alarmowych **przez PSAP i że żadne dane osobowe nie są później przechowywane. Jeżeli osoba, której dotyczą dane, wyraziła zgodę lub obie strony zawarły odpowiednią umowę, w przypadku innego systemu zgłoszeń alarmowych, zainstalowanego w pojeździe obok systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, mogą mieć zastosowanie inne warunki, przy czym system ten powinien również być zgodny z tymi dyrektywami. [Popr. 18]**~~
- (13a) **W niniejszym rozporządzeniu uwzględnia się zalecenia Grupy Roboczej Art. 29, ustanowionej dyrektywą 95/46/WE, zawarte w dokumencie roboczym poświęconym konsekwencjom inicjatywy „eCall” w zakresie ochrony danych i prywatności, przyjętym w dniu 26 września 2006 r.⁽⁴⁾ [Popr. 19 i 90]**

⁽¹⁾ 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 uchylające dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 1609/06/EN -WP 125.

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (13b) **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.** [Popr. 20]
- (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 **opartego na numerze 112** 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, **konsultując się w szczególności z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, Grupą Roboczą Art. 29 oraz organizacjami ochrony konsumentów.** Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. [Popr. 21]
- (16) Producentom pojazdów należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia **oraz aktów delegowanych przyjętych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, aby mogli przeprowadzić niezbędne badania i testy w różnych warunkach, a tym samym zagwarantować pełną niezawodność systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112.** [Popr. 22]
- (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, i IX 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 **oparty na numerze 112**, 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,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymagania techniczne dotyczące homologacji typu WE pojazdów w odniesieniu do systemu pokładowego eCall **opartego na numerze 112.**

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.

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pojazdów produkowanych w małych seriach. [Popr. 23]

Środa, 26 lutego 2014 r.

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 305/2013⁽¹⁾, stosuje się następujące definicje: [Popr. 24]

- 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 ~~przekazuje znormalizowany minimalny zbiór~~ **emituje sygnały celem umożliwienia transmisji znormalizowanego minimalnego zbioru danych i ustanawia ustanowienia** – w oparciu o numer 112 – ~~kanal kanału~~ audio między kierowcą i pasażerami pojazdu a **odpowiednim** punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach; [Popr. 25. Poprawka ta ma zastosowanie do całego dokumentu]
- 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. [Popr. 26 i 80]
- 2a) „zgłoszenie eCall” oznacza zgłoszenie alarmowe na numer alarmowy 112 wykonane za pomocą systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112; [Popr. 27]
- 2b) „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 dane państwo członkowskie; [Popr. 28]
- 2c) „minimalny zbiór danych” lub „MSD” oznacza informacje określone w normie „Transport drogowy i telematyka ruchu – eBezpieczeństwo – eCall minimalne bazy danych” (EN 15722), przesyłane do PSAP obsługującego zgłoszenia eCall; [Popr. 29]
- 2d) „urządzenie pokładowe” oznacza urządzenie zainstalowane na stałe w pojeździe, które dostarcza danych pokładowych wymaganych do przekazania minimalnego zbioru danych (MSD) w ramach zgłoszenia eCall za pomocą publicznej bezprzewodowej sieci łączności ruchomej lub ma dostęp do tych danych; [Popr. 30]
- 2e) „publiczna bezprzewodowa sieć łączności ruchomej” oznacza bezprzewodową sieć łączności ruchomej dostępną publicznie zgodnie z dyrektywami 2002/21/WE⁽²⁾ i 2002/22/WE⁽³⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady. [Popr. 31]

Artykuł 4

Ogólne obowiązki producentów

Producenci wykazują, że wszystkie nowe typy pojazdów, o których mowa w art. 2, są wyposażone ~~w~~ **w we wbudowany** system pokładowy eCall **oparty na numerze 112**, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia. [Popr. 32]

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, **wykrzytego dzięki aktywacji co najmniej jednego czujnika lub procesora w pojeździe**, który nastąpił na terytorium Unii, automatycznie inicjowane jest zgłoszenie eCall kierowane pod ~~jednolity europejski~~ numer alarmowy 112. [Popr. 33]

⁽¹⁾ Dz.U. L 91 z 3.4.2013, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

Środa, 26 lutego 2014 r.

