



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**mis käsitleb sõidukisisese automaatsete hädaabikõnede eCall-süsteemi
kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi
2007/46/EÜ**

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANeku TAUST

Käesoleva ettepaneku eesmärk on võtta EÜ mootorsõidukite tüübikinnituse süsteemis kasutusele sõidukisisese automaatse hädaabikõnede süsteemi (edaspidi „eCall-süsteem”) kasutamise nõue. Käesolev ettepanek kuulub rea ELi õigusaktide juurde, millega tagatakse 1. oktoobriks 2015 hädaabinumbri 112 põhineva eCall-teenuse kasutuselevõtmine. Ülejäänud peamised kõnealuse eCall-algatusega seotud õigusaktid on järgmised:

- Komisjoni soovitus 2011/750/EL, 8. september 2011, mis käsitleb ELi-ülese eCall-teenuse toetamist sõidukist numbrile 112 valitud hädaabikõnede („eCall-kõned”) edastamiseks elektroonilistes sidevõrkudes,¹
- Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 305/2013, 26. november 2012, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL seoses koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) ühtlustatud kasutuselevõtuga kogu ELis²
- Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse (EL) nr .../..., xx.xx.20xxx, kohta, mis käsitleb koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) kasutamist³

Kõnealused erinevad dokumendid on vastastikku täiendavad ning võimaldavad hädaabinumbri 112 põhineva eCall-teenuse 1. oktoobriks 2015. täielikult kasutusele võtta.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

2.1. Konsulteerimine huvitatud isikutega

Käesolev ettepanek põhineb peamiste sidusrühmadega peetud ulatuslikel konsulteerimistel.

Tegevuskava „CARS 2020: konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku Euroopa autotööstuse nimel” vastuvõtmiseni viinud protsessi käigus konsulteeriti sidusrühmade ja eelkõige CARS 21 kõrgetasemelise töörühmaga. Käesolev ettepanek kujutab endast järgmise meetme võtmist: „arukate transpordisüsteemide, sealhulgas koostöösüsteemide, eelkõige kogu ELi hõlmava sõidukisisese automaatsete hädaabikõnede süsteemi eCall kasutuselevõtmise toetamine.”

Ettepanekus võetakse ühtlasi arvesse kõiki eCall-süsteemi mõju hindamise käigus peetud konsultatsioone. Nimetatud konsultatsioonid hõlmavad eelkõige selliste sidusrühmade ulatuslikku panust, kes tegutsevad erinevatel foorumitel, nagu Euroopa eCall-süsteemi rakendamise platvorm, eCall-süsteemi häirekeskuste eksperdirühm ja eSafety/i-Mobility foorumi raames tegutsev eCall-teenuse juhtrühm, ning avalikku konsultatsiooni eCall-süsteemi rakendamise kohta, mis oli avatud 19. juulist 19. septembrini 2010.

Käesolevas ettepanekus võetakse arvesse ka Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma arvamust. Kõnealune 25-liikmeline nõuanderühm koosneb intelligentsete transpordisüsteemide teenuste osutajate, kasutajate ühenduste, transpordiettevõtjate ja rajatiste käitajate, tootjate, sotsiaalpartnerite, kutseliitude, kohalike ametiasutuste ning muude asjaomaste foorumite kõrgetasemelistest esindajatest.

¹ ELT L 303, 22.11.2011, lk 46.

² ELT L 91, 3.4.2013, lk 1.

³ ELT [...], [...], lk [...].

2.2. Mõjuhinnang ja tasuvusanalüüs

eCall-süsteemi mõjuhinnangu osana teostati kolme väljapakutud valikuvariandi, sealhulgas reguleerivaid meetmeid käsitleva eelistatud valiku kohta põhjalik tasuvusanalüüs.

Valituks osutunud valiku (valik 3) tasuvusanalüüsist nähtub, et kõik kolm eCall-süsteemi reguleerivad meetmed (sõidukisisesed seadmed, telekommunikatsioon, häirekeskused) on üksteisest lahutamatud.

