



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την ανάπτυξη του συστήματος eCall σε οχήματα και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να εισάγει στο σύστημα έγκρισης ΕΚ τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα την απαίτηση να ενσωματωθεί στα οχήματα ένα σύστημα κλήσης έκτακτης ανάγκης (σύστημα eCall επί του οχήματος). Η παρούσα πρόταση εντάσσεται στη δέσμη νομοθετικών πράξεων της ΕΕ που αποσκοπούν στην ανάπτυξη της υπηρεσίας κλήσης με βάση τον αριθμό 112 έως την 1η Οκτωβρίου 2015. Οι άλλες κύριες νομοθετικές πράξεις που συνδέονται με την πρωτοβουλία eCall είναι οι εξής:

- Σύσταση 2011/750/ΕΕ της Επιτροπής, της 8ης Σεπτεμβρίου 2011, για τη στήριξη μιας πανευρωπαϊκής υπηρεσίας κλήσης eCall σε δίκτυα ηλεκτρονικών επικοινωνιών για τη μετάδοση κλήσεων έκτακτης ανάγκης από το όχημα με βάση τον αριθμό 112 («eCalls»)¹
- Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 305/2013 της Επιτροπής, της 26.11.2012, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εναρμονισμένη παροχή διαλειτουργικού πανευρωπαϊκού συστήματος eCall²
- Πρόταση απόφασης (ΕΕ) αριθ. .../..., της xx.xx.20xx, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη διαλειτουργικού συστήματος eCall σε όλη την ΕΕ³

Οι προαναφερθείσες πράξεις συμπληρώνουν η μία την άλλη και σε συνδυασμό θα καταστήσουν δυνατή την πλήρη λειτουργία της υπηρεσίας κλήσης επείγουσας ανάγκης eCall στον αριθμό 112 έως την 1η Οκτωβρίου 2015.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

2.1. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η παρούσα πράξη είναι προϊόν εκτενών διαβουλεύσεων με τους κυριότερους ενδιαφερόμενους παράγοντες.

Οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες και ιδίως η ομάδα υψηλού επιπέδου CARS21 συμμετείχαν στις διαβουλεύσεις κατά τη διαδικασία που οδήγησε στην έγκριση του σχεδίου δράσης με τίτλο «CARS 2020: Σχέδιο δράσης για μια ανταγωνιστική και βιώσιμη αυτοκινητοβιομηχανία στην Ευρώπη». Πιο συγκεκριμένα, η παρούσα πρόταση αποτελεί παραδοτέο της δράσης για την περαιτέρω ανάπτυξη των ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS), συμπεριλαμβανομένων των συλλογικών συστημάτων, ιδίως του συστήματος κλήσης σε επίπεδο ΕΕ σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης «eCall».

Στην παρούσα πρόταση ελήφθησαν επίσης υπόψη όλες οι διαβουλεύσεις που έγιναν στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων για το eCall. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις συνίστανται συγκεκριμένα σε εκτενείς εισηγήσεις εκ μέρους ενδιαφερόμενων παραγόντων που συμμετέχουν σε διάφορες ομάδες συζητήσεων, όπως η ευρωπαϊκή πλατφόρμα για την υλοποίηση του eCall (EeIP), η ομάδα εμπειρογνομόνων του eCall για τα κέντρα λήψης κλήσεων έκτακτης ανάγκης (PSAP) και η ομάδα προώθησης του eCall στο πλαίσιο του

¹ ΕΕ L 303 της 22.11.2011, σ.46.

² ΕΕ L91 της 3.4.2013, σ.1.

³ ΕΕ L [...] της [...], σ. [...].

φόρουμ eSafety/i-Mobility, καθώς και σε μια δημόσια διαβούλευση σχετικά με την εφαρμογή του eCall που διήρκεσε από τις 19 Ιουλίου έως τις 19 Σεπτεμβρίου 2010.

Τέλος, στην παρούσα πρόταση ελήφθη υπόψη η γνώμη της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS, η οποία απαρτίζεται από 25 υψηλού επιπέδου εκπροσώπους παρόχων υπηρεσιών ITS, ενώσεων χρηστών, μεταφορικών επιχειρήσεων και φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων, της κατασκευαστικής βιομηχανίας, κοινωνικών εταίρων, επαγγελματικών ενώσεων, τοπικών αρχών και άλλων σχετικών οργάνων.