Producenci wykazują, że nowe ~~pojazdy~~ **typy pojazdów** są skonstruowane w sposób gwarantujący, że zgłoszenie eCall kierowane pod ~~jednolity europejski~~ numer alarmowy 112 może być również aktywowane ręcznie. [Popr. 34]

2a. *Ustęp 2 nie narusza prawa właściciela pojazdu do stosowania – oprócz systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 – innego systemu zgłoszeń alarmowych zainstalowanego w pojeździe i pełniącego podobną funkcję. W przypadku stosowania również innego systemu zgłoszeń alarmowych system ten musi być zgodny z normą EN 16102 „Inteligentne systemy transportowe – eCall – Wymagania eksploatacyjne dotyczące usługi dostarczanej przez stronę trzecią”, a producenci muszą zagwarantować, że w danym momencie aktywny będzie tylko jeden system, a system pokładowy eCall oparty na numerze 112 włączy się automatycznie, jeżeli drugi system zgłoszeń alarmowych nie będzie działał.* [Popr. 35]

3. Producenci gwarantują, że odbiorniki w systemach pokładowych **eCall opartych na numerze 112** są kompatybilne z usługami w zakresie lokalizacji zapewnianymi przez systemy nawigacji satelitarnej, w ~~tych~~ **szczególności** systemy Galileo i EGNOS. [Popr. 36]

4. Do celów homologacji typu należy zatwierdzać tylko te **wbudowane** systemy pokładowe eCall **oparte na numerze 112**, które można zbadać. [Popr. 37]

5. Systemy pokładowe eCall **oparte na numerze 112** muszą spełniać wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/5/WE ⁽¹⁾ i regulaminu EKG ONZ nr 10 ⁽²⁾.

5a. *Producenci muszą wykazać, że w przypadku krytycznej awarii systemu uniemożliwiającej wykonanie zgłoszenia eCall, którą wykryto w czasie lub w następstwie autotestu, osoby znajdujące się w pojeździe otrzymają odnośne ostrzeżenie.* [Popr. 38]

6. System **pokładowy** eCall **oparty na numerze 112** należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, ~~co najmniej~~ do celów naprawy i konserwacji. [Popr. 39]

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~~ **opartych na numerze 112**. [Popr. 40]

Wymagania techniczne i badania, o których mowa w akapicie pierwszym, **określone są po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i muszą być** oparte na wymaganiach określonych w ust. 2, **2a**, 3, 4 i 6 oraz na ~~następujących~~ **dostępnych** normach **dotyczących eCall oraz**, stosownie do przypadku, **regulaminach EKG ONZ, w tym:** [Popr. 41]

- 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 **opartego na numerze 112** z paneuropejskim systemem eCall;
- ca) EN 15722 „Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – eCall minimalne bazy danych”.** [Popr. 42]
- d) ~~wszelkie dodatkowe normy europejskie lub regulaminy EKG ONZ dotyczące systemu eCall.~~ [Popr. 43]

Artykuł 6

Przepisy dotyczące ochrony prywatności i danych

-1a. *Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla przepisów dyrektyw 95/46/WE i 2002/58/WE. Wszelkie 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.* [Popr. 44]

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1999/5/WE z dnia 9 marca 1999 r. w sprawie urządzeń radiowych i końcowych urządzeń telekomunikacyjnych oraz wzajemnego uznawania ich zgodności (Dz.U. L 91 z 7.4.1999, s. 10).

⁽²⁾ Regulamin nr 10 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do kompatybilności elektromagnetycznej (Dz.U. L 254 z 20.9.2012, s. 1).

Środa, 26 lutego 2014 r.

1 Zgodnie z dyrektywą 95/46/WE i dyrektywą 2002/58/WE Producenci zapewniają, by pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall **oparty na numerze 112** nie były identyfikowalne i nie były stale śledzone przy ~~normalnym~~ **niealarmowym** trybie funkcjonowania systemu eCall. [Popr. 45]

System pokładowy eCall **oparty na numerze 112** 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~~ **oparty na numerze 112 może zawierać jedynie informacje wymagane normą, o której mowa w art. 3 ust. 2c. Minimalny zbiór danych może być przetwarzany i przechowywany jedynie tak długo, jak jest to konieczne** do właściwej obsługi zgłoszeń alarmowych. **Minimalny zbiór danych należy przechowywać w taki sposób, by możliwe było jego całkowite skasowanie.** [Popr. 46]