2.2.1. Peamise kasu analüüs

Mõjuhinnangus ja paljudes sealhulgas riiklikes uuringutes kindlaks tehtud kasu hõlmab järgmist:

- surmaga lõppenud liiklusõnnetuste vähendamine (kui kõik sõidukid on varustatud eCall-seadmetega, siis vahemikus 1–10 %, sõltuvalt riigi rahvastikutihedusest, teede- ja päästetaristutest);
- vigastuste raskusastme vähendamine (vahemikus 2–15 %);
- liiklusõnnetustest tulenevate ummikutega seotud kulude vähendamine. See tuleneb tõhusamast tegutsemisest õnnetuste korral, kuna õnnetusest teatatakse viivitamata häirekeskustele, kust teave edastatakse asjaomasele liiklusjuhtimiskeskusele, millel on võimalik kohe teavitada teisi liiklejaid ja aidata vähendada järgnevat õnnetusi;
- päästeteenistuste töö hõlbustamine ja päästemeeskonna (nt tuletõrjujad) turvalisuse suurendamine lõksujäänud inimeste väljaaitamisel, kuna eCall-sõnumis sisalduvas miinimumteabes esitatakse muu hulgas andmed ka kasutatud kütuseliigi kohta;
- teeäärsete hädaabikõneseadmete vähendamine, kuna kõikidel liiklejatel on võimalik teha hädaabikõne oma sõidukist.

2.2.2. Tulude-kulude suhe

Tulu on hinnatud ka rahalises väärtuses ning eri valikute ja asjaomaste kategooriate jaoks on koostatud tulude-kulude analüüs. Hinnanguline suhe on arvutatud kuni aastani 2033, mis on eelistatud valikus eeldatav aasta eCall-teenuse täielikuks kasutuselevõtuks.

	Valik 1 ELi meetmed puuduvad	Valik 2 Vabatahtlikkusel põhinev lähenemisviis	Valik 3 Reguleerivad meetmed
Tulude-kulude suhe	0.29	0.68	1.74

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3.1. Õiguslik alus

Õiguslikuks aluseks on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 114.

3.2. Subsidiaarsus ja proportsionaalsus

Vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele (Euroopa Liidu lepingu artikli 5 lõige 3) tuleb ELi tasandil võtta meetmeid ainult juhul, kui liikmesriigid üksinda ei suuda kavandatud eesmärgi piisavalt saavutada ning seepärast saab kõnealuseid eesmärgi kavandatud meetmete ulatuse või mõju tõttu paremini saavutada ELi tasandil.

Liiklusohutus on suur probleem kõikide inimeste jaoks kogu Euroopa Liidus. Koostalitlusvõimelist eCall-süsteemi käsitleva kogu ELi hõlmava algatuse eesmärk on võtta ELis kõikides autodes kasutusele miinimumfunktsioonid, mis on vajalikud tagamaks, et päästeteenistused saaksid hädaabikõnedele adekvaatselt reageerida. Praegu tehakse eri liikmesriikides aastas enam kui 100 miljonit maanteereisi ja Euroopa Liidu jätkuva konsolideerumise tulemusena (kaupade, inimeste ja teenuste vaba liikumise kaudu) nende arv üha kasvab. Teenuse koostalitlusvõimelisuse ja pidevuse tagamiseks kogu Euroopas on vaja ELi tasandi meetmeid, kuna iga liikmesriik eraldi ei suuda nimetatud eesmärki rahuldaval tasemel saavutada. ELi tasandi meetmete võtmine, kasutades Euroopa standardiorganisatsioonide (CEN ja ETSI) poolt heakskiidetud Euroopa ühiseid eCall-süsteemi standardeid, tagab hädaabiteenuse tõhusa osutamise kogu Euroopas, näiteks välismaal reisivate sõidukite puhul, ja aitab vältida turu killustumist.

Kogu ELi hõlmav eCall-süsteem on kavandatud viisil, millega minimeeritakse mõju kõikidele väärtusahela sidusrühmadele (autotööstus, mobiilsideoperaatorid, liikmesriigid/häirekeskused) ja jaotatakse nimetatud mõju ühtlaselt.

3.3. Ettepaneku üksikasjalik selgitus

Artiklid 2, 4 ja 5:

Ettepanekuga nähakse ette, et uut tüüpi sõidua autod ja väikesed tarbesõidukid ehitatakse viisil, millega tagatakse raske liiklusõnnetuse korral hädaabi kõne (eCall) automaatne ühendumine hädaabinumbri 112. Samuti peab olema võimalik hädaabikõnede (eCall) manuaalne tegemine numbrile 112.

Artikkel 6:

Kõnealuse teenuse kaudu edastatava teabe laadi tõttu on esitatud ka eraelu puutumatust ja andmekaitset käsitlevad eeskirjad.

