



Bruxelas, 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema *eCall* de bordo em
veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

O objetivo da presente proposta é introduzir no sistema de homologação de veículos a motor disposições relativas à instalação de um sistema *eCall* de bordo nos veículos a motor. A proposta faz parte de um conjunto de atos jurídicos da UE que têm como objetivo a implantação do serviço *eCall* baseado no número 112 até 1 de outubro de 2015. Os restantes atos legislativos principais associados a esta iniciativa *eCall* são os seguintes:

- A Recomendação 2011/750/UE da Comissão, de 8 de setembro de 2011, sobre o apoio a um serviço *eCall* à escala da UE nas redes de comunicações eletrónicas para a transmissão de chamadas de urgência a partir de veículos, com base no número 112 («chamadas *eCall*») ¹
- O Regulamento Delegado (UE) n.º 305/2013 da Comissão, de 26 de novembro de 2012, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere à prestação harmonizada de um serviço interoperável de chamadas de urgência a nível da UE².
- Proposta de Decisão (UE) n.º.../..., do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... de 20xx, relativa à implantação do serviço interoperável de chamadas de urgência (*eCall*) a nível da UE³

Estes diferentes atos são complementares e, em conjunto, permitirão ao serviço *eCall* baseado no número 112 ficar plenamente operacional até 1 de outubro de 2015.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS COM AS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

2.1. Consulta das partes interessadas

A presente proposta é o resultado de amplas consultas com os principais intervenientes.

As partes interessadas e, em especial, o Grupo de Alto Nível «CARS21» já foram consultados durante o processo que conduziu à adoção do «CARS 2020: Plano de Ação para uma Indústria Automóvel Competitiva e Sustentável na Europa». Mais precisamente, a presente proposta constitui um resultado da ação: «continuar a encorajar a utilização de sistemas inteligentes de transporte (SIT), incluindo os sistemas baseados na cooperação e, em particular, a implantação a nível da UE do sistema automático de chamadas de urgência dos veículos "*eCall*"».

A presente proposta tem ainda em consideração todas as consultas efetuadas no âmbito da avaliação do impacto do sistema *eCall*. Estas consultas incluem, em especial, amplas contribuições das partes interessadas envolvidas em diversas instâncias, tais como a plataforma europeia para a implantação do *eCall* (PEIe), o grupo de peritos dos Pontos de Atendimento da Segurança Pública – PSAP do sistema *eCall* e o Grupo Impulsionador do *eCall* no fórum *eSafety/i-Mobility*, assim como uma consulta pública sobre a implantação do *eCall*, que decorreu entre 19 de julho e 19 de setembro de 2010.

Por último, a presente proposta tem igualmente em consideração o parecer do Grupo Consultivo Europeu sobre os STI, composto por 25 representantes de alto nível dos

¹ JO L 303 de 22.11.2011, p. 46.

² JO L 91 de 3.4.2013, p. 1.

³ JO L [...] de [...], p. [...].

prestadores de serviços STI, das associações de utilizadores, dos operadores de transportes e instalações, dos fabricantes, dos parceiros sociais, das associações profissionais, das autoridades locais e de outros fóruns pertinentes.

2.2. Avaliação de impacto e análise custo-benefício

No âmbito da avaliação do impacto do *eCall* foi efetuada uma extensa análise custo-benefício das três opções propostas, incluindo o da opção preferida no que diz respeito às medidas reguladoras.

No que diz respeito à análise custo-benefício da opção selecionada (opção 3), cada uma das três medidas regulamentares previstas para o sistema *eCall* (a bordo, telecomunicações e PSAP) é inseparável das outras duas.