3. Producenci gwarantują, że użytkownikom systemu eCall zapewnia się jasne i wyczerpujące informacje na temat **istnienia bezpłatnego publicznego systemu eCall opartego na numerze alarmowym 112, a także na temat** przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall **oparty na numerze 112**, w szczególności na temat: [Popr. 47]

- a) podstawy prawnej przetwarzania;
- b) faktu, iż system pokładowy eCall **oparty na numerze 112** uruchamia się domyślnie;
- c) zasad przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall **oparty na numerze 112**;
- d) **konkretnego** celu przetwarzania danych w ramach eCall, **który musi być ograniczony do sytuacji nadzwyczajnych, o których mowa w art. 5 ust. 2 akapit pierwszy;** [Popr. 48]
- e) rodzajów zbieranych i przetwarzanych danych oraz odbiorców tych danych;
- f) terminu przechowywania danych w systemie pokładowym **eCall opartym na numerze 112;** [Popr. 49]
- g) faktu braku stałego śledzenia pojazdu, **poza gromadzeniem minimalnej ilości danych niezbędnych do określenia i przekazania przez system pokładowy eCall oparty na numerze 112 położenia oraz kierunku jazdy pojazdu podczas zgłaszania wypadku, a także faktu, że dane wykorzystywane do śledzenia są przechowywane w urzędzeniu tylko tak długo, jak długo jest to absolutnie konieczne w tym celu;** [Popr. 50]
- h) sposobów korzystania z praw przysługujących osobom, których dotyczą dane;
- ha) **tego, że dane zgromadzone przez PSAP za pomocą systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 nie mogą być przekazywane osobom trzecim bez uprzedniej zgody osoby, której te dane dotyczą;** [Popr. 51]
- i) wszelkich niezbędnych informacji dodatkowych dotyczących **identyfikacji, śledzenia i** przetwarzania danych osobowych w związku ze świadczeniem prywatnej usługi eCall lub innych usług o wartości dodanej, **które wymagają wyraźnej zgody użytkownika 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 i za pomocą prywatnych systemów eCall lub innych usług o wartości dodanej.** [Popr. 52]

3a. **Producenci przekazują informacje, o których mowa w ust. 3 w dokumentacji technicznej dołączanej do pojazdu.** [Popr. 53]

3b. **Aby uniknąć niejasności co do założonych celów i wartości dodanej przetwarzania danych, informacje, o których mowa w ust. 3, są dostarczane użytkownikowi przed skorzystaniem z danego systemu oddzielnie dla systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 i dla innych systemów eCall.** [Popr. 54]

3c. **Producenci dopilnowują, by system pokładowy eCall oparty na numerze 112 i inny zainstalowany system zgłoszeń alarmowych oraz system świadczący usługi o wartości dodanej były zaprojektowane w sposób uniemożliwiający wymianę danych osobowych między nimi. Niekorzystanie z innego systemu lub usługi o wartości dodanej lub odmowa udzielenia przez osobę, której dotyczą dane, zgody na przetwarzanie jej danych osobowych w celu świadczenia usługi prywatnej nie może mieć niekorzystnego wpływu na korzystanie z systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 lub na użytkownika tego systemu.** [Popr. 55]

Środa, 26 lutego 2014 r.

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, **w odniesieniu do eCall, szczególnie środków ochronnych, jakie mają przyjąć dostawcy usług eCall w celu zapewnienia zgodnego z prawem przetwarzania danych oraz zapobieżenia nieuprawnionemu dostępowi do przetwarzanych danych osobowych, ich ujawnianiu, zmianie lub utracie**, a także sposobów ~~prywatnego~~ przetwarzania danych **osobowych** i informacji o użytkowniku, o których mowa w ust. 3. [Popr. 56]

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 **opartego na numerze 112** tylko nowym typom pojazdów, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie. [Popr. 57]

Artykuł 7a

Okresowe kontrole techniczne

Wymogi dotyczące okresowych kontroli technicznych systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 określa dyrektywa 2014/45/UE. [Popr. 58]