2.2. Εκτίμηση επιπτώσεων και ανάλυση κόστους-οφέλους

Διεξήχθη εκτεταμένη ανάλυση κόστους-οφέλους των τριών προτεινόμενων επιλογών στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων για το eCall, καθώς και για την προτιμώμενη επιλογή κανονιστικών μέτρων.

Σχετικά με την ανάλυση κόστους-οφέλους της επιλογής που προτιμήθηκε (επιλογή 3), όλα τα προγραμματιζόμενα κανονιστικά μέτρα για το eCall (στο όχημα, τηλεπικοινωνίες, PSAP) αποτελούν αναπόσπαστο σύνολο.

2.2.1. Ανάλυση των κυριότερων ωφελημάτων

Τα οφέλη που εντοπίστηκαν μέσω της εκτίμησης επιπτώσεων και διάφορων μελετών στις οποίες περιλαμβάνονται και εθνικές μελέτες περιλαμβάνουν:

- Μείωση των θανάσιμων ατυχημάτων (εάν υποτεθεί ότι όλα τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με eCall, η μείωση εκτιμάται μεταξύ του 1% και του 10%, ανάλογα με την πυκνότητα πληθυσμού της κάθε χώρας και τις υποδομές του οδικού δικτύου και των υπηρεσιών αρωγής σε περίπτωση ατυχήματος)
- Μείωση της σοβαρότητας των τραυματισμών (από 2% έως 15%)
- Μείωση του κόστους της συμφοράς λόγω τροχαίων ατυχημάτων. Αυτό οφείλεται στη βελτίωση της διαχείρισης του ατυχήματος, καθώς αυτό κοινοποιείται αμέσως στα PSAP και κατά συνέπεια μπορεί να διαβιβαστεί στο αρμόδιο κέντρο ελέγχου της κυκλοφορίας. Αυτό με τη σειρά του μπορεί να ενημερώσει άμεσα τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου και να συμβάλει έτσι στη μείωση των δευτερογενών ατυχημάτων.
- Διευκόλυνση των υπηρεσιών διάσωσης και αυξημένη ασφάλεια των σωστικών συνεργειών (π.χ. πυροσβεστών) κατά τον απεγκλωβισμό επιβατών, επειδή το ελάχιστο σύνολο δεδομένων (MSD) στο μήνυμα eCall θα δίνει, μεταξύ άλλων, και πληροφορίες για τον τύπο του καυσίμου.
- Μειωμένες παρόδους υποδομές κλήσης για βοήθεια, καθώς κάθε χρήστης του οδικού δικτύου θα είναι σε θέση να καλέσει τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης από το όχημά του.

2.2.2. Λόγος κόστους/οφέλους

Έγινε χρηματική αποτίμηση του οφέλους και αναλύθηκαν από πλευράς κόστους-οφέλους οι διάφορες επιλογές και οι διάφοροι τύποι των επηρεαζόμενων κατηγοριών. Οι εκτιμήσεις υπολογίστηκαν μέχρι το έτος 2033, επειδή τότε αναμένεται η πλήρης ενσωμάτωση της υπηρεσίας eCall με βάση την προτιμώμενη επιλογή πολιτικής.

	Επιλογή πολιτικής 1 Αδράνεια από μέρους της ΕΕ	Επιλογή πολιτικής 2 Εθελοντική προσέγγιση	Επιλογή πολιτικής 3 Κανονιστικά μέτρα
--	--	---	--

Λόγος κόστους-οφέλους	0,29	0,68	1,74
-----------------------	------	------	------

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Νομική βάση

Η νομική βάση είναι το άρθρο 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3.2. Επικουρικότητα και αναλογικότητα

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας (άρθρο 5 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση), δράση σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να αναλαμβάνεται μόνον όταν οι επιδιωκόμενοι στόχοι δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη μεμονωμένα και, συνεπώς, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της προτεινόμενης δράσης, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα από την Ένωση.