Artiklid 5, 6 ja 8:

Komisjonil on volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad:

- sõidukisisesest eCall-süsteemide tüübikinnituste üksikasjalikke tehnilisi nõudeid ja katseid, mille aluseks on artiklis 5 osutatud standardid;
- eraelu puutumatust ja andmekaitset;
- eriotstarbelisi sõidukeid ja muid põhjendatud juhtumeid hõlmavaid erandeid. Erandid on arvuliselt piiratud.

Artikkel 12:

Määrust kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2015.

4. MÕJU EELARVELE

Määrus ei mõjuta ELi eelarvet.

5. TÄIENDAV TEAVE

Kavandatavas õigusaktis käsitletakse Euroopa Majanduspiirkonnaga seotud küsimust, mistõttu tuleks seda kohaldada ka Euroopa Majanduspiirkonnas.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

mis käsitleb sõidukisisesse automaatsete hädaabikõnede eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁴,

võttes arvesse Euroopa andmekaitseinspektori arvamust,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiviga 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta („raamdirektiiv”),⁵ on kehtestatud põhjalik liidu tüübikinnituse süsteem mootorsõidukitele.
- (2) ELi tasandil ühtlustati mootorsõidukite turva- ja keskkonnaküsimustega seotud tüübikinnituste erinevad tehnilised nõuded, et tagada kogu ELis liiklusohutuse kõrge tase.
- (3) Liiklusohutuse parandamiseks esitatakse teatistes „Aeg rakendada automaatse hädaabikõne süsteem eCall”⁶ uusi meetmeid, millega kiirendada sõidukisisesse hädaabikõne süsteemi rakendamist ELis. Ühe soovitatud meetme kohaselt muudetakse eCall-süsteemi sõidukisisesse osa paigaldamine kohustuslikuks kõigi uute sõidukite puhul alates sõidukikategooriatest M₁ ja N₁ vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ II lisas esitatud määratlustele.
- (4) Euroopa Parlament kiitis 3. juulil 2012 heaks aruande „Kodanikele mõeldud uus hädaabikõne teenus eCall”,⁷ milles kutsuti komisjoni üles esitama direktiivi 2007/46/EÜ raames ettepaneku, millega tagada hädaabinumbri 112 tehtavatel kõnedel põhineva avaliku eCall-süsteemi kohustuslik kasutuselevõtmine 2015. aastaks.

⁴ ELT C [...], [...], lk [...].

⁵ ELT L 263, 09.10.2007, lk 1.

⁶ KOM(2009) 434 (lõplik).

⁷ 2012/2056(INI).