Artykuł 8

Zwolnienia

1. Komisja może zwolnić niektóre ~~pojazdy lub~~ klasy pojazdów należące do kategorii M1 i N1 z obowiązku montażu ~~systemów pokładowych~~ **systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112**, określonego w art. 4, jeżeli po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści **i analizy technicznej**, wykonanej lub zleconej przez Komisję, ~~oraz uwzględniając wszelkie istotne aspekty~~ **po uwzględnieniu wszelkich istotnych aspektów** bezpieczeństwa, ~~stosowanie tych systemów okazuje się nieodpowiednie dla danego pojazdu lub danej klasy pojazdów~~ **okaże się, że instalacja systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 nie jest niezbędna dla dalszej poprawy bezpieczeństwa drogowego ze względu na fakt, że dana klasa pojazdów została zaprojektowana głównie do użytku terenowego lub nie posiada odpowiedniego mechanizmu aktywacji. Liczba zwolnień jest ograniczona.** [Popr. 59]

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9 w celu określenia zwolnień, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. ~~Zwolnienia te obejmują takie pojazdy jak np. pojazdy specjalne i pojazdy bez poduszek powietrznych, a ich liczba jest ograniczona.~~ [Popr. 60]

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~~ **okres pięciu lat** od dnia [Publications Office: please insert the exact date of the entry into force]. ... (**). **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania 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.** [Popr. 61]

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.

(*) **Data, o której mowa w art. 12 akapit trzeci.**

(**) **Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

Środa, 26 lutego 2014 r.

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~~ **trzech** 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. [Popr. 62]

Artykuł 10

Sankcje za nieprzestrzeganie przepisów

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia **odnośnych aktów delegowanych** oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające, **w szczególności w przypadku naruszenia art. 6 niniejszego rozporządzenia**. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich kolejnych dotyczących ich zmianach. [Popr. 63]
2. Sankcjom podlegają przynajmniej następujące przypadki nieprzestrzegania przepisów:
- składanie niezgodnych z prawdą oświadczeń w ramach procedury homologacji typu lub procedury prowadzącej do odwołania;
 - falszowanie wyników badań dotyczących homologacji typu;
 - zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odwołania lub wycofania homologacji typu;
- ca) **naruszenie przepisów określonych w art. 6.** [Popr. 64]

Artykuł 10a

Sprawozdawczość i przegląd

1. **Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat gotowości infrastruktury telekomunikacyjnej i infrastruktury PSAP wymaganej do obsługi systemu eCall w państwach członkowskich. Jeżeli z tego sprawozdania wynika jednoznacznie, że infrastruktura eCall nie będzie gotowa do dnia określonego w art. 12 akapit trzeci, Komisja podejmuje odpowiednie działania.**
2. **Do dnia 1 października 2018 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 rozporządzenia powinien zostać rozszerzony na inne kategorie pojazdów, takie jak dwukółowe pojazdy silnikowe, pojazdy ciężarowe, autobusy i autokary oraz ciągniki rolnicze. W stosownych przypadkach Komisja przedstawi odpowiedni wniosek ustawodawczy.**
3. **Komisja, po szerokich konsultacjach ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, w tym producentami pojazdów i niezależnymi operatorami, oraz po dokonaniu oceny skutków, przedstawi jak najszybciej, a w żadnym razie nie później niż do dnia ...(*), Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wymogów technicznych dla interoperacyjnej, ustandaryzowanej, bezpiecznej i ogólnodostępnej platformy. W stosownych przypadkach Komisja dołącza do tego sprawozdania odpowiedni wniosek ustawodawczy. Normy dla tej platformy – niezwłocznie po ich udostępnieniu – stanowią podstawę dla systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112.** [Popr. 65]

Artykuł 11

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

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

(*) Rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

Środa, 26 lutego 2014 r.

Artykuł 12

Wejście w życie

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

Art. 5 ust. 7, art. 6 ust. 4, art. 8 ust. 2 oraz art. 9 i 10a stosuje się od dnia ... (*). [Popr. 66]

~~Niniejsze rozporządzenie~~ **Artykuły inne niż określone w akapicie drugim niniejszego artykułu** stosuje się od dnia 1 października 2015 r. [popr. 67]

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) **Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

Środa, 26 lutego 2014 r.

ZAŁĄCZNIK

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

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

1) w załączniku I dodaje się punkty w brzmieniu:

„12.8. System eCall

12.8.1. Opis lub rysunki”;

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

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

- 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 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 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 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 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	$M_1 \leq 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	$M_1 > 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	M_2	M_3
71.	System eCall	Rozporządzenie (UE) nr [.../...]	A	A	Nie dotyczy	Nie dotyczy

[Popr. 68]