Η οδική ασφάλεια αποτελεί ζήτημα μείζονος σημασίας σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και για όλους τους πολίτες της: Στόχος της πρωτοβουλίας για τη δημιουργία του διαλειτουργικού eCall σε όλη την Ένωση είναι, σε τελική ανάλυση, όλα τα οχήματα στην Ευρώπη να διαθέτουν τις ελάχιστες λειτουργικές δυνατότητες που απαιτούνται για να εξασφαλιστεί επαρκής διεκπεραίωση των κλήσεων από τις υπηρεσίες επέμβασης έκτακτης ανάγκης. Σήμερα, οι εκτελούμενες οδικές διαδρομές υπερβαίνουν τα 100 εκατομμύρια ετησίως στα διάφορα κράτη μέλη και αυξάνονται λόγω της περαιτέρω ενοποίησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης (μέσω της ελεύθερης κυκλοφορίας προϊόντων, ανθρώπων και υπηρεσιών). Για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα και η αδιάλειπτη παροχή της υπηρεσίας σε όλη την Ευρώπη, απαιτείται ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ, η οποία δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά μόνον από τα μεμονωμένα κράτη μέλη. Επιπλέον, η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ με τη χρήση κοινών ευρωπαϊκών προτύπων eCall, εγκεκριμένων από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης (CEN και ETSI), θα εξασφαλίσει την αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών επέμβασης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ανά την Ευρώπη, για παράδειγμα στην περίπτωση οχημάτων που κινούνται στο εξωτερικό, και θα συμβάλει ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της αγοράς.

Η υπηρεσία eCall σε όλη την ΕΕ έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθούν και να κατανεμηθούν ισότιμα οι επιπτώσεις σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της αξιακής αλυσίδας (αυτοκινητοβιομηχανία, φορείς εκμετάλλευσης δικτύων κινητής τηλεφωνίας, κράτη μέλη – PSAP).

3.3. Λεπτομερής ανάλυση της πρότασης

Άρθρα 2, 4 και 5:

Η πρόταση απαιτεί την κατασκευή νέων τύπων επιβατικών και ελαφρών οχημάτων εμπορικής χρήσης, έτσι να εξασφαλιστεί η αυτόματη ενεργοποίηση της κλήσης έκτακτης ανάγκης (eCall) στον αριθμό 112, σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος. Ο μηχανισμός της κλήσης έκτακτης ανάγκης στο 112 θα πρέπει να είναι δυνατόν να ενεργοποιείται και χειροκίνητα από τους χρήστες.

Άρθρο 6:

Λόγω της φύσης των πληροφοριών που παρέχει η υπηρεσία, θεσπίζονται κανόνες για την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των προσωπικών δεδομένων.

Άρθρα 5, 6 και 8:

Στην Επιτροπή εκχωρείται η αρμοδιότητα να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με:

- τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και τους ελέγχους για την έγκριση τύπου των συστημάτων eCall στα οχήματα με βάση τα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 5·
- την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των προσωπικών δεδομένων·
- τις εξαιρέσεις για οχήματα ειδικού σκοπού και για άλλες αιτιολογημένες περιπτώσεις. Οι εξαιρέσεις θα είναι περιορισμένες σε αριθμό.

Άρθρο 12:

Ο κανονισμός εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2015.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

5. ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η προτεινόμενη πράξη αφορά θέμα του ΕΟΧ και πρέπει, επομένως, να καλύπτει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την ανάπτυξη του συστήματος eCall σε οχήματα και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁴,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Υπάρχει ένα ολοκληρωμένο ενωσιακό σύστημα έγκρισης τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα που θεσπίστηκε με την οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά («οδηγία-πλαίσιο»)⁵.
- (2) Οι τεχνικές απαιτήσεις έγκρισης τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα όσον αφορά τα πολυάριθμα στοιχεία ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας έχουν εναρμονιστεί στο επίπεδο της Ένωσης, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ένα υψηλό επίπεδο οδικής προστασίας σε όλη την Ένωση.
- (3) Για να ενισχυθεί περαιτέρω η οδική ασφάλεια, με την ανακοίνωση με τίτλο «eCall: ώρα για εγκατάσταση»⁶ προτείνεται η λήψη νέων μέτρων, ώστε να επιταχυνθεί η ανάπτυξη της υπηρεσίας κλήσης έκτακτης ανάγκης στα οχήματα στην Ένωση. Ένα από τα προτεινόμενα μέτρα είναι να καταστεί υποχρεωτικός ο εξοπλισμός των συστημάτων eCall για όλα τα νέα οχήματα, αρχής γενομένης από τις κατηγορίες των οχημάτων M1 και N1, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK.
- (4) Στις 3 Ιουλίου 2012 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την έκθεσή του σχετικά με τη κλήση eCall: μια νέα υπηρεσία 112 για τους πολίτες⁷, με την οποία καλεί την

⁴ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁵ EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

⁶ COM(2009) 434 τελικό.

⁷ 2012/2056(INI).

Επιτροπή να υποβάλει πρόταση εντός του πλαισίου της οδηγίας 2007/46/EK, προκειμένου να διασφαλίσει την υποχρεωτική ανάπτυξη ενός δημόσιου συστήματος eCall με βάση τον αριθμό 112 έως το 2015.