2.2.1. Análise dos principais benefícios

Entre os benefícios identificados através da avaliação do impacto e de diversos estudos, incluindo nacionais, contam-se:

- Redução do número de vítimas mortais (com todos os veículos equipados com *eCall*, entre 1% e 10%, consoante a densidade demográfica do país, as infraestruturas rodoviárias e de resposta a urgências);
- Redução da gravidade das lesões (entre 2 % e 15 %);
- Redução dos custos de congestionamento causados por acidentes de viação. Tal deve-se ao aperfeiçoamento da gestão de acidentes, uma vez que os acidentes são imediatamente comunicados aos PSAP, podendo, por conseguinte, ser transmitidos ao controlo de gestão do tráfego competente, que, por sua vez, pode informar imediatamente os outros utentes da estrada e, assim, ajudar a reduzir acidentes secundários;
- Facilitação dos serviços de salvamento e uma maior segurança da equipa de salvamento (por exemplo, bombeiros) na extração de ocupantes encarcerados, dado que o conjunto mínimo de dados (*Minimum Set of Data* – «MSD») na mensagem *eCall* conterá, entre outras, informações sobre o tipo de combustível;
- Redução da infraestrutura de socorro rodoviária, uma vez que todos os utentes da estrada poderão acionar chamadas de urgência a partir dos seus veículos.

2.2.2. Relação custo-benefício

Além disso, foram quantificados monetariamente os benefícios e efetuada uma análise da relação custo-benefício para as diferentes opções, assim como para os tipos das categorias afetadas. Foram efetuadas estimativas até 2033, ano no qual está prevista a implantação plena do sistema *eCall*, no caso da opção preferida.

	Opção 1 Nenhuma ação da UE	Opção 2 Abordagem voluntária	Opção 3 Medidas regulamentares
Relação custo-benefício	0,29	0,68	1,74

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. Base jurídica

A base jurídica é o artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

3.2. Subsidiariedade e proporcionalidade

De acordo com o princípio da subsidiariedade (artigo 5.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia), a União apenas intervém se e na medida em que os objetivos da ação considerada não possam ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, podendo, contudo, devido às dimensões ou aos efeitos da ação considerada, ser mais bem alcançados ao nível da União.

A segurança rodoviária é uma questão muito preocupante em toda a União Europeia e para todos os seus cidadãos. O objetivo da iniciativa *eCall*, um sistema interoperável a nível da UE, consiste, em última análise, em introduzir, em todos os veículos na UE, as funcionalidades mínimas necessárias para garantir o tratamento adequado das chamadas de urgência pelos serviços de resposta a urgências. Atualmente, as viagens por estrada entre os diversos Estados-Membros excedem os 100 milhões por ano e estão ainda a aumentar, devido a uma maior consolidação da União Europeia (através da livre circulação de bens, pessoas e serviços). É necessário adotar medidas à escala da UE para assegurar a interoperabilidade e a continuidade do serviço em toda a Europa, objetivo que não pode ser satisfatoriamente alcançado pelos Estados-Membros individualmente. Além disso, as medidas tomadas ao nível da UE com recurso às normas europeias comuns em matéria de *eCall*, aprovadas pelos organismos europeus de normalização (CEN e ETSI), assegurarão a prestação eficiente do serviço de resposta a urgências em toda a Europa – por exemplo, no caso de veículos que viajam para o estrangeiro – e contribuem ainda para evitar a fragmentação do mercado.

O sistema *eCall* à escala da UE foi concebido para minimizar o impacto sobre todas as partes interessadas da cadeia de valor (indústria automóvel, operadores de redes móveis e Estados-Membros-PSAP) e para repartir esse impacto equitativamente.

3.3. Explicação pormenorizada da proposta

Artigos 2.º, 4.º e 5.º:

A proposta requer que os novos modelos de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros sejam construídos de modo a garantir que, em caso de acidente grave, seja gerada automaticamente uma chamada de urgência (*eCall*) para o número 112. Deve também ser possível acionar manualmente chamadas de urgência para o 112 (*eCalls*).

Artigo 6.º

Devido à natureza das informações prestadas por este serviço, estão previstas regras de proteção da privacidade e dos dados.