- (5) Loodetakse, et ELi eCall-süsteem aitab vähendada nii surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arvu ELis kui ka liiklusõnnetuste põhjustatud vigastuste raskusastet. eCall-süsteemi kohustuslik kasutuselevõtmine muudaks kõnealuse teenuse kättesaadavaks kõigile kodanikele ning aitaks seega vähendada inimkannatusi ja tervishoiu- ning muid kulusid.
- (6) Täpse positsioneerimisteabega varustamisel on sõidukisisese eCall-süsteemi tõhusas toimimises täita oluline osa. Seetõttu on asjakohane nõuda süsteemi ühilduvust satelliitnavigatsiooni programmide osutatud teenustega, sealhulgas programmide Galileo ja EGNOS raames loodud süsteemidega, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määruses (EÜ) nr 683/2008 Euroopa satelliitnavigatsiooni programmide (EGNOS ja Galileo) rakendamise jätkamise kohta⁸.
- (7) Sõidukite sõidukisisese eCall-süsteemiga varustamise kohustus peaks esialgselt kehtima ainult uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite suhtes (kategooriad M₁ ja N₁), millel on juba olemas asjaomane käivitusmehhanism.
- (8) Sõidukite sõidukisisese eCall-süsteemiga kohustuslik varustamine ei tohiks piirata kõigi sidusrühmade (nagu näiteks autotootjad ja sõltumatud ettevõtjad) õigust pakkuda täiendavaid hädaabi- ja/või lisaväärtusteenuseid, mis oleksid hädaabinumbri 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemiga paralleelsed või toetuksid sellele. Kõnealused täiendavad teenused ei tohiks siiski autojuhi tähelepanu liigselt häirida.
- (9) Tarbijatele vaba valiku ja ausa konkurentsi tagamiseks ning innovatsiooni julgustamiseks ja maailmaturul ELi infotehnoloogia tööstuse konkurentsivõime suurendamiseks peaks kõigil sõltumatutel ettevõtjatel olema tasuta ja diskrimineerimata juurdepääs sõidukisisesele eCall-süsteemile ning süsteemi aluseks peaks olema koostalitlusvõimeline ja avatud juurdepääsuga platvorm võimalikele tulevastele sõidukisisestele rakendustele või teenustele.
- (10) Tüübikinnitussüsteemi ühtsuse säilitamiseks tuleks käesoleva määruse kohaldamisel heaks kiita ainult täielikult katsetuse läbinud sõidukisisesed eCall-süsteemid.
- (11) Direktiivi 2007/46/EÜ alusel ei kohaldata väikeseeriana toodetud sõidukite suhtes kohustust, mis käsitleb reisijate kaitset laup- ja külgkokkupõrke korral. Seetõttu ei tuleks kõnealuste väikeseeriana toodetud sõidukite suhtes kohaldada ka kohustust täita eCall-süsteemi nõudeid.
- (12) Eriotstarbeliste sõidukite suhtes ei kohaldata käesolevas määruses sätestatud eCall-süsteemi nõudeid ainult juhul, kui juhtumipõhiselt on tüübikinnitusasutused seisukohal, et teatav sõiduk ei vasta kõnealustele nõuetele seetõttu, et tegemist on eriotstarbelise sõidukiga.
- (13) Vastavalt artikli 29 alusel asutatud andmekaitse töörühma soovitudele, mis esitati 26. septembril 2006 vastu võetud töödokumendis eCall-algatuse mõju kohta andmekaitsele ja eraelu puutumatusele,⁹ peab sõidukisisese eCall-süsteemi kaudu teostatav isikuandmete töötlemine toimuma kooskõlas isikuandmete kaitse eeskirjadega, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivis 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta¹⁰ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiivis 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatuse kaitset elektroonilise side sektoris (eraelu puutumatust ja

⁸ ELT L 196, 24.07.2008, lk 1.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

¹⁰ ELT L 281, 23.11.1995, lk 31.

elektroonilist sidet käsitlev direktiiv)¹¹, tagamaks, et sõidukisises eCall-süsteemiga varustatud sõidukid, mis tavaolukorras on seotud hädaabinumbri 112, ei oleks jälgitavad ja nende suhtes ei kohaldataks pidevat seiret ning sõidukisises eCall-süsteemi edastatav teave sisaldaks hädaabikõnede asjakohaseks käsitlemiseks nõutavaid miinimumandmeid.

- (14) Euroopa standardiorganisatsioonid ETSI ja CEN on käesolevas määruses osutatud üleeuroopalise eCall-teenuse rakendamiseks välja töötanud ühised standardid, mida tuleks käesoleva määruse puhul kohaldada, kuna see lihtsustaks sõidukisises eCall-teenuse arengut, tagaks teenuse koostalitlusvõime ja pidevuse kogu ELis ning vähendaks rakenduskulusid kogu ELi jaoks.
- (15) Sõidukisises eCall-süsteemiga seotud ühtsete tehniliste nõuete kohaldamise tagamiseks tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 290 vastu õigusakte üksikasjalike eeskirjade kohta, mis käsitlevad asjaomaste standardite kohaldamist katsetamisel, isikuandmete ja eraelu kaitset ning teatavatele M₁- ja N₁-kategooria sõidukitele või sõidukiklassidele tehtavaid erandeid. Eriti oluline on, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (16) Sõidukitootjatele tuleks anda käesoleva määruse tehniliste nõuetega kohanemiseks piisavalt aega.
- (17) Käesoleva määruse puhul on direktiivis 2007/46/EÜ sätestatud EÜ tüübikinnitusmenetluse kontekstis tegemist uue üksikmäärusega ning seetõttu tuleks kõnealuse direktiivi I, III, IV, VI, IX ja XI lisa vastavalt muuta.
- (18) Kuna liikmesriigid ei suuda käesoleva määruse eesmärki – siseturu väljakujundamist ühtsete tehniliste nõuete kehtestamise kaudu sõidukisises eCall-süsteemiga varustatud uutele tüübikinnitusega sõidukitele – piisavalt saavutada ning seda on meetme ulatuse tõttu parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid vastavalt Euroopa Liidu asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttele. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus selle eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1 *Reguleerimisese*

Käesoleva määrusega kehtestatakse sõidukite EÜ tüübikinnituse tehnilised nõuded seoses sõidukisises eCall-süsteemiga.