- (5) Χάρης στο σύστημα eCall σε όλη την Ένωση αναμένεται να μειωθεί ο αριθμός των θανάσιμων ατυχημάτων στην Ένωση, καθώς και η σοβαρότητα των τραυματισμών που οφείλονται σε οδικά ατυχήματα. Η υποχρεωτική εισαγωγή του συστήματος eCall θα επιτρέψει την παροχή του συστήματος σε όλους τους πολίτες και έτσι θα συμβάλει στη μείωση του ανθρώπινου πόνου, της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης καθώς και άλλων δαπανών.
- (6) Η παροχή ακριβών και αξιόπιστων πληροφοριών εντοπισμού θέσης αποτελεί βασικό στοιχείο για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος eCall επί του οχήματος. Κατά συνέπεια, κρίνεται σκόπιμο να καταστεί υποχρεωτική η συμβατότητά του με τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα προγράμματα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης, όπως τα συστήματα που δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο των προγραμμάτων Galileo και EGNOS, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 683/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, σχετικά με τη συνέχιση της υλοποίησης των ευρωπαϊκών προγραμμάτων δορυφορικής ραδιοπλοήγησης (EGNOS και Galileo)⁸.
- (7) Ο υποχρεωτικός εξοπλισμός των οχημάτων με το σύστημα eCall επί του οχήματος αναμένεται να εφαρμοστεί αρχικά μόνο στα νέα επιβατικά και ελαφρά εμπορικής χρήσης οχήματα (κατηγορίες M1 και N1), για τα οποία υπάρχει ήδη ο κατάλληλος μηχανισμός ενεργοποίησης.
- (8) Ο υποχρεωτικός εξοπλισμός των οχημάτων με το σύστημα eCall επί του οχήματος θα γίνει με την επιφύλαξη του δικαιώματος όλων των ενδιαφερόμενων παραγόντων, όπως είναι οι κατασκευαστές οχημάτων και οι ανεξάρτητοι πάροχοι, να παρέχουν πρόσθετες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και/ή προστιθέμενης αξίας, παράλληλα με ή με βάση το σύστημα έκτακτης κλήσης στον αριθμό 112 επί του οχήματος. Οι πρόσθετες αυτές υπηρεσίες όμως θα πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε μην αποσπούν την προσοχή του οδηγού.
- (9) Για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα επιλογής εκ μέρους των πελατών, να προστατευτεί ο θεμιτός ανταγωνισμός, καθώς και για να ενθαρρυνθεί η καινοτομία και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του ενωσιακού κλάδου της πληροφορικής στην παγκόσμια αγορά, η πρόσβαση στο σύστημα eCall επί του οχήματος θα πρέπει να προσφέρεται δωρεάν και χωρίς διακρίσεις σε όλους τους ανεξάρτητους παρόχους. Θα πρέπει επίσης να βασίζεται σε διαλειτουργική πλατφόρμα ανοιχτής πρόσβασης, ώστε να χρησιμοποιηθεί για την ανάπτυξη πιθανών μελλοντικών εφαρμογών ή υπηρεσιών επί του οχήματος.
- (10) Για να διαφυλαχθεί ο ολοκληρωμένος χαρακτήρας του συστήματος έγκρισης τύπου, μόνον τα συστήματα eCall επί του οχήματος που μπορούν να ελεγχθούν πλήρως θα πρέπει να γίνονται δεκτά για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.
- (11) Τα οχήματα μικρών σειρών εξαιρούνται βάσει της οδηγίας 2007/46/EK από τις απαιτήσεις για την προστασία των επιβατών σε περίπτωση μετωπικής και πλευρικής σύγκρουσης. Κατά συνέπεια, τα εν λόγω οχήματα μικρών σειρών θα πρέπει να εξαιρεθούν από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις σχετικά με την υπηρεσία eCall.

⁸ ΕΕ L 196 της 24.7.2008, σ. 1.