Artigos 5.º, 6.º e 8.º:

A Comissão tem poderes para adotar atos delegados no que diz respeito a:

- Requisitos técnicos pormenorizados e ensaios para a homologação dos sistemas *eCall* de bordo, que se basearão nas normas referidas no artigo 5.º;
- Privacidade e proteção dos dados;
- Isenções aplicáveis a veículos para fins especiais e para outros casos justificados. As isenções serão em número limitado.

Artigo 12.º

O regulamento será aplicável a partir de 1 de outubro de 2015.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

O presente regulamento delegado não tem incidência no orçamento da UE.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

O ato proposto incide em matérias respeitantes ao EEE, pelo que o seu âmbito deve ser alargado ao Espaço Económico Europeu.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema *eCall* de bordo em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁴,

Tendo em conta o parecer da Autoridade Europeia para a Proteção de Dados,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Foi instituído um sistema global de homologação de veículos a motor da União pela Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos («Diretiva-Quadro»)⁵.
- (2) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que diz respeito a diversos elementos de segurança e de proteção ambiental foram harmonizados a nível da União, a fim de garantir um nível elevado de segurança rodoviária em toda a União.
- (3) A fim de continuar a melhorar a segurança rodoviária, a Comunicação intitulada «*eCall*: Avançar para a implantação»⁶ prevê novas medidas destinadas a acelerar a implantação, na União, de um serviço de chamadas de urgência a partir de veículos. Uma das medidas sugeridas consiste em tornar obrigatória a instalação de sistemas *eCall* em todos os veículos novos, começando pelos veículos das categorias M₁ e N₁, conforme definidas no anexo II da Diretiva 2007/46/CE.
- (4) Em 3 de julho de 2012, o Parlamento Europeu aprovou o «Relatório sobre a regulamentação introdutória do serviço de chamadas de urgência a nível da UE»⁷, instando a Comissão a apresentar uma proposta, no âmbito da Diretiva 2007/46/CE, para garantir a implantação obrigatória de um sistema *eCall* público, baseado no número 112, até 2015.

⁴ JO C [...] de [...], p. [...].

⁵ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁶ COM (2009) 434 final.

⁷ 2012/2056(INI).

- (5) Espera-se que o sistema *eCall* da União reduza o número de acidentes de viação mortais na União, bem como a gravidade dos ferimentos por estes causados. A introdução obrigatória do sistema *eCall* iria tornar o serviço acessível a todos os cidadãos e, conseqüentemente, contribuir para diminuir o sofrimento humano e os custos dos cuidados de saúde, para além de outros custos.
- (6) O fornecimento de informações de localização precisas e fiáveis é um elemento essencial para um funcionamento eficaz do sistema *eCall*. Por conseguinte, é conveniente exigir a sua compatibilidade com os serviços prestados pelos programas de navegação por satélite, incluindo os sistemas criados no âmbito dos programas Galileo e EGNOS, estabelecidos pelo Regulamento (CE) n.º 683/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, relativo ao prosseguimento da execução dos programas europeus de navegação por satélite (EGNOS e Galileo)⁸.
- (7) A obrigatoriedade de equipar os veículos com o sistema *eCall* de bordo deverá aplicar-se inicialmente apenas aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros (categorias M₁ e N₁), para os quais já exista um mecanismo de desencadeamento adequado.
- (8) A obrigatoriedade de equipar os veículos com o sistema *eCall* de bordo não deve prejudicar o direito de todas as partes interessadas, tais como os fabricantes de automóveis e os operadores independentes, oferecerem serviços de urgência adicionais e/ou de valor acrescentado, em paralelo ou com base no sistema *eCall* de bordo dos veículos baseado no número 112. No entanto, estes serviços adicionais devem ser concebidos por forma a não aumentarem a distração do condutor.
- (9) A fim de assegurar o caráter aberto do leque de escolha dos clientes e uma concorrência leal, bem como para incentivar a inovação e estimular a competitividade da indústria das tecnologias de informação da União no mercado global, o sistema *eCall* de bordo dos veículos deve ser acessível gratuitamente e sem discriminação a todos os operadores independentes e com base numa plataforma interoperável e de livre acesso, com vista a eventuais aplicações ou serviços de bordo futuros.
- (10) Com o propósito de manter a integridade do sistema de homologação, para efeitos de aplicação do presente regulamento, só devem ser aceites os sistemas *eCall* de bordo dos veículos que possam ser integralmente ensaiados.
- (11) Nos termos da Diretiva 2007/46/CE, os veículos produzidos em pequenas séries são excluídos do âmbito de aplicação dos requisitos em matéria de proteção dos ocupantes, em caso de colisão frontal e lateral. Por conseguinte, esses veículos produzidos em pequenas séries devem ser excluídos da obrigação de conformidade com os requisitos aplicáveis ao sistema *eCall*.
- (12) Os veículos para fins especiais devem ser sujeitos ao cumprimento dos requisitos aplicáveis ao sistema *eCall* instituídos pelo presente regulamento, exceto se as entidades homologadoras considerarem, mediante análise caso a caso, que o veículo em causa não pode cumprir esses requisitos devido ao fim especial a que se destina.
- (13) Segundo as recomendações formuladas pelo Grupo de proteção das pessoas no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais, instituído pelo artigo 29.º, e contidas no «Documento de trabalho sobre as implicações para a proteção dos dados e da privacidade da iniciativa *eCall*», adotado em 26 de setembro de 2006⁹, qualquer