Artikkel 2 *Reguleerimisala*

Käesolevat määrust kohaldatakse M₁- ja N₁-kategooria sõidukite suhtes, nagu on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ II lisa punktides 1.1.1 ja 1.2.1.

¹¹ ELT L 201, 31.07.2002, lk 37.

Artikkel 3 *Mõisted*

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse lisaks direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 3 ja komisjoni delegeeritud määruse (EL) nr 305/2013¹² artiklis 2 sätestatud mõistetele järgmisi mõisteid:

- (1) „sõidukisisene eCall-süsteem” – süsteem, mis aktiveeritakse kas automaatselt sõidukisestest andurite kaudu või käsitsi ja mis edastab mobiilsidevõrkude kaudu standarditud miinimumteabe ja loob hädaabinumbril 112 põhineva audiokanali sõidukis viibivate isikute ning häirekeskuse vahel;
- (2) „sõidukisisene süsteem” – sõidukisisene varustus koos vahenditega eCall-ülekande algamiseks, juhtimiseks ja teostamiseks üldkasutatava traadita mobiilsidevõrgu kaudu, millega luuakse sõidukiga ühendus, ning vahendid eCall-teenuste teostamiseks üldkasutatava traadita mobiilsidevõrgu kaudu.

Artikkel 4 *Tootjate üldised kohustused*

Tootjad tõendavad, et kõik artiklis 2 osutatud uued sõidukitüübid on vastavalt käesolevale määrusele ja käesoleva määruse alusel vastuvõetud delegeeritud õigusaktidele varustatud sõidukisisesega eCall-süsteemiga.

Artikkel 5 *Tootjate erikohustused*

1. Tootjad tagavad, et kõik uued sõidukitüübid toodetakse ja neile antakse tüübikinnitus vastavalt käesolevas määruses ja käesoleva määruse alusel vastuvõetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele.
2. Tootjad tõendavad, et kõik uued sõidukitüübid toodetakse selliselt, et liidu territooriumil aset leidva raske liiklusõnnetuse korral on tagatud eCall-kõne automaatne ühendumine Euroopa ühtse hädaabinumbriga 112.
Tootjad tõendavad, et uued sõidukid toodetakse selliselt, et eCall-kõne ühendumine Euroopa ühtse hädaabinumbriga 112 oleks tagatud ka manuaalselt.
3. Tootjad tagavad, et sõidukisisesega süsteemi andurid ühilduvad satelliitnavigatsiooni programmide osutatud teenustega, sealhulgas programmide Galileo ja EGNOS raames loodud süsteemidega.
4. Tüübikinnituse saamiseks sobivad ainult katsetuse läbivad sõidukisisesed eCall-süsteemid.
5. Sõidukisisesed eCall-süsteemid on kooskõlas direktiivi 1999/5/EÜ¹³ ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 10¹⁴ nõuetega.
6. Sõidukisisene eCall-süsteem on kõigile sõltumatutele ettevõtjatele tasuta ja ilma diskrimineerimata juurdepääsetav vähemalt remondi- ja hooldustööde teostamiseks.

¹² ELT L 91, 3.4.2013, lk 1.

¹³ EÜT L 91, 7.4.1999, lk 10.

¹⁴ ELT L 254, 20.9.2012, lk 1.

7. Komisjonile antakse volitused võtta vastavalt artiklile 9 vastu delegeeritud õigusakte, millega kehtestatakse sõidukisisesete eCall-süsteemide tüübikinnituse üksikasjalikud tehnilised nõuded ja katsed ning muudetakse vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ.

Käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud tehniliste nõuete ja katsete aluseks on lõigetes 3, 4 ja 6 järgmiste standardite kohta kehtestatud nõuded:

- a) EN 16072 „Intelligentsed transpordisüsteemid – eSafety – üleeuroopaline eCall-süsteem – käitamishõlmed”;
- b) EN 16062 „Intelligentsed transpordisüsteemid – eSafety – eCall-süsteemi kõrgetasemeliste rakenduste nõuded”;
- c) EN 16454 „Intelligentsed transpordisüsteemid – eSafety – eCall-süsteemi kui terviku vastavuskatsed”, seoses sõidukisisesega eCall-süsteemi vastavusega üleeuroopalisele eCall-süsteemile;
- d) mis tahes täiendavad eCall-süsteemiga seotud Euroopa standardid või ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjad.