- (12) Τα οχήματα ειδικού σκοπού θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις σχετικά με την υπηρεσία eCall, όπως καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, εκτός εάν οι αρχές έγκρισης τύπου κρίνουν, εξετάζοντας κάθε περίπτωση ξεχωριστά, ότι κάποιο όχημα δεν δύναται να ικανοποιεί τις εν λόγω απαιτήσεις λόγω του ειδικού του σκοπού.
- (13) Σύμφωνα με τις συστάσεις της ομάδας εργασίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων βάσει του άρθρου 29 και οι οποίες περιέχονται στο έγγραφο εργασίας για τις επιπτώσεις της πρωτοβουλίας eCall στην προστασία της ιδιωτικής ζωής και των προσωπικών δεδομένων, που εγκρίθηκε στις 26 Σεπτεμβρίου 2006⁹, κάθε επεξεργασία προσωπικών δεδομένων από το σύστημα eCall επί των οχημάτων θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες προστασίας των προσωπικών δεδομένων που καθορίζονται στην οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών¹⁰ και στην οδηγία 2002/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες)¹¹, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που διαθέτουν εποχούμενο εξοπλισμό eCall δεν είναι ανιχνεύσιμα κατά την κατάσταση κανονικής λειτουργίας τους, ότι δεν αποτελούν αντικείμενο συνεχούς εντοπισμού και ότι το ελάχιστο σύνολο δεδομένων που μεταδίδει το σύστημα eCall επί του οχήματος συνίσταται στις ελάχιστες απαιτούμενες πληροφορίες για την κατάλληλη επεξεργασία των κλήσεων έκτακτης ανάγκης.
- (14) Οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης, ETSI και CEN, έχουν διαμορφώσει κοινά πρότυπα για την ανάπτυξη της υπηρεσίας eCall σε όλη την Ευρώπη, τα οποία θα πρέπει να εφαρμοστούν για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, καθώς έτσι θα διευκολυνθεί η τεχνολογική εξέλιξη της υπηρεσίας eCall επί του οχήματος, θα εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα και η συνέχειά της σε όλη την Ένωση και θα μειωθούν οι δαπάνες για την εφαρμογή της στο σύνολο της Ένωσης.
- (15) Για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή κοινών τεχνικών απαιτήσεων σχετικά με το σύστημα eCall επί του οχήματος, θα πρέπει να εκχωρηθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τους λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή των σχετικών προτύπων, τη διενέργεια δοκιμών, την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των προσωπικών δεδομένων και τις εξαιρέσεις ορισμένων οχημάτων ή κλάσεων οχημάτων των κατηγοριών M1 και N1. Έχει ιδιαίτερη σημασία η Επιτροπή να διεξάγει τις αναγκαίες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή θα πρέπει να μεριμνά για την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (16) Θα πρέπει να δοθεί επαρκής χρόνος στους κατασκευαστές οχημάτων, ώστε να προσαρμοστούν στις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

¹⁰ EE L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

¹¹ EE L 201 της 31.7.2002, σ. 37.

- (17) Ο παρών κανονισμός αποτελεί νέο ξεχωριστό κανονισμό στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης ΕΚ τύπου που θεσπίζεται από την οδηγία 2007/46/ΕΚ και, κατά συνέπεια, τα παραρτήματα I, III, IV, VI, IX και XI της εν λόγω οδηγίας θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.
- (18) Επειδή οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς με την εισαγωγή υποχρεωτικών τεχνικών απαιτήσεων για τα νέα οχήματα έγκρισης τύπου εξοπλισμένα με το σύστημα eCall επί του οχήματος, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορεί, κατά συνέπεια, λόγω της κλίμακας της, να επιτευχθεί καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης, η Ένωση μπορεί να εκδώσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1 *Αντικείμενο*

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τις τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση ΕΚ τύπου των οχημάτων όσον αφορά το σύστημα eCall επί του οχήματος.

Άρθρο 2 *Πεδίο εφαρμογής*

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, όπως ορίζονται στα σημεία 1.1.1. και 1.2.1. του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Άρθρο 3 *Ορισμοί*

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, επιπλέον των ορισμών του άρθρου 3 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και του άρθρου 2 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 305/2013 της Επιτροπής¹², ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (1) ως «σύστημα κλήσης eCall επί του οχήματος» νοείται το σύστημα που ενεργοποιείται είτε αυτόματα με την ενεργοποίηση αισθητήρων εντός του οχήματος, είτε χειροκίνητα, το οποίο μεταφέρει μέσω των ασύρματων δικτύων κινητών τηλεπικοινωνιών ένα τυποποιημένο ελάχιστο σύνολο δεδομένων και εξασφαλίζει ένα κανάλι ήχου μεταξύ των επιβατών του οχήματος και του κέντρου κλήσεων έκτακτης ανάγκης 112·
- (2) ως «σύστημα επί του οχήματος» νοείται ο εξοπλισμός εντός του οχήματος σε συνδυασμό με τον μηχανισμό που ενεργοποιεί, ελέγχει και επιτελεί τη μετάδοση της κλήσης έκτακτης ανάγκης eCall μέσω του δημόσιου δικτύου ασύρματων κινητών επικοινωνιών και ο οποίος συνδέει το όχημα με τον μηχανισμό που ενεργοποιεί την υπηρεσία eCall μέσω του δημόσιου δικτύου ασύρματων κινητών επικοινωνιών.