⁸ JO L 196 de 24.7.2008, p. 1.

⁹ 1609/06/EN — WP 125.

tratamento de dados pessoais através do sistema *eCall* de bordo dos veículos deve respeitar as regras de proteção dos dados pessoais previstas na Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados¹⁰ e na Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no setor das comunicações eletrónicas (Diretiva relativa à privacidade e às comunicações eletrónicas)¹¹, em especial para garantir que os veículos equipados com sistemas *eCall* de bordo, no seu estado de funcionamento normal, baseado em chamadas *eCall* de urgência associadas ao número 112 não são rastreáveis e não estão sujeitos a qualquer sistema de localização constante e que o conjunto mínimo de dados enviados pelo sistema *eCall* de bordo dos veículos inclui as informações mínimas necessárias para o tratamento adequado das chamadas de urgência.

- (14) Os organismos europeus de normalização ETSI e CEN elaboraram normas comuns para a implantação de um serviço pan-europeu de chamadas de urgência, que se devem aplicar para efeitos do presente regulamento, visto que tal permitirá facilitar a evolução tecnológica do serviço *eCall* de bordo dos veículos, garantir a interoperabilidade e a continuidade do serviço à escala da UE e reduzir os custos da sua implementação em toda a União.
- (15) A fim de assegurar a aplicação dos requisitos técnicos comuns relativos ao sistema *eCall* de bordo dos veículos, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito a normas de execução relativas à aplicação das normas pertinentes, aos ensaios, à proteção dos dados pessoais e da privacidade e a isenções a conceder a determinados veículos ou a classes de veículos das categorias M₁ e N₁. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível dos peritos. Ao elaborar e redigir os atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (16) Os fabricantes de veículos devem dispor de tempo suficiente para se adaptarem aos requisitos técnicos do presente regulamento.
- (17) O presente regulamento é um regulamento específico no contexto do procedimento de homologação CE instituído pela Diretiva 2007/46/CE e, conseqüentemente, os anexos I, III, IV, VI, IX e XI dessa diretiva devem ser alterados em conformidade.
- (18) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, designadamente a consecução do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos comuns aplicáveis aos veículos novos homologados e equipados com o sistema *eCall* de bordo, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão da ação em causa, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

¹⁰ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

¹¹ JO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º
Objeto

O presente regulamento estabelece os requisitos técnicos para a homologação CE de veículos no que se refere ao sistema *eCall* de bordo.