Artikkel 6

Eraelu puutumatuse ja andmekaitse eeskirjad

1. Kooskõlas direktiividega 95/46/EÜ ja 2002/58/EÜ tagavad tootjad, et sõidukisisesega eCall-süsteemiga varustatud sõidukid ei oleks tavaolukorras seoses eCall-süsteemiga jälgitavad ja nende suhtes ei kohaldataks pidevat seiret.

Sõidukisisesele eCall-süsteemile lisatakse eraelu puutumatust soodustavaid tehnoloogiaid, et eCall-süsteemi kasutajatel oleks tagatud eraelu puutumatuse kaitse soovitud tase ning vajalikud kaitsemeetmed, mis takistavad jälgimist ja süsteemi kuritarvitamist.

2. Sõidukisisesega eCall-süsteemi kaudu edastatav miinimumteave sisaldab ainult hädaabikõnede asjakohaseks käsitlemiseks nõutavaid miinimumandmeid.
3. Tootjad tagavad, et eCall-süsteemi kasutajate kasutuses on arusaadav ja terviklik teave sõidukisisesega eCall-süsteemi kaudu toimuva andmetöötluse kohta, mis hõlmab eelkõige:
- a) viidet töötlemise õiguslikule alusele;
 - b) asjaolu, et sõidukisisesega eCall-süsteem on vaikimisi aktiveeritud olekus;
 - c) sõidukisiseses eCall-süsteemis töödeldavaid andmeid käsitlevaid tingimusi;
 - d) eCall-süsteemis andmete töötlemise eesmärki;
 - e) kogutud ja töödeldud andmete tüüpe ning nende andmete saajaid;
 - f) andmete sõidukisiseses süsteemis säilitamise ajalimiiti;
 - g) asjaolu, et sõiduki pidevat seiret ei toimu;
 - h) andmesubjekti õiguste teostamist käsitlevaid tingimusi;
 - i) mistahes vajalikku täiendavat teavet isikuandmete töötlemise kohta seoses privaatses eCall-teenuse ja/või mõne muu lisaväärtust pakkuva teenuse osutamisega.
4. Komisjonile antakse volitused võtta artikli 9 kohaselt vastu delegeeritud õigusakte, milles määratletakse täpsemalt lõikes 1 osutatud nõue jälgitavuse ja seire puudumise

ning eraelu puutumatust soodustavate tehnoloogiate kohta ning samuti lõikes 3 osutatud isikuandmete töötlemist ja kasutaja andmeid käsitlevad tingimused.

Artikkel 7 *Liikmesriikide kohustused*

Alates 1. oktoobrist 2015 annavad liikmesriikide ametiasutused seoses sõidukisisesete eCall-süsteemidega tüübikinnituse ainult sellistele uutele sõidukitüüpidele, mis on kooskõlas käesoleva määruse ning käesoleva määruse alusel vastuvõetud delegeeritud õigusaktidega.

Artikkel 8 *Erandid*

1. Komisjon võib vabastada teatavad M₁- ja N₁-kategooriatesse kuuluvad sõidukid või sõidukiklassid kohustusest paigaldada artiklis 4 sätestatud sõidukisisesene eCall-süsteem, kui komisjoni enda poolt või tema volituse alusel teostatud tulude-kulude analüüsi järel ning kõiki asjaomaseid ohutusaspekte arvesse võttes ilmneb, et kõnealuste süsteemide rakendamine ei sobi asjaomase sõiduki või sõidukiklassi omadustega.
2. Komisjonil on õigus võtta vastavalt artiklile 9 vastu delegeeritud õigusakte, milles kehtestatakse lõikes 1 osutatud erandid. Kõnealused erandid hõlmavad eriotstarbelisi sõidukeid ning ilma turvapadjata sõidukeid ning nende erandite arv on piiratud.

Artikkel 9 *Delegeeritud volituste rakendamine*

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 5 lõikes 7, artikli 6 lõikes 4 ja artikli 8 lõikes 2 osutatud volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [...] [Väljaannete Talitus lisab jõustumise täpse kuupäeva].
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 5 lõikes 7, artikli 6 lõikes 4 ja artikli 8 lõikes 2 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 5 lõike 7, artikli 6 lõike 4 ja artikli 8 lõike 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 10 *Sätete täitmata jätmise eest määratavad karistused*

1. Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse, kui tootjad ei täida käesoleva määruse sätteid, ning võtavad kõik meetmed nende rakendamise

tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad neist sätetest komisjonile ja annavad viivitamata teada nende edaspidistest muudatustest.

2. Karistatavad rikkumised on järgmised:

- a) valeandmete esitamine tüübikinnituse andmise menetluses või sõiduki tagasikutsumisega päädivas menetluses;
- b) katsetulemuste võltsimine tüübikinnituse saamiseks;
- c) selliste andmete või tehniliste kirjelduste esitamisest hoidumine, mis võivad tuua kaasa tüübikinnituse andmisest keeldumise või tüübikinnituse tühistamise.

Artikkel 11

Direktiivi 2007/46/EÜ muutmine

Direktiivi 2007/46/EÜ I, III, IV, VI, XI ja XI lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 12

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2015.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ muutmine

Direktiivi 2007/46/EÜ muudetakse järgmiselt:

- (1) I lisse lisatakse punktid 12.8 ja 12.8.1:
„12.8. eCall-süsteem
12.8.1. Kirjeldus või joonised”;
- (2) III lisa I osa A-jaos lisatakse punktid 12.8 ja 12.8.1:
„12.8. eCall-süsteem
12.8.1. Olemasolu: jah/ei (1)”;
- (3) IV lisa 1. osa muudetakse järgmiselt:
 - a) Tabelisse lisatakse punkt 71:

Jrk-nr	Teema	Õigusakt	Kohaldamine									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	eCall-süsteem	Määrus (EL) nr ...	X			X						

- (b) Liidet 1 muudetakse järgmiselt:

- i) Tabelisse 1 lisatakse punkt 71:

Jrk-nr	Teema	Õigusakt	Eriküsimused	Kohaldatavus ja erinõuded
71.	eCall-süsteem	Määrus (EL) nr ...		Ei kohaldata.

- ii) Tabelisse 2 lisatakse punkt 71:

Jrk-nr	Teema	Õigusakt	Eriküsimused	Kohaldatavus ja erinõuded
71.	eCall-süsteem	Määrus (EL) nr ...		Ei kohaldata.

- (4) VI lisa näidise A liites lisatakse tabelile punkt 71:

Jrk-nr	Teema	Viide õigustloovale aktile (1)	Muutmisdokument	Kohaldatav versioonidele
71.	eCall-süsteem	Määrus (EL) nr ...		

(5) IX lisa muudetakse järgmiselt:

a) I osa näidist B muudetakse järgmiselt:

i) Lehe pöördel „M₁-kategooria sõiduk” muudetakse järgmiselt:

- punkt 52 asendatakse järgmisega:

“52. eCall-süsteemi olemasolu jah/ei”,

- lisatakse punkt 53 järgmises sõnastuses:

“53. Märkused ⁽¹¹⁾:”;

ii) Lehe pöördel „N₁-kategooria sõiduk” muudetakse järgmiselt:

- punkt 52 asendatakse järgmisega:

“52. eCall-süsteemi olemasolu jah/ei”,

- lisatakse punkt 53 järgmises sõnastuses:

“53. Märkused ⁽¹¹⁾:”;

b) II osas muudetakse näidist C2 järgmiselt.

i) Lehe pöördel „M₁-kategooria sõiduk” muudetakse järgmiselt:

- punkt 52 asendatakse järgmisega:

“52. eCall-süsteemi olemasolu jah/ei”,

- lisatakse punkt 53 järgmises sõnastuses:

“53. Märkused ⁽¹¹⁾:”;

ii) Lehe pöördel „N₁-kategooria sõiduk” muudetakse järgmiselt:

- punkt 52 asendatakse järgmisega:

“52. eCall-süsteemi olemasolu jah/ei”,

- lisatakse punkt 53 järgmises sõnastuses:

“53. Märkused ⁽¹¹⁾:”;

(6) XI lisa 1. liites lisatakse tabelile järgmine punkt 71:

Jrk-nr	Teema	Viide õigusaktile	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
71.	eCall-süsteem	Määrus (EL) nr ...	A	A	N/A	N/A