¹² EE L 91 της 3.4.2013, σ. 1.

Άρθρο 4

Γενικές υποχρεώσεις των κατασκευαστών

Οι κατασκευαστές πρέπει να αποδείξουν ότι όλοι οι νέοι τύποι οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 είναι εξοπλισμένοι με σύστημα eCall επί του οχήματος, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βάσει του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 5

Ειδικές υποχρεώσεις των κατασκευαστών

1. Οι κατασκευαστές πρέπει να εξασφαλίσουν ότι όλοι οι νέοι τύποι οχημάτων κατασκευάζονται και εγκρίνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βάσει του παρόντος κανονισμού.

2. Οι κατασκευαστές πρέπει να αποδείξουν ότι όλοι οι νέοι τύποι οχημάτων κατασκευάζονται έτσι ώστε, σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος στην επικράτεια της Ένωσης, να ενεργοποιείται αυτόματα κλήση έκτακτης ανάγκης eCall στον ενιαίο ευρωπαϊκό αριθμό έκτακτης ανάγκης 112.

Οι κατασκευαστές πρέπει να αποδείξουν ότι τα νέα οχήματα κατασκευάζονται έτσι ώστε η κλήση eCall στον ενιαίο ευρωπαϊκό αριθμό έκτακτης ανάγκης 112 να μπορεί επίσης να ενεργοποιείται χειροκίνητα.

3. Οι κατασκευαστές λαμβάνουν την κατάλληλη μέριμνα ώστε οι δέκτες στα συστήματα επί του οχήματος να είναι συμβατοί με τις υπηρεσίες εντοπισμού θέσης που παρέχουν τα συστήματα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης, όπως είναι τα συστήματα Galileo και EGNOS.

4. Μόνο τα συστήματα eCall επί του οχήματος που μπορούν να ελεγχθούν γίνονται δεκτά για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου.

5. Τα συστήματα eCall επί του οχήματος πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας 1999/5/EK¹³ και του κανονισμού ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 10¹⁴.

6. Το σύστημα eCall επί του οχήματος πρέπει να επιτρέπει τη δωρεάν και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε όλους τους ανεξάρτητους επιχειρηματικούς φορείς τουλάχιστον για τους σκοπούς της επισκευής και της συντήρησής του.

7. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9 για τη θέσπιση των λεπτομερών τεχνικών απαιτήσεων και ελέγχων για την έγκριση τύπου των συστημάτων eCall επί του οχήματος και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK αναλόγως.

Οι τεχνικές απαιτήσεις και έλεγχοι που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο πρέπει να βασίζονται στις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 3, 4 και 6 και στα ακόλουθα πρότυπα, ανά περίπτωση:

α) EN 16072 «Συστήματα Ευφών Μεταφορών — eSafety — Πανευρωπαϊκό σύστημα eCall — Λειτουργικές απαιτήσεις»·

β) EN 16062 «Συστήματα Ευφών Μεταφορών — eSafety — Απαιτήσεις υψηλού επιπέδου εφαρμογών eCall (HLAP)»·

¹³ ΕΕ L 91 της 7.4.1999, σ. 10.

¹⁴ ΕΕ L 254 της 20.9.2012, σ. 1.

- γ) EN 16454 «Συστήματα Ευφυών Μεταφορών — eSafety — Διακριτές δοκιμές συμμόρφωσης eCall», όσον αφορά τη συμμόρφωση του συστήματος eCall επί του οχήματος με την πανευρωπαϊκή υπηρεσία eCall.
- δ) τυχόν πρόσθετα ευρωπαϊκά πρότυπα ή κανονισμοί OEE/OHE σχετικά με τα συστήματα eCall.

Άρθρο 6

Κανόνες σχετικά με την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων

1. Σύμφωνα με την οδηγία 95/46/EK και την οδηγία 2002/58/EK οι κατασκευαστές πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με το σύστημα eCall επί του οχήματος δεν είναι ανιχνεύσιμα και ότι δεν αποτελούν αντικείμενο συνεχούς εντοπισμού κατά την κατάσταση κανονικής λειτουργίας τους αναφορικά με το σύστημα eCall.