Artigo 2.º
Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável aos veículos das categorias M₁ e N₁, conforme definidos no anexo II, pontos 1.1.1 e 1.2.1, da Diretiva 2007/46/CE.

Artigo 3.º
Definições

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis, para além das definições constantes do artigo 3.º da Diretiva 2007/46/CE e do artigo 2.º do Regulamento Delegado (UE) n.º 305/2013 da Comissão¹², as seguintes definições:

- (1) «Sistema *e-Call* de bordo dos veículos», um sistema ativado automaticamente, através de sensores instalados no veículo, ou manualmente, que transmite, através de redes de comunicações móveis sem fios, um conjunto mínimo normalizado de dados e estabelece um canal áudio, baseado no número 112, entre os ocupantes do veículo e um posto público de atendimento de chamadas de urgência;
- (2) «Sistema de bordo do veículo» designa um equipamento a bordo do veículo, bem como os meios para desencadear, gerir e efetuar a transmissão *eCall* através de redes públicas de comunicações móveis sem fios, que estabeleceu uma ligação entre o veículo e um meio de executar o serviço *eCall* através de uma rede pública de comunicações móveis sem fios.

Artigo 4.º
Obrigações gerais dos fabricantes

Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos modelos de veículos a que se refere o artigo 2.º estão equipados com um sistema *eCall* de bordo, em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados adotados nos termos do presente regulamento.

Artigo 5.º
Obrigações específicas dos fabricantes

1. Os fabricantes devem assegurar que todos os novos modelos de veículos são fabricados e homologados em conformidade com os requisitos enunciados no presente regulamento e nos seus atos delegados adotados de acordo com o presente regulamento.
2. Os fabricantes devem demonstrar que todos os seus novos modelos de veículos são fabricados por forma a garantir que, em caso de um acidente grave ocorrido no território da União, é gerada automaticamente uma chamada *eCall* para o 112, o número único europeu de chamadas de urgência.

¹² JO L 91 de 3.4.2013, p. 1.

Os fabricantes devem demonstrar que os veículos novos são fabricados de modo a garantir que uma chamada *eCall* para o 112, o número único europeu de chamadas de urgência, pode também ser ativada manualmente.

3. Os fabricantes devem assegurar que os recetores dos sistemas de bordo dos veículos são compatíveis com os serviços de localização prestados pelos sistemas de navegação por satélite, incluindo os sistemas Galileo e EGNOS.
4. Para efeitos de homologação, só devem ser aceites os sistemas *eCall* de bordo dos veículos que podem ser objeto de ensaio.
5. Os sistemas *eCall* de bordo dos veículos devem obedecer aos requisitos da Diretiva 1999/5/CE¹³ e do Regulamento n.º 10 da UNECE¹⁴.
6. O sistema *eCall* de bordo dos veículos deve ser acessível a todos os operadores independentes, gratuitamente e sem discriminação, pelo menos para efeitos de reparação e manutenção.
7. A Comissão deve ser dotada dos poderes necessários para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 9.º, instituindo requisitos técnicos e de ensaio detalhados aplicáveis à homologação dos sistemas *eCall* de bordo dos veículos e procedendo à alteração da Diretiva 2007/46/CE em conformidade.

Os requisitos técnicos e de ensaio a que se refere o primeiro parágrafo devem basear-se nos requisitos previstos nos n.ºs 3, 4 e 6 e nas seguintes normas, sempre que aplicáveis:

- a) EN 16072 «*Intelligent transport system-ESafety-PanEuropean eCall-Operating requirements*»;
- b) EN 16062 «*Intelligent transport systems-ESafety-ECall high level application requirements (HLAP)*»;
- c) EN 16454 «*Intelligent transport systems - eSafety - eCall end to end conformance testing*», no que diz respeito à conformidade do sistema *eCall* de bordo dos veículos com o sistema *eCall* pan-europeu;
- d) Quaisquer outras normas europeias ou com os regulamentos UNECE relativos aos sistemas *eCall*.

Artigo 6.º

Regras em matéria de privacidade e de proteção de dados

- 1 Em conformidade com a Diretiva 95/46/CE e a Diretiva 2002/58/CE, os fabricantes devem assegurar que os veículos equipados com o sistema *eCall* de bordo não são rastreáveis e não estão sujeitos a uma localização constante no seu estado normal de funcionamento do serviço *eCall*.

No sistema *eCall* de bordo, devem ser integradas tecnologias de reforço da privacidade, para proporcionar aos seus utilizadores o nível desejado de proteção da privacidade, bem como as salvaguardas necessárias para evitar uma vigilância e utilização abusivas.

¹³ JO L 91 de 7.4.1999, p. 10.

¹⁴ JO L 254 de 20.9.2012, p. 1.

2. O conjunto mínimo de dados enviados pelo sistema *eCall* de bordo dos veículos deve incluir as informações mínimas necessárias para o tratamento exigido das chamadas de urgência.
3. Os fabricantes devem assegurar que são fornecidas aos utilizadores do sistema *eCall* informações claras e exaustivas sobre o tratamento de dados efetuado através do sistema *eCall*, em especial no que diz respeito:
 - a) À referência à base jurídica para o tratamento de dados;
 - b) Ao facto de o sistema *eCall* de bordo do veículo estar ativado por defeito;
 - c) Às modalidades de tratamento de dados que o sistema *eCall* de bordo dos veículos executa;
 - d) À finalidade do tratamento de dados do sistema *eCall*;
 - e) Os tipos de dados recolhidos e tratados e os destinatários desses dados;
 - f) O prazo de conservação dos dados no sistema instalado a bordo do veículo;
 - g) O facto de não haver uma localização constante do veículo;
 - h) As condições para o exercício dos direitos das pessoas em causa;
 - i) Todas as informações adicionais necessárias no que respeita ao tratamento de dados pessoais em relação à prestação de um serviço *eCall* privado e/ou outros serviços de valor acrescentado.
4. A Comissão deve ser poderes para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 9.º, que devem definir, com mais pormenor, o requisito de ausência de rastreabilidade e localização, bem como as tecnologias de reforço da proteção da privacidade a que se refere o n.º 1 e, ainda, as modalidades de tratamento dos dados pessoais e das informações relativas ao utilizador, a que se refere o n.º 3.

Artigo 7.º
Obrigações dos Estados-Membros

Com efeitos a partir de 1 de outubro de 2015, as autoridades nacionais só podem conceder a homologação CE no que diz respeito ao sistema *eCall* de bordo aos novos modelos de veículos que cumpram o disposto no presente regulamento e nos atos delegados adotados nos termos do presente regulamento.

Artigo 8.º
Isenções

1. A Comissão pode isentar determinados veículos ou classes de veículos das categorias M₁ e N₁ da obrigação de instalar sistemas *eCall* de bordo, prevista no artigo 4.º, se, no seguimento de uma análise custo-benefício, efetuada ou encomendada pela Comissão, e tendo em conta todos os aspetos relevantes de segurança, a aplicação de tais sistemas não se revele adequada ao veículo ou à categoria de veículos em causa.
2. A Comissão deve ter poderes para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 9.º, a fim de definir as isenções a que se refere o n.º 1. Essas isenções devem abranger os veículos para fins especiais e os veículos sem almofadas de ar (*airbags*), e ser limitadas em número.

Artigo 9.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. Os poderes de adotar atos delegados a que se referem o artigo 5.º, n.º 7, o artigo 6.º, n.º 4, e o artigo 8.º, n.º 2, são conferidos à Comissão por prazo indeterminado, a partir de [...] [Serviço das Publicações: inserir a data exata de entrada em vigor].
3. A delegação de poderes a que se referem o artigo 5.º, n.º 7, o artigo 6.º, n.º 4, e o artigo 8.º, n.º 2, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior especificada na mesma. Não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 5.º, n.º 7, no artigo 6.º, n.º 4, e no artigo 8.º, n.º 2, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções, no prazo de dois meses a contar da notificação do ato, a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo deve ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 10.º

Sanções por incumprimento.

1. Os Estados-Membros devem estabelecer as regras relativas às sanções aplicáveis por incumprimento do disposto no presente regulamento e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar as referidas disposições à Comissão, devendo notificá-la o mais rapidamente possível de qualquer alteração posterior que lhes diga respeito.
2. Os tipos de incumprimento sujeitos a sanções incluem, pelo menos, os seguintes casos:
 - a) Prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou procedimentos com vista à retirada de veículos do mercado;
 - b) Falsificação de resultados de ensaios de homologação;
 - c) A omissão de dados ou especificações técnicas suscetíveis de conduzir à retirada do veículo ou à revogação da homologação.

Artigo 11.º

Alterações à Diretiva 2007/46/CE

Os anexos I, III, IV, VI, IX e XI da Diretiva 2007/46/CE são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 12.º
Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de 1 de outubro de 2015.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu,
O Presidente

Pelo Conselho,
O Presidente

ANEXO

Alteração à Diretiva 2007/46/CE

A Diretiva 2007/46/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) No anexo I, são aditados os pontos 12.8 e 12.8.1:
«12.8. Sistema *eCall*
12.8.1. Descrição e/ou desenhos»;
- (2) No anexo III, parte I, secção A, são aditados os seguintes pontos 12.8 e 12.8.1:
«12.8. Sistema *eCall*
12.8.1. Presença: sim/não (1)».
- (3) O anexo IV, parte 1, é alterado da seguinte forma:
 - a) No quadro, é aditado o elemento 71 com a seguinte redação:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	Aplicabilidade									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) n.º [...]	X			X						

- b) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

- i) No quadro 1, é aditado o elemento 71 com a seguinte redação:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	Questões específicas	Aplicabilidade e requisitos específicos
71.	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) n.º [...]		N/A

- ii) No quadro 2, é aditado o elemento 71 com a seguinte redação:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	Questões específicas	Aplicabilidade e requisitos específicos
71.	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) n.º [...]		N/A

- (4) No anexo VI, apêndice do modelo A, no quadro, é aditado o elemento 71 com a seguinte redação:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar ⁽¹⁾	Alterado por	Aplicável às versões
71.	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) n.º [...]		

(5) O anexo IX é alterado do seguinte modo:

a) A parte I, modelo B, é alterada do seguinte modo:

i) O Lado 2, «Categoria de veículos M₁», é alterado do seguinte modo:

– O ponto 52 passa a ter a seguinte redação:

«52. Presença do sistema *eCall*: sim/não»

– É aditado o seguinte ponto 53:

«53. Observações⁽¹¹⁾:»;

ii) O Lado 2, «Categoria de veículos N₁», é alterado do seguinte modo:

– O ponto 52 passa a ter a seguinte redação:

«52. Presença do sistema *eCall*: sim/não»;

– É aditado o seguinte ponto 53:

«53. Observações⁽¹¹⁾:»;

b) Na parte II, o modelo C2, é alterado do seguinte modo:

i) O Lado 2, «Categoria de veículos M₁», é alterado do seguinte modo:

– O ponto 52 passa a ter a seguinte redação:

«52. Presença do sistema *eCall*: sim/não»;

– É aditado o seguinte ponto 53:

«53. Observações⁽¹¹⁾:»;

ii) O Lado 2, «Categoria de veículos N₁», é alterado do seguinte modo:

– O ponto 52 passa a ter a seguinte redação:

«52. Presença do sistema *eCall*: sim/não»;

– É aditado o seguinte ponto 53:

«53. Observações⁽¹¹⁾:»;

(6) No anexo XI, apêndice 1, no quadro, é aditado o elemento 71 com a seguinte redação:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
71.	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) n.º [...]	A	A	N/A	N/A

»