Το σύστημα eCall επί του οχήματος πρέπει να ενσωματώνει τις τεχνολογίες που προστατεύουν την ιδιωτική ζωή, έτσι ώστε να παρέχει στους χρήστες του συστήματος eCall το επιθυμητό επίπεδο προστασίας της ιδιωτικής ζωής, καθώς και τις απαραίτητες διασφαλίσεις ώστε να προληφθούν φαινόμενα παρακολούθησης και καταχρήσεις.
2. Το ελάχιστο σύνολο δεδομένων που αποστέλλει το σύστημα eCall επί του οχήματος πρέπει να περιλαμβάνει τις ελάχιστες απαιτούμενες πληροφορίες για την ορθή διεκπεραίωση των κλήσεων έκτακτης ανάγκης.
3. Οι κατασκευαστές πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι χρήστες του συστήματος eCall διαθέτουν σαφή και ολοκληρωμένη ενημέρωση σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων που γίνεται μέσω του συστήματος eCall επί του οχήματος, ιδίως όσον αφορά:
 - α) την αναφορά στη νομική βάση της επεξεργασίας.
 - β) το γεγονός ότι το σύστημα eCall επί του οχήματος ενεργοποιείται αυτόματα.
 - γ) τον τρόπο επεξεργασίας των προσωπικών δεδομένων από το σύστημα eCall επί του οχήματος.
 - δ) τον σκοπό της επεξεργασίας eCall.
 - ε) τους τύπους δεδομένων που συλλέγονται και υπόκεινται σε επεξεργασία καθώς και τους αποδέκτες των δεδομένων αυτών.
 - στ) το χρονικό όριο διακράτησης των δεδομένων στο σύστημα επί του οχήματος.
 - ζ) το γεγονός ότι τα οχήματα δεν αποτελούν αντικείμενο συνεχούς εντοπισμού.
 - η) τον τρόπο άσκησης των δικαιωμάτων που έχουν οι χρήστες ως προς τα δεδομένα τους.
 - θ) τυχόν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων για την παροχή ιδιωτικής υπηρεσίας eCall και/ή άλλες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας.
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9 στις οποίες θα ορίσει περαιτέρω την απαίτηση όσον αφορά την απουσία μέσων ανιχνευσιμότητας και εντοπισμού καθώς και τις τεχνολογίες προστασίας της ιδιωτικής ζωής που αναφέρονται στην παράγραφο 1, όπως επίσης και τους τρόπους

επεξεργασίας των προσωπικών δεδομένων και των πληροφοριών για τους χρήστες που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

Άρθρο 7

Υποχρεώσεις των κρατών μελών

Με ισχύ από την 1η Οκτωβρίου 2015 οι εθνικές αρχές πρέπει να παρέχουν έγκριση ΕΚ τύπου όσον αφορά το σύστημα eCall επί του οχήματος για νέους τύπους οχημάτων που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εγκρίνονται βάσει του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 8

Εξαιρέσεις

1. Η Επιτροπή μπορεί να εξαιρεί ορισμένα οχήματα ή κλάσεις οχημάτων των κατηγοριών M1 και N1 από την υποχρέωση να εγκαταστήσουν συστήματα eCall επί του οχήματος, όπως ορίζονται στο άρθρο 4, εάν ύστερα από ανάλυση κόστους/οφέλους που διενεργήθηκε από την Επιτροπή ή κατόπιν εντολής της και λαμβάνοντας υπόψη όλους τους κατάλληλους παράγοντες ασφάλειας, αποδειχθεί ότι η εφαρμογή των συστημάτων αυτών δεν είναι κατάλληλη για το υπό εξέταση όχημα ή κλάση οχημάτων.
2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 9, ώστε να καθορίσει τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1. Οι εξαιρέσεις αυτές πρέπει να αφορούν οχήματα όπως είναι τα οχήματα ειδικού σκοπού και τα οχήματα χωρίς αερόσακους και να είναι περιορισμένες σε αριθμό.

Άρθρο 9

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 7, στο άρθρο 6 παράγραφος 4 και στο άρθρο 8 παράγραφος 2 αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [...] [Publications Office, please insert the exact date of entry into force].
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 7, στο άρθρο 6 παράγραφος 4 και στο άρθρο 8 παράγραφος 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων βρίσκονται ήδη σε ισχύ.
4. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 7, του άρθρου 6 παράγραφος 4 και του άρθρου 8 παράγραφος 2, τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν προβάλλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 10

Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού από τους κατασκευαστές και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Οι εν λόγω κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή. Κοινοποιούν επίσης στην Επιτροπή αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.
2. Οι τύποι μη συμμόρφωσης που υπόκεινται σε κυρώσεις περιλαμβάνουν:
 - α) την υποβολή ψευδούς δήλωσης στο πλαίσιο διαδικασίας έγκρισης ή διαδικασίας που οδηγεί σε ανάκληση·
 - β) την παραποίηση των αποτελεσμάτων των ελέγχων για την έγκριση τύπου·
 - γ) την απόκρυψη στοιχείων ή τεχνικών προδιαγραφών που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου.

Άρθρο 11

Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/EK

Τα παραρτήματα I, III, IV, VI, IX και XI της οδηγίας 2007/46/EK τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 12

Εναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2015.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/EK

Η οδηγία 2007/46/EK τροποποιείται ως εξής:

- (1) Στο παράρτημα I προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 12.8 και 12.8.1:
«12.8 σύστημα eCall
12.8.1 περιγραφή ή σχήματα»·
- (2) Στο παράρτημα III μέρος I τμήμα Α προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 12.8 και 12.8.1:
«12.8 σύστημα eCall
12.8.1 Παρουσία: ναι/όχι (1)»·
- (3) Το παράρτημα IV μέρος 1 τροποποιείται ως ακολούθως:
 - (α) Η ακόλουθη θέση 71. προστίθεται στον πίνακα:

Αριθμός	Αντικείμενο	Κανονιστική πράξη	Εφαρμογή									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	Σύστημα eCall	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ.....	X			X						

- (β) Το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

- (i) η ακόλουθη θέση 71. προστίθεται στον πίνακα 1:

Αριθμός	Αντικείμενο	Κανονιστική πράξη	Ειδικά ζητήματα	Εφαρμογή και ειδικές απαιτήσεις
71.	Σύστημα eCall	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ.....		Άνευ αντικειμένου

- (ii) η ακόλουθη θέση 71. προστίθεται στον πίνακα 2:

Αριθμός	Αντικείμενο	Κανονιστική πράξη	Ειδικά ζητήματα	Εφαρμογή και ειδικές απαιτήσεις
71.	Σύστημα eCall	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ.....		Άνευ αντικειμένου

- (4) Στο προσάρτημα του Υποδείγματος Α στο Παράρτημα VI προστίθεται στον πίνακα η εξής θέση 71.:

Αριθμός	Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης ⁽¹⁾	Όπως τροποποιήθηκε από	Εφαρμόζεται στις παραλλαγές
71.	Σύστημα eCall	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ.		

(5) Το παράρτημα IX τροποποιείται ως εξής:

(α) Στο μέρος I, το Υπόδειγμα Β τροποποιείται ως εξής:

(i) Η 2η πλευρά «κατηγορία οχήματος M1» τροποποιείται ως εξής:

- το σημείο 52 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«52. παρουσία eCall ναι/όχι»,

- προστίθεται το ακόλουθο σημείο 53:

«53. Παρατηρήσεις⁽¹¹⁾:»·

(ii) Η 2η πλευρά «κατηγορία οχήματος N1» τροποποιείται ως εξής:

- το σημείο 52 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«52. παρουσία eCall ναι/όχι»,

- προστίθεται το ακόλουθο σημείο 53:

«53. Παρατηρήσεις⁽¹¹⁾:»·

(β) Στο Μέρος II, το Υπόδειγμα C2 τροποποιείται ως εξής:

(i) Η 2η πλευρά «κατηγορία οχήματος M1» τροποποιείται ως εξής:

- το σημείο 52 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«52. παρουσία eCall ναι/όχι»,

- προστίθεται το ακόλουθο σημείο 53:

«53. Παρατηρήσεις⁽¹¹⁾:»·

(ii) Η 2η πλευρά «κατηγορία οχήματος N1» τροποποιείται ως εξής:

- το σημείο 52 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«52. παρουσία eCall ναι/όχι»,

- προστίθεται το ακόλουθο σημείο 53:

«53. Παρατηρήσεις⁽¹¹⁾:»·

(6) Στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος XI, προστίθεται στον πίνακα η εξής θέση 71.:

Αριθμός	Αντικείμενο	Αριθμός κανονιστικής πράξης	$M_1 \leq 2\,500\text{ (}^1\text{) kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ (}^1\text{) kg}$	M_2	M_3
71.	σύστημα eCall	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. ...	A	A	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου