



A7-0106/2014

13.2.2014

*****I**

SPRAWOZDANIE

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))

Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

Sprawozdawczyni: Olga Sehnalová

Sprawozdawca komisji opiniodawczej (*):
Axel Voss, Komisja Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych

(*) Zaangażowana komisja – art. 50 Regulaminu

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz, w którym wskazuje się odpowiednio obowiązujący akt i przepis, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą*. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla (przykład: „ABCD”). Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu *wytluszczonym drukiem i kursywą* i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu. Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	41
ZAŁĄCZNIK - LISTA ZGŁOSZEŃ ZE STRONY ZAINTERESOWANYCH STRON	44
OPINIA KOMISJI WOLNOŚCI OBYWATELSKICH, SPRAWIEDLIWOŚCI I SPRAW WEWNĘTRZNYCH *	46
OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII.....	61
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI	78
PROCEDURA.....	101

(*) Zaangażowana komisja – art. 50 Regulaminu

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

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)

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.

¹ Dz.U. C 341 z 21.11.2013, s. 47.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Tytuł 1

Tekst proponowany przez Komisję

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wymagań dotyczących
homologacji typu na potrzeby wdrożenia
systemu pokładowego eCall oraz
zmieniające dyrektywę 2007/46/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Poprawka

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wymagań dotyczących
homologacji typu na potrzeby wdrożenia
systemu pokładowego eCall ***opartego na
numerze alarmowym 112*** oraz zmieniające
dyrektywę 2007/46/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***(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 zadowalających postępów.***

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3) W celu dalszej poprawy
bezpieczeństwa na drogach w komunikacji

(3) W celu dalszej poprawy
bezpieczeństwa na drogach w komunikacji

„eCall: czas na wdrożenie”⁶
zaproponowano wprowadzenie nowych środków mających na celu **przyspieszenie wdrożenia** pokładowych systemów powiadamiania o wypadkach w Unii. Jednym z zaproponowanych środków jest wprowadzenie obowiązku montowania systemów pokładowych eCall we wszystkich nowych pojazdach, począwszy od kategorii M1 i N1 określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE.

⁶ COM (2009) 434 final.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Należy w dalszym ciągu usprawniać działanie służb obsługujących numer 112 w całej Unii, aby zapewniały one szybką i skuteczną pomoc w nagłych wypadkach.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5) Oczekuje się, że unijny system eCall ograniczy liczbę ofiar śmiertelnych i stopień obrażeń odnoszonych w wypadkach w ruchu drogowym w całej UE. Obowiązkowe wprowadzenie systemu eCall **zapewni** dostępność tej usługi dla wszystkich obywateli i tym samym **przyczyni** się do zmniejszenia **ludzkiego cierpienia** i do ograniczenia wydatków na opiekę zdrowotną i innych kosztów.

(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 przyczyniłoby się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych, do ograniczenia wydatków na opiekę zdrowotną, do zmniejszenia utrudnień w ruchu spowodowanych przez wypadki oraz innych kosztów

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o położeniu jest niezbędne do zapewnienia skutecznego funkcjonowania systemu pokładowego eCall. W związku z tym należy wprowadzić wymóg zapewnienia kompatybilności tego systemu z usługami

(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

świadczonymi przez programy nawigacji satelitarnej, w *tych* 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. w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo)⁸.

⁸ Dz.U. L 196 z 24.7.2008, s. 1.

kompatybilności tego systemu z usługami świadczonymi przez programy nawigacji satelitarnej, w *szczególności* systemy ustanowione w ramach programów Galileo i EGNOS, które zostały określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady⁸.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 683/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo) (Dz.U. L 196 z 24.7.2008, s. 1).

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall powinien mieć początkowo zastosowanie wyłącznie do nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (kategorie M1 i N1), w przypadku których istnieje już odpowiedni mechanizm aktywacji.

Poprawka

(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.*

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Należy promować wyposażenie istniejących typów pojazdów, które będą produkowane po październiku 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.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

Uzasadnienie

Systemy eCall oferowane przez osoby trzecie mogą współistnieć z systemami pokładowymi eCall opartymi na numerze 112 pod warunkiem, że publiczna usługa eCall oparta na numerze 112 będzie zawsze dostępna przynajmniej jako rozwiązanie zapasowe.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7c) Konsumenci 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.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall 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** dodatkowe usługi powinny zostać pomyślane w taki sposób, aby nie **rozpraszać** dodatkowo uwagi kierowcy.

Poprawka

(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. **Wszelkie** dodatkowe usługi powinny zostać pomyślane w taki sposób, aby nie **rozpraszały** dodatkowo uwagi kierowcy **oraz aby nie wpływały na funkcjonowanie systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 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.**

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) W celu zapewnienia konsumentom otwartego wyboru i uczciwej konkurencji, a także w celu wspomagania innowacji i zwiększenia konkurencyjności unijnego przemysłu informatycznego na rynku

Poprawka

(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 eCall **należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, w oparciu o interoperacyjną i ogólnodostępną platformę**, tak aby możliwe było ewentualne wprowadzenie w przyszłości dodatkowych usług lub aplikacji pokładowych.

światowym, system **pokładowy eCall 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 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.**

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Wprowadzenie jakiegokolwiek dodatkowej usługi lub aplikacji pokładowej nie powinno opóźniać wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ani jego stosowania.

Uzasadnienie

Wdrożenie interoperacyjnego ogólnounijnego systemu pokładowego eCall oznacza istotny

postęp w zakresie bezpieczeństwa drogowego, dlatego nie powinno być już opóźniane.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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 rozporządzeniem (UE) nr .../... Parlamentu Europejskiego i Rady^{1a}. Szczegółowe przepisy dotyczące testowania powinny się znaleźć w odnośnym załączniku do tego rozporządzenia.

^{1a} ***Rozporządzenie (UE) nr .../... Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylające dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. ...).***

**** Dz.U.: proszę wstawić numer rozporządzenia zawartego w dok. 2012/0184(COD) i uzupełnić w przypisie jego numer, datę i miejsce publikacji.***

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(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.

Poprawka

(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.**

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(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.

Poprawka

skreślony

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Zgodnie z zaleceniami Grupy Roboczej Art. 29 (Grupy Roboczej ds.

Poprawka

(13) Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰, dyrektywa

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.⁹, przetwarzanie danych osobowych za pomocą systemu pokładowego eCall powinno być zgodne z przepisami o ochronie danych osobowych określonymi w dyrektywie 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 danych¹⁰ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej)¹¹, zwłaszcza w celu zagwarantowania, że pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall, przy normalnym trybie funkcjonowania systemu 112 eCall, nie są identyfikowalne i nie są stale śledzone, oraz że minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall obejmuje minimalną ilość informacji wymaganych do odpowiedniej obsługi zgłoszeń alarmowych.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

¹⁰ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

¹¹ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹ oraz art. 7 i 8 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej^{11a} regulują kwestię przetwarzania danych osobowych 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 oparty na numerze 112, przy normalnym trybie funkcjonowania systemu 112 eCall, nie są identyfikowalne i nie są stale śledzone, 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.

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

^{11 a} Dz.U. C 303 z 14.12.2007, s. 1.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) W celu zapewnienia stosowania wspólnych wymagań technicznych dotyczących systemu pokładowego eCall 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. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka

(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.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Producentom pojazdów należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(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.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pojazdów produkowanych w małych seriach.

(Spójność z motywem 11 oraz punktem 3 lit. b) załącznika.)

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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*¹², stosuje się następujące definicje:

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

¹² Dz.U. L 91 z 3.4.2013, s. 1.

Uzasadnienie

Odniesienie do rozporządzenia delegowanego Komisji nr 305/2013 oznaczałoby w praktyce, że Komisja może zmieniać definicje zawarte w obecnym wniosku poprzez zmianę odpowiedniej definicji w rozporządzeniu delegowanym. Ponieważ definicje określone w niniejszym artykule uznaje się za istotne elementy rozporządzenia, nie można powierzyć Komisji uprawnień do ich określania.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1) „system pokładowy eCall” oznacza system włączany automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, który za pośrednictwem bezprzewodowych sieci łączności ruchomej **przekazuje znormalizowany minimalny zbiór** danych i **ustanawia** – w oparciu o numer 112 – **kanal** audio między kierowcą i pasażerami pojazdu a punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach;

Poprawka

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 **emituje sygnały celem umożliwienia transmisji znormalizowanego minimalnego zbioru** danych i **ustanowienia** – w oparciu o numer 112 – **kanalu** audio między kierowcą i pasażerami pojazdu a **odpowiednim** punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach;

(Poprawka horyzontalna: w przypadku jej przyjęcia termin „system pokładowy eCall” zostanie w całym tekście zastąpiony terminem „system pokładowy eCall oparty na numerze 112”)

Uzasadnienie

System pokładowy eCall to system zgłoszeń alarmowych dokonywanych albo ręcznie przez osoby znajdujące się w pojeździe za pomocą przycisku albo automatycznie poprzez aktywację czujników pokładowych w razie wypadku. Po aktywacji urządzenie pokładowe eCall wykona zgłoszenie alarmowe, przekazując informacje głosowe oraz dane bezpośrednio do najbliższych służb ratowniczych. Połączenie głosowe umożliwia osobom znajdującym się w pojeździe rozmowę z operatorem eCall i w razie konieczności odwołanie zgłoszenia w przypadku fałszywego alarmu. Jednocześnie operator eCall odbierający połączenie głosowe otrzyma minimalny zbiór danych.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

skreślony

Uzasadnienie

Proponowane w tym artykule połączenie dwóch definicji jest niezmiernie mylące, ponieważ terminy wydają się podobne lub przynajmniej powiązane, jednak definicje nakładają się na siebie i nie są w ogóle zharmonizowane, stosując odmienną terminologię. Aby uniknąć niejasności, można skreślić drugą definicję i pozostawić jedynie pierwszą jako obowiązującą w całym tekście.

Poprawka 27

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – punkt 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) „zgłoszenie eCall” oznacza zgłoszenie alarmowe na numer 112 wykonane za pomocą systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112;

Uzasadnienie

Ta definicja stanowi istotny element z punktu widzenia celów niniejszego rozporządzenia, powinna zatem znaleźć się w tekście samego wniosku.

Poprawka 28

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – punkt 2 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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;

Uzasadnienie

Ta definicja stanowi istotny element z punktu widzenia celów niniejszego rozporządzenia, powinna zatem znaleźć się w tekście samego wniosku.

Poprawka 29

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – punkt 2 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c) „minimalny zbiór danych” lub „MSD” oznacza informacje określone w normie „Transport drogowy i telematka ruchu -- eBezpieczeństwo -- eCall minimalne bazy danych” (EN 15722), przesyłane do PSAP obsługującego zgłoszenia eCall;

Uzasadnienie

Ta definicja stanowi istotny element z punktu widzenia celów niniejszego rozporządzenia, powinna zatem znaleźć się w tekście samego wniosku.

Poprawka 30

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – punkt 2 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Uzasadnienie

Ta definicja stanowi istotny element z punktu widzenia celów niniejszego rozporządzenia, powinna zatem znaleźć się w tekście samego wniosku.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 2 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2e) „publiczna bezprzewodowa sieć łączności ruchomej” oznacza bezprzewodową sieć łączności ruchomej dostępną publicznie zgodnie z dyrektywami 2002/21/WE^{1a} i 2002/22/WE^{1b} Parlamentu Europejskiego i Rady;

^{1a} ***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).***

^{1b} ***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).***

Uzasadnienie

Ta definicja stanowi istotny element z punktu widzenia celów niniejszego rozporządzenia, powinna zatem znaleźć się w tekście samego wniosku.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

Chociaż zapewnienie funkcjonalności eCall możliwe jest w pewnym zakresie dzięki wykorzystaniu rozwiązań przenośnych (na przykład telefonów komórkowych), to obowiązkowe wdrożenie w nowych pojazdach homologowanych powinno odbywać się w oparciu o wbudowane urządzenia pokładowe, ponieważ urządzenia przenośne można usunąć lub można zapomnieć o ich włączeniu.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Producenci wykazują, że **ich wszystkie** nowe typy pojazdów są konstruowane w sposób gwarantujący, że w razie poważnego wypadku, który nastąpił na terytorium Unii, automatycznie inicjowane jest zgłoszenie eCall kierowane pod **jednolity europejski** numer alarmowy 112.

Poprawka

Producenci wykazują, że nowe typy pojazdów są konstruowane w sposób gwarantujący, że w razie poważnego wypadku, **wykrytego dzięki aktywacji co najmniej jednego czujnika lub procesora w pojeździe**, który nastąpił na terytorium Unii, automatycznie inicjowane jest zgłoszenie eCall kierowane pod numer alarmowy 112.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Producenci wykazują, że nowe **pojazdy** są skonstruowane w sposób gwarantujący, że zgłoszenie eCall kierowane pod **jednolity europejski** numer alarmowy 112 może być również aktywowane ręcznie.

Poprawka

Producenci wykazują, że nowe **typy pojazdów** są skonstruowane w sposób gwarantujący, że zgłoszenie eCall kierowane pod numer alarmowy 112 może być również aktywowane ręcznie.

Poprawka 35

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Producenci gwarantują, że odbiorniki w systemach pokładowych są kompatybilne z usługami w zakresie lokalizacji zapewnianymi przez systemy nawigacji satelitarnej, w **tym** systemy Galileo i EGNOS.

Poprawka

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 **szczególności** systemy Galileo i EGNOS.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Do celów homologacji typu należy zatwierdzać tylko te systemy pokładowe eCall, które można zbadać.

Poprawka

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

Uzasadnienie

Chociaż zapewnienie funkcjonalności eCall możliwe jest w pewnym zakresie dzięki wykorzystaniu rozwiązań przenośnych (na przykład telefonów komórkowych), to obowiązkowe wdrożenie w nowych pojazdach homologowanych powinno odbywać się w oparciu o wbudowane urządzenia pokładowe, ponieważ urządzenia przenośne można usunąć lub można zapomnieć o ich włączeniu.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. System eCall należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, **co najmniej** do celów naprawy i konserwacji.

Poprawka

6. System **pokładowy** eCall **oparty na numerze 112** należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, do celów naprawy i konserwacji.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 7 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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.**

Poprawka

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 **opartych na numerze 112.**

Uzasadnienie

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE są już przewidziane w art. 11 niniejszego wniosku. Po przyjęciu niniejszego rozporządzenia stanie się ono (wraz z aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie) odrębnym rozporządzeniem w kontekście procedury homologacji typu WE przewidzianej w tej dyrektywie.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 7 – akapit drugi – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Wymagania techniczne i badania, o których mowa w akapicie pierwszym, są

Poprawka

Wymagania techniczne i badania, o których mowa w akapicie pierwszym,

oparte na wymaganiach określonych w ust. 3, 4 i 6 oraz na *następujących* normach, stosownie do przypadku:

określane są po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i muszą być oparte na wymaganiach określonych w ust. 2, 2a, 3, 4 i 6 oraz na dostępnych normach dotyczących eCall oraz, stosownie do przypadku, regulaminach EKG ONZ, w tym:

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 7 – akapit drugi – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) EN 15722 „Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – eCall minimalne bazy danych”;

Uzasadnienie

Oprócz skreślenia lit. d) z ust. 7, należy zamieścić dodatkowe odniesienie do normy EN dotyczącej minimalnego zbioru danych.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 7 – akapit drugi – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*d) wszelkie dodatkowe normy europejskie lub regulaminy EKG ONZ dotyczące systemu eCall. **skreślona***

Uzasadnienie

Doprowadziłoby to do niepewności, jeżeli chodzi o specyfikacje, zgodnie z którymi systemy eCall są opracowywane i testowane. Jeżeli dana norma (w tym odniesienie do konkretnej wersji) nie jest znana w momencie przyjmowania niniejszego rozporządzenia, nie powinna ona być wymagana.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – ustęp -1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-1a. Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 95/46/WE i dyrektywy 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady^{14a}. 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.

^{14a} ***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).***

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Zgodnie z dyrektywą 95/46/WE i dyrektywą 2002/58/WE producenci zapewniają, by pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall nie były identyfikowalne i nie były stale śledzone przy ***normalnym*** trybie funkcjonowania systemu eCall.

Poprawka

Producenci zapewniają, by pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall ***oparty na numerze 112*** nie były identyfikowalne i nie były stale śledzone przy ***niealarmowym*** trybie funkcjonowania systemu eCall.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall **zawiera tylko minimum informacji niezbędnych** do właściwej obsługi zgłoszeń alarmowych.

Poprawka

2. Minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall **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.**

Uzasadnienie

Minimalny zbiór danych zawiera dane potrzebne do właściwej obsługi zgłoszeń alarmowych, tj. następujące informacje: informację, czy zgłoszenia dokonano ręcznie czy automatycznie; klasa pojazdu; rodzaj używanego paliwa; znacznik czasu; dokładne położenie; kierunek jazdy; minimalna liczba zapiętych pasów bezpieczeństwa.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

3. Producenci gwarantują, że użytkownikom systemu eCall zapewnia się jasne i wyczerpujące informacje na temat przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall, w szczególności na temat:

Poprawka

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

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – ustęp 3 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) celu przetwarzania danych w ramach eCall;

Poprawka

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;**

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

f) terminu przechowywania danych w systemie pokładowym;

Poprawka

f) terminu przechowywania danych w systemie pokładowym **eCall opartym na numerze 112;**

Uzasadnienie

Poprawka wynikająca ze skreślenia definicji systemu pokładowego.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

g) faktu braku **stałego** śledzenia pojazdu;

Poprawka

g) faktu braku 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 urządzeniu tylko tak długo, jak długo jest to absolutnie konieczne w tym celu.**

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera h a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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;

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

i) wszelkich niezbędnych informacji dodatkowych dotyczących przetwarzania danych osobowych w związku ze świadczeniem prywatnej usługi eCall lub innych usług o wartości dodanej.

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.**

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Producenci przekazują informacje określone w ust. 3 w dokumentacji technicznej dołączanej do pojazdu.

Uzasadnienie

Należy również jasno określić sposób przekazania konsumentowi informacji o przetwarzaniu danych osobowych.

Poprawka 54

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Poprawka 55

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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, a także sposobów *prywatnego* przetwarzania danych i informacji o użytkowniku, o których mowa w ust. 3.

Poprawka

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 przetwarzania danych *osobowych* i informacji o użytkowniku, o których mowa w ust. 3.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7

Tekst proponowany przez Komisję

Z mocą od dnia **1 października 2015 r.** organy krajowe udzielają homologacji typu WE w odniesieniu do systemu pokładowego eCall tylko nowym typom

Poprawka

Z mocą od dnia ... * organy krajowe udzielają homologacji typu WE w odniesieniu do systemu pokładowego eCall *opartego na numerze 112* tylko nowym

pojazdów, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.

typom pojazdów, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.

** Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.*

Uzasadnienie

Parlament wezwał do wprowadzenia do roku 2015 obowiązku stosowania systemu pokładowego eCall i chce dążyć do tego celu. Mając jednak na względzie fakt, że przemysł musi mieć dość czasu na opracowanie i przetestowanie systemów eCall, a także fakt, że ostateczna data przyjęcia niniejszego rozporządzenia nie jest jeszcze znana, termin 1 października 2015 r. należy rozważyć na późniejszym etapie.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 7a

Okresowe kontrole techniczne

Wymogi dotyczące okresowych kontroli technicznych systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 określa rozporządzenie (UE) nr ... Parlamentu Europejskiego i Rady.

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Komisja może zwolnić niektóre **pojazdy** lub klasy pojazdów należące do kategorii M1 i N1 z obowiązku montażu **systemów pokładowych** eCall określonego w art. 4, jeżeli po przeprowadzeniu analizy kosztów

1. Komisja może zwolnić niektóre klasy pojazdów należące do kategorii M1 i N1 z obowiązku montażu **systemu pokładowego** eCall **opartego na numerze 112**, określonego w art. 4, jeżeli po

i korzyści, wykonanej lub zleconej przez Komisję, **oraz uwzględniając wszelkie istotne aspekty** bezpieczeństwa, **stosowanie tych systemów okazuje się nieodpowiednie dla danego pojazdu lub danej klasy pojazdów.**

przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści **i analizy technicznej**, wykonanej lub zleconej przez Komisję, **po uwzględnieniu wszelkich istotnych aspektów** bezpieczeństwa, **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.**

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9 w celu określenia zwolnień, o których mowa w ust. 1.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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** od dnia [*Publications Office: please insert the exact date of the entry into force*].

Poprawka

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 **okres pięciu lat** od dnia...*. **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.

** Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.*

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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** 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.

Poprawka

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 **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.

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Poprawka

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia **i odnośnych aktów delegowanych** oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te muszą być

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich kolejnych dotyczących ich zmianach.

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.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) naruszenie przepisów określonych w art. 6.

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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, 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 dwukołowe 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.*

** Dz.U.: proszę wstawić datę: rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.*

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp -2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*-2a. Art. 5 ust. 7, art. 6 ust. 4, art. 8 ust. 2
oraz art. 9 i 10a stosuje się od dnia ...*.*

** Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.*

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 października 2015 r.

Poprawka

2. Artykuły inne niż określone w ust. -2a stosuje się od dnia 1 października 2015 r..

Uzasadnienie

Parlament wezwał do wprowadzenia do roku 2015 obowiązku stosowania systemu pokładowego eCall i chce dążyć do tego celu. Mając jednak na względzie fakt, że przemysł musi mieć dość czasu na opracowanie i przetestowanie systemów eCall, a także fakt, że ostateczna data przyjęcia niniejszego rozporządzenia nie jest jeszcze znana, termin 1 października 2015 r. należy rozważyć na późniejszym etapie.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik – punkt 6 Dyrektywa 2007/46/WE Załącznik XI – dodatek 1 – punkt 71

Tekst proponowany przez Komisję

6) w tabeli w dodatku 1 w załączniku XI dodaje się punkt 71 w brzmieniu:

<i>Punkt</i>	<i>Przedmiot</i>	<i>Odniesienie do aktu regulacyjnego</i>	<i>MI ≤ 2 500 (1) kg</i>	<i>MI > 2 500 (1) kg</i>	<i>M₂</i>	<i>M₃</i>
71.	<i>System eCall</i>	<i>Rozporządzenie (UE) nr [.../...]</i>	A	A	<i>Nie dotyczy</i>	<i>Nie dotyczy</i>

Poprawka

skreślony

(Spójność z poprawkami do motywu 12 i art. 8)

UZASADNIENIE

Wprowadzenie

Według danych zebranych przez Komisję Europejską w 2012 r. na drogach europejskich odnotowano ponad milion wypadków drogowych, w których zginęło około 28 000 osób, a ponad 1,5 mln zostało rannych. Poza tragedią, jaką jest utrata życia i uszkodzenie ciała, wypadki te oznaczają również obciążenie ekonomiczne dla społeczeństwa, szacowane na około 130 mld EUR rocznie.

UE jest silnie zaangażowana w działania na rzecz zmniejszenia liczby wypadków drogowych oraz łagodzenia skutków wypadków w razie ich wystąpienia. Kiedy system eCall zacznie w pełni funkcjonować w całej UE i będzie dostępny każdemu kierowcy, przyczyni się w znacznym stopniu do osiągnięcia tych celów. Najważniejszą korzyścią z wprowadzenia systemu eCall będzie zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych oraz złagodzenie powagi obrażeń spowodowanych wypadkami drogowymi dzięki szybszemu przybyciu służb ratowniczych na miejsce wypadku.

Parlament Europejski jest od długiego czasu jednym z głównych orędowników wprowadzenia systemu eCall, dlatego w dniu 12 lipca 2012 r. przyjął ogromną większością głosów wspólne sprawozdanie komisji IMCO i TRAN w sprawie systemu wzywania pomocy eCall – nowej usługi dla obywateli pod numerem 112, w przypadku którego współsprawozdawcami byli Dieter-Lebrecht Koch oraz sprawozdawczyni zajmująca się niniejszym sprawozdaniem. W sprawozdaniu tym wyrażono ubolewanie z powodu opóźnień i braku postępów w dobrowolnym wdrażaniu systemu eCall i zwrócono uwagę na przeprowadzoną przez Komisję ocenę skutków, która pokazała, że obowiązkowe wprowadzenie systemu eCall za pomocą działań prawnych stanowi jedyną możliwość osiągnięcia pozytywnych rezultatów. Następnie Parlament wezwał Komisję do przedłożenia wniosku w ramach dyrektywy 2007/46/WE, w celu zapewnienia obowiązkowego wdrożenia do 2015 r. publicznego systemu eCall opartego na numerze 112 we wszystkich nowych homologowanych typach pojazdów we wszystkich państwach członkowskich.

Sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje zatem wniosek Komisji wprowadzający wymóg wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall, który to wniosek przedstawiono wraz z wnioskiem w sprawie wdrożenia interoperacyjnego ogólnounijnego systemu eCall. Oba te wnioski, kiedy zostaną przyjęte, dopełnią ramy regulacyjne dotyczące eCall w celu zadbania o to, by od października 2015 r. wszystkie nowe modele samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych były wyposażone w system eCall oparty na numerze 112, a także by stworzono infrastrukturę zapewniającą należyty odbiór i należytą obsługę zgłoszeń eCall w punktach przyjmowania zgłoszeń o wypadkach. Zagwarantuje to kompatybilność, interoperacyjność i ciągłość ogólnoeuropejskiej usługi eCall.

Sprawozdawczyni uważa, że oba wnioski w ogromnej mierze odpowiadają oczekiwaniom Parlamentu i proponuje poparcie ich głównych elementów. Dzięki temu oraz dzięki szybkiemu rozpatrzeniu propozycji Komisji Parlament wciąż odgrywałby wiodącą rolę wśród orędowników wprowadzenia systemu eCall, przyczyniając się do wprowadzenia go w życie w uzgodnionym terminie, tj. w 2015 r.

Jeżeli chodzi o wniosek w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall, który jest przedmiotem niniejszego sprawozdania, sprawozdawczyni zdecydowanie popiera propozycję Komisji oraz wyznaczone w niej cele. Sprawozdawczyni uważa jednak, że jest kilka aspektów, które mogłyby zostać wzmocnione lub wyjaśnione, aby zagwarantować, że przedmiotowy wniosek przyniesie zdecydowane korzyści wszystkim zainteresowanym stronom.

Dodatkowe usługi ratownicze i/lub usługi o wartości dodanej (ogólnodostępna platforma)

Po wprowadzeniu ogólnoeuropejskiej publicznej usługi eCall pojazdy będą w przyszłości wyposażone w podstawową pokładową platformę telematyczną, łączącą komponenty techniczne (bezprowadową komunikację z technologią dokładnego pozycjonowania i połączeniem z systemami kontrolnymi i czujnikami samochodu), która może stanowić podstawę dla kilku systemów lub aplikacji pokładowych.

W celu zapewnienia konsumentom swobodnego wyboru i uczciwej konkurencji, a także w celu wspomagania innowacji i zwiększenia konkurencyjności, sprawozdawczyni uważa, że system pokładowy eCall powinien być otwarty na ewentualne przyszłe systemy lub aplikacje pokładowe. Sprawozdawczyni uważa jednak zarazem, że należy w pierwszej kolejności skupić się na kwestiach bezpieczeństwa. Należy zadbać o to, by wprowadzenie dodatkowych systemów lub aplikacji pokładowych nie opóźniło wprowadzenia systemu zgłoszeń alarmowych eCall opartym na numerze 112. Jednocześnie należy zachęcać Komisję do dalszej intensyfikacji prac nad usługami o wartości dodanej, które mogłyby przynieść dodatkowe korzyści zarówno konsumentom, jak i przemysłowi, szczególnie w odniesieniu do ochrony danych osobowych.

Prywatne systemy zgłoszeń alarmowych (systemy eCall oferowane przez osoby trzecie)

Prywatne systemy zgłoszeń alarmowych wprowadzono po raz pierwszy w Europie pod koniec lat 90., a obecnie znajdują się one w ofercie różnych usługodawców i podmiotów z sektora motoryzacyjnego. Obecnie jednak jedynie około 0,7% pojazdów w UE jest wyposażonych w prywatne systemy zgłoszeń alarmowych, a liczba ta prawie w ogóle nie rośnie. Ponadto te prywatne systemy nie oferują ogólnounijnej interoperacyjności ani ciągłości. Zwykle systemy te są oferowane wyłącznie w samochodach z najwyższej półki i w krajach, gdzie jest to wyraźnie opłacalne.

Sprawozdawczyni uważa, że podobnie jak w przypadku oferty dodatkowych aplikacji i systemów publiczna ogólnounijna usługa eCall oparta na numerze alarmowym 112 oraz prywatne systemy zgłoszeń alarmowych mogą współistnieć, pod warunkiem przyjęcia środków niezbędnych do zapewnienia ciągłości świadczenia tej usługi dla konsumenta oraz podjęcia koniecznych środków ochrony danych osobowych.

System eCall powinien być publicznym systemem zgłoszeń alarmowych, bezpłatnym i służącym wszystkim kierowcom w dowolnym miejscu w Europie, bez względu na markę samochodu. Wszystkie pojazdy należy wyposażyć w system pokładowy eCall oparty na publicznym numerze alarmowym 112, który powinien być zawsze dostępny, przynajmniej

jako rozwiązanie zapasowe. Ponadto konsumenci powinni otrzymać jasne informacje na temat różnic między systemem pokładowym eCall a systemami zgłoszeń alarmowych oferowanymi przez osoby trzecie oraz mieć możliwość przejścia na ogólnounijny system eCall w dowolnym momencie.

Inne wyjaśnienia

Oprócz aspektów opisanych powyżej sprawozdawczyni uważa, że należy w całym tekście wniosku zadbać o to, aby obowiązek wprowadzenia systemu pokładowego eCall opierał się na wbudowanych urządzeniach pokładowych, a nie na urządzeniach przenośnych (takich jak telefony komórkowe), ponieważ urządzenia przenośne można usunąć lub można zapomnieć o ich włączeniu.

Ponadto należy poprzeć propozycję Komisji, aby obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall dotyczył w pierwszej fazie jedynie kategorii pojazdów, w których istnieje już odpowiedni mechanizm aktywacji. Należy jednak zachęcić Komisję do pójścia krok naprzód, na bazie już prowadzonych prac, i do przedstawienia propozycji dotyczącej jak najszybszego rozszerzenia zakresu przepisów dotyczących usługi eCall na motocykle, a także pojazdy ciężarowe, autokary i autobusy.

Sprawozdawczyni uważa również, że system eCall powinien być okresowo poddawany kontroli, aby zagwarantować jego funkcjonalność przez cały okres żywotności pojazdu. Jako że kwestia ta wykracza poza prawodawstwo dotyczące homologacji typu i w obecnym wniosku nie można wprowadzić żadnych obowiązków w tym zakresie, współprawodawcy powinni pamiętać o wprowadzeniu systemu eCall przy przeglądzie dyrektywy 2009/40/WE w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego.

Ponadto w celu zapewnienia jasności omawianego aktu legislacyjnego sprawozdawczyni proponuje zmiany w wykorzystywanych definicjach, a także w uprawnieniach, jakie należy przyznać Komisji w odniesieniu do przyjmowania aktów delegowanych.

ZAŁĄCZNIK - LISTA ZGŁOSZEŃ ZE STRONY ZAINTERESOWANYCH STRON

Wyłączenie odpowiedzialności

Poniższa lista zainteresowanych stron powstała w oparciu o posiedzenia, e-maile i dokumenty przedstawiające stanowisko od momentu powołania sprawozdawczyni do terminu przedłożenia niniejszego projektu sprawozdania w październiku 2013 r.

Należy zauważyć, że lista ta nie jest wyczerpująca, jako że trudno jest spisać wszystkie przypadki pośredniego wkładu i wsparcia, dzięki którym powstało to sprawozdanie. Trzeba również podkreślić, że niniejszy projekt sprawozdania to tylko początek prac legislacyjnych w Parlamencie, zaś dyskusje i prace legislacyjne będą kontynuowane aż do ostatecznego przyjęcia omawianych przepisów. Zainteresowane strony będą zaangażowane w prace również na późniejszych etapach; zatem poniższy spis należy uważać za niepełny.

Jednakże celem zamieszczenia tego spisu lobbystów przez sprawozdawczynię jest jawne ukazanie źródeł jej inspiracji.

Lista zainteresowanych stron

- ACEA – Association des constructeurs européens d'automobiles (Stowarzyszenie Europejskich Producentów Pojazdów Samochodowych)
- AFCAR – Alliance for the Freedom of Car Repair (Sojusz na rzecz Swobodnego Świadczenia Usług Naprawy Samochodów)
- BMW
- BOSCH
- CLEPA – Comité de liaison européen des fabricants d'équipements et de pièces automobiles (Europejskie Stowarzyszenie Dostawców Branży Motoryzacyjnej)
- EENA
- ERTICO
- ETSC – European Transport Safety Council (Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu)
- Agencja Europejskiego GNSS
- FIA – Federation Internationale de l'Automobile (Międzynarodowa Federacja Samochodowa)
- FIGIEFA – Międzynarodowa Federacja Niezależnych Dystrybutorów Części Samochodowych
- GDV – Niemieckie Stowarzyszenie Ubezpieczycieli
- Hyundai
- IMA - Inter Mutuelles Assistance
- Insurance Europe
- JAMA
- PSA
- SNSA - Syndicat National des Sociétés d'Assistance
- Toyota Motor Europe
- VDA – Niemiecki Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Sprawozdawczyni zajmuje się tym tematem od wielu lat, w tym m.in. jako współsprawozdawczyni w odniesieniu do sprawozdania z własnej inicjatywy z 2012 r. Osoby zainteresowane dokumentami przedstawionymi przez zainteresowane strony przed rozpoczęciem prac nad niniejszym sprawozdaniem proszone są o kontakt z biurem sprawozdawczyni.

4.2.2014

OPINIA KOMISJI WOLNOŚCI OBYWATELSKICH, SPRAWIEDLIWOŚCI I SPRAW WEWNĘTRZNYCH *

dla Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

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))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Axel Voss

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Wniosek ten wprowadza obowiązek wyposażenia nowych homologowanych pojazdów w Europie w system pokładowy eCall. Wniosek ten jest jednym z aktów prawnych UE służących zapewnieniu wprowadzenia do dnia 1 października 2015 r. systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112. Zawiera on w związku z powyższym liczne zobowiązania, jakich mają przestrzegać producenci pojazdów i wyposażenia. Oprócz usługi eCall opartej na numerze 112 użytkownicy będą mieli do wyboru dodatkowe usługi lub usługi o wartości dodanej służące różnorodnym celom.

Świadczenie usług eCall opiera się na przetwarzaniu różnych kategorii danych osobowych (np. identyfikacja pojazdu, lokalizacja pojazdu, specyfikacje techniczne pojazdu, tożsamość właściciela itp.). Przetwarzanie to podlega zatem przepisom UE o ochronie danych, a mianowicie przepisom dyrektyw 95/46/WE i 2002/58/WE (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej), aby zapewnić poszanowanie praw jednostek.

Celem tej opinii jest zadbanie o to, by instrumenty prawne, które zostaną ostatecznie przyjęte, pozwoliły zapewnić pełną zgodność z zasadami ochrony danych ustanowionymi w dyrektywach 95/46/WE i 2002/58/WE. W zaproponowanych poprawkach uwzględniono opinie i prace europejskich organów ochrony danych, w szczególności Grupy Roboczej Art. 29, która w przeszłości współpracowała z zainteresowanymi podmiotami, aby przedstawić szereg zaleceń dotyczących wdrażania systemów eCall.

Sprawozdawca komisji opiniodawczej uważa, że istotne jest wskazanie różnicy między systemem eCall opartym na numerze 112 a ewentualną dodatkową prywatną usługą eCall lub

usługą eCall o wartości dodanej. W odniesieniu do aspektów ochrony danych z każdym z tych systemów należy postępować w inny sposób. System eCall oparty na numerze 112 powinien być uruchamiany automatycznie i jego działanie nie powinno wymagać uprzedniej zgody podmiotu danych. Powinien to być system pasywny, a śledzenie pojazdu przy jego pomocy nie powinno być możliwe. Uruchomiony system powinien przekazywać wyłącznie minimalny zbiór danych wyraźnie określony w MSD) (EN 15722) i być zgodny z zasadą celowości.

W odniesieniu do prywatnej usługi eCall lub usługi eCall o wartości dodanej wymogi w zakresie ochrony danych są inne. Przetwarzanie danych osobowych powinno być uzależnione od uprzedniej zgody podmiotu danych lub zawarcia umowy o wykorzystanie tych danych między administratorem danych a podmiotem danych. Należy zapewnić dokładną identyfikację i informowanie podmiotu danych.

POPRAWKI

Komisja Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych zwraca się do Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) System pokładowy eCall 112 stanowi usługę publiczną świadczoną w interesie ogólnym, w związku z czym musi być swobodnie dostępny, tj. bezpłatny. Koszty systemu eCall 112 nie mogą być przenoszone na konsumentów.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o położeniu jest niezbędne do zapewnienia skutecznego funkcjonowania systemu pokładowego eCall. W związku z tym należy wprowadzić wymóg zapewnienia kompatybilności tego systemu z usługami świadczonymi przez programy nawigacji satelitarnej, w tym 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. w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo)⁸.

(6) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o położeniu **w nagłych wypadkach** jest niezbędne do zapewnienia skutecznego funkcjonowania systemu pokładowego eCall. W związku z tym należy wprowadzić wymóg zapewnienia kompatybilności tego systemu z usługami świadczonymi przez programy nawigacji satelitarnej, w tym 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. w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji

⁸ Dz.U. L 196 z 24.7.2008, s. 1.

⁸ Dz.U. L 196 z 24.07.08, s. 1.

Uzasadnienie

Jest to wyjaśnienie, iż informacje o położeniu powinny być dostarczane tylko w nagłych przypadkach dla celów ratowniczych.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall 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 dodatkowe usługi powinny zostać pomyślane w taki sposób, aby nie rozpraszać dodatkowo uwagi kierowcy.

Poprawka

(8) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall 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 dodatkowe usługi powinny zostać pomyślane w taki sposób, aby nie rozpraszać dodatkowo uwagi kierowcy. ***System pokładowy eCall oparty na numerze 112 oraz system świadczenia prywatnej usługi eCall lub usługi eCall o wartości dodanej powinny być odrębne z technicznego punktu widzenia, tak by możliwe było zarówno ich jednoczesne, jak i odrębne stosowanie. Systemy te nie mogą wzajemnie zakłócać swojego funkcjonowania. Niestosowanie prywatnej usługi eCall lub usługi eCall o wartości dodanej lub odmowa przez podmiot danych udzielenia zgody na przetwarzanie danych w ramach tej usługi nie może wpłynąć ujemnie na korzystanie z systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, dostarczonego przez producenta lub podmiot świadczący usługi w zakresie***

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(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 eCall należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, w oparciu o interoperacyjną i ogólnodostępną platformę, tak aby możliwe było ewentualne wprowadzenie w przyszłości dodatkowych usług lub aplikacji pokładowych.**

Poprawka

(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, **prywatne usługi eCall lub pokładowe systemy eCall o wartości dodanej powinny być oparte na zasadzie przenoszenia danych.**

Uzasadnienie

Swobodny dostęp stron trzecich do możliwości technicznych systemu podkładowego eCall spowodowałby wielkie ryzyko związane z ochroną danych osobowych. W przypadku prywatnych usług/usług o wartości dodanej powinno się jednak stosować zasadę przenoszenia danych, czyli prawo konsumentów do przenoszenia swoich danych z jednej usługi lub miejsca do drugiej. Dzięki temu konsumenci mogą w łatwiejszy sposób zmieniać prywatne usługi / usługi o wartości dodanej, co przyczynia się do uczciwej konkurencji.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

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**

Poprawka

(13) **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 danych¹⁰ oraz dyrektywa**

»eCall« w zakresie ochrony danych i prywatności” przyjętym w dniu 26 września 2006 r.⁹, przetwarzanie danych osobowych za pomocą systemu pokładowego eCall powinno być zgodne z przepisami o ochronie danych osobowych określonymi w dyrektywie 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 danych¹⁰ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej)¹¹, zwłaszcza w celu zagwarantowania, że pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall, przy normalnym trybie funkcjonowania systemu 112 eCall, nie są identyfikowalne i nie są stale śledzone, oraz że minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall obejmuje minimalną ilość informacji wymaganych do odpowiedniej obsługi zgłoszeń alarmowych.

⁹ 1609/06/EN – WP 125

¹⁰ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

¹¹ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

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), **a także art. 7 i 8 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej regulują w kontekście niniejszego rozporządzenia przetwarzanie danych osobowych przy wykorzystaniu systemu pokładowego eCall, pod nadzorem właściwych organów państw członkowskich, w szczególności niezależnych organów publicznych wyznaczonych przez państwa członkowskie na mocy tych dyrektyw. Należy zagwarantować, że pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall, przy normalnym trybie funkcjonowania systemu 112 eCall, nie są identyfikowalne i nie są stale śledzone, że zawarte w nich dane osobowe nie są gromadzone** oraz że minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall obejmuje minimalną ilość informacji wymaganych do odpowiedniej obsługi zgłoszeń alarmowych. **Z zastrzeżeniem zgody osoby, której dotyczą dane, lub umowy między dwiema stronami mogą być stosowane inne warunki dotyczące innego systemu zgłoszeń alarmowych zainstalowanego w pojeździe, pod warunkiem że są zgodne z niniejszą dyrektywą.**

¹⁰ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

¹¹ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) W niniejszym rozporządzeniu uwzględnia się zalecenia Grupy Roboczej Art. 29 zawarte w dokumencie roboczym poświęconym konsekwencjom inicjatywy »eCall« w zakresie ochrony danych i prywatności, przyjętym w dniu 26 września 2006 r.^{1a}

^{1a} 1609/06/EN -WP 125.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15) W celu zapewnienia stosowania wspólnych wymagań technicznych dotyczących systemu pokładowego eCall 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. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

(15) W celu zapewnienia stosowania wspólnych wymagań technicznych dotyczących systemu pokładowego eCall 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, **w szczególności z udziałem Europejskiego Inspektora Ochrony Danych i Grupy Roboczej Art. 29 powołanej na mocy dyrektywy 95/46/WE.** Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe

i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) **Producentom** pojazdów **należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do** wymagań technicznych **niniejszego rozporządzenia.**

Poprawka

(16) **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.**

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) „administrator danych” oznacza osobę fizyczną lub prawną, organ publiczny, agencję lub inną jednostkę, która samodzielnie lub wspólnie z innymi organami ustala cele i środki przetwarzania danych osobowych; w przypadkach, w których cele i środki przetwarzania stanowią prawo Unii lub państwa członkowskiego, administrator danych lub szczególne kryteria jego wyznaczenia mogą zostać określone w prawie Unii lub państwa członkowskiego;

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję

Przepisy dotyczące ochrony prywatności i danych

1. **Zgodnie z dyrektywą 95/46/WE i dyrektywą 2002/58/WE** producenci zapewniają, by pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall nie były identyfikowalne i nie były stale śledzone w **normalnym** trybie funkcjonowania systemu eCall.

System pokładowy eCall 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** do właściwej obsługi zgłoszeń alarmowych.

Poprawka

Przepisy dotyczące ochrony prywatności i danych

-1. Przepisy niniejszego rozporządzenia stosuje się bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 95/46/WE i rozporządzenia 58/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych za pomocą systemu pokładowego eCall powinno być zgodne z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych określonymi w tych dyrektywach.

1. Producenci zapewniają, by pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall nie były identyfikowalne i nie były stale śledzone w trybie funkcjonowania systemu eCall

System pokładowy eCall 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 **składa się najwyżej z informacji wymaganych zgodnie ze standardem „Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – »eCall« minimalny zbiór danych(MZD)» (EN 15722), dotyczących: aktywacji ręcznej i automatycznej; klasy pojazdu; rodzaj używanego paliwa; znacznika czasu; dokładnego położenia; kierunku jazdy; minimalnej liczby zapiętych pasów bezpieczeństwa. Żadne inne dane nie mogą być wysłane przez system pokładowy**

3. Producenci gwarantują, że użytkownikom systemu eCall zapewnia się jasne i wyczerpujące informacje na temat przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall, w szczególności na temat:

- a) podstawy prawnej przetwarzania;
- b) faktu, iż system pokładowy eCall uruchamia się domyślnie;
- c) zasad przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall;
- d) celu przetwarzania danych w ramach eCall;
- e) rodzajów zbieranych i przetwarzanych danych oraz odbiorców tych danych;
- f) terminu przechowywania danych w systemie pokładowym;

g) faktu braku *stalego* śledzenia pojazdu;

h) sposobów korzystania z praw przysługujących osobom, których dotyczą dane;

eCall. Minimalny zbiór danych nie może być przechowywany dłużej, niż jest to konieczne do właściwej obsługi zgłoszeń alarmowych, a dane są zapisywane w formacie, który umożliwia ich całkowite usunięcie.

3. Producenci gwarantują, że użytkownikom systemu eCall zapewnia się jasne i wyczerpujące informacje na temat przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall, w szczególności na temat:

- a) podstawy prawnej przetwarzania;
- b) faktu, iż system pokładowy eCall uruchamia się domyślnie;
- c) zasad przetwarzania danych dokonywanego przez system pokładowy eCall;
- d) *konkretnego* celu przetwarzania danych w ramach eCall;
- e) rodzajów zbieranych i przetwarzanych danych oraz odbiorców tych danych;
- f) terminu przechowywania danych w systemie pokładowym *lub, jeśli nie jest to możliwe, kryteriów stosowanych do określenia tego terminu; w żadnym przypadku dane osobowe nie powinny być przetwarzane dłużej niż jest to niezbędne do osiągnięcia celu, dla którego były one przetwarzane;*

g) faktu braku śledzenia pojazdu, *poza gromadzeniem minimalnej ilości danych niezbędnych do określenia i przekazania przez system pokładowy eCall położenia oraz kierunku jazdy pojazdu podczas zgłaszania wypadku, a także faktu, że dane wykorzystywane do śledzenia są przechowywane w urządzeniu tylko tak długo, jak długo jest to absolutnie konieczne w tym celu.*

h) sposobów korzystania z praw przysługujących osobom, których dotyczą dane; *danych kontaktowych*

i) wszelkich niezbędnych informacji dodatkowych dotyczących przetwarzania danych osobowych w związku ze świadczeniem prywatnej usługi eCall lub innych usług o wartości dodanej.

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, a także sposobów prywatnego przetwarzania danych i informacji o użytkowniku, o których mowa w ust. 3.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

administratora;

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 podlegają wyraźnej zgodzie 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 i za pomocą prywatnych systemów eCall lub innej usługi o wartości dodanej.**

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9, **po zasięgnięciu opinii Europejskiego Inspektora Ochrony Danych**, w celu dokładniejszego zdefiniowania technologii służących wzmocnieniu ochrony prywatności, o których mowa w ust. 1, **w szczególności sposobu uzyskania zgody użytkownika systemu eCall, zagwarantowania identyfikacji użytkownika w przypadku, gdy z pojazdu korzysta kilka osób, środków bezpieczeństwa, jakie dostawcy usług eCall powinni stosować, aby zapewnić przetwarzanie danych zgodne z prawem i zapobiec nieuprawnionemu dostępowi do danych osobowych, ich ujawnianiu, zmianie lub utracie**, a także sposobów prywatnego przetwarzania danych i informacji o użytkowniku, o których mowa w ust. 3.

Poprawka

4a. Informacje o systemach pokładowych, wymagane na mocy ust. 3, są dodatkowo

udostępniane przez producenta pojazdu wraz z dokumentacją techniczną pojazdu. Ponadto w momencie zakupu pojazdu producent i sprzedawca pojazdu przedstawiają konsumentom te informacje na karcie zawierającej podstawowe dane, wyrażone prostym i zrozumiałym językiem.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4b. Informacje, o których mowa w ust. 3, są dostarczone oddzielnie użytkownikowi systemu pokładowego eCall i innych systemów eCall przed skorzystaniem z systemu, aby uniknąć niejasności w odniesieniu do założonych celów i wartości dodanej przetwarzania danych.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4c. Producenci dopilnowują, by system pokładowy eCall i inny zainstalowany system zgłoszeń alarmowych oraz system świadczący usługi o wartości dodanej były technicznie odrębne i by nie istniała możliwość wymiany danych osobowych. 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 lub na użytkownika tego systemu.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisja może zwolnić niektóre pojazdy lub klasy pojazdów należące do kategorii M1 i N1 z obowiązku montażu systemów pokładowych eCall określonego w art. 4, jeżeli po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści, wykonanej lub zleconej przez Komisję, oraz uwzględniając wszelkie istotne aspekty bezpieczeństwa, stosowanie tych systemów okazuje się nieodpowiednie dla danego pojazdu lub danej klasy pojazdów.

Poprawka

1. Komisja może zwolnić niektóre pojazdy lub klasy pojazdów należące do kategorii M1 i N1 z obowiązku montażu systemów pokładowych eCall określonego w art. 4, jeżeli po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści **oraz analizy technicznej**, wykonanej lub zleconej przez Komisję, oraz uwzględniając wszelkie istotne aspekty bezpieczeństwa, stosowanie tych systemów okazuje się nieodpowiednie dla danego pojazdu lub danej klasy pojazdów.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. ***Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.***

Poprawka

4. Komisja ***jest uprawniona do przyjęcia zgodnie z niniejszym artykułem aktów delegowanych określających dokładnie technologie służące wzmocnieniu ochrony prywatności, o których mowa w art. 6 ust. 1, jak również zasady dotyczące przetwarzania prywatnych danych i informacji o użytkownikach, o których mowa w art. 6 ust. 3.***

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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** 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.

Poprawka

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 **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.

Uzasadnienie

Wspomniane akty delegowane mają ogromny wpływ na obywateli. W związku z tym, Parlamentowi i Radzie należy zapewnić dłuższy termin na zgłaszanie zastrzeżeń.

Poprawka 17

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 2 – litera c a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) naruszenie przepisów art. 6 niniejszego rozporządzenia

Uzasadnienie

Również naruszenie przepisów dotyczących prywatności i ochrony danych powinno w każdym przypadku pociągać za sobą sankcje dla producenta.

PROCEDURA

Tytuł	Wdrożenie systemu pokładowego eCall
Odsyłacze	COM(2013)0316 – C7-0174/2013 – 2013/0165(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 1.7.2013
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	LIBE 12.12.2013
Komisja(e) zaangażowana(e) - Data ogłoszenia na posiedzeniu	16.1.2014
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Axel Voss 5.11.2013
Rozpatrzenie w komisji	28.11.2013 30.1.2014
Data przyjęcia	30.1.2014
Wynik głosowania końcowego	+: 32 -: 11 0: 4
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Jan Philipp Albrecht, Edit Bauer, Rita Borsellino, Arkadiusz Tomasz Bratkowski, Salvatore Caronna, Philip Claeys, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Ioan Enciu, Frank Engel, Cornelia Ernst, Kinga Gál, Kinga Göncz, Nathalie Griesbeck, Sylvie Guillaume, Salvatore Iacolino, Sophia in 't Veld, Svetoslav Hristov Malinov, Nuno Melo, Claude Moraes, Georgios Papanikolaou, Judith Sargentini, Birgit Sippel, Renate Sommer, Axel Voss, Renate Weber, Josef Weidenholzer, Cecilia Wikström, Auke Zijlstra
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Michael Cashman, Anna Maria Corazza Bildt, Cornelis de Jong, Mariya Gabriel, Stanimir Ilchev, Iliana Malinova Iotova, Ulrike Lunacek, Marian-Jean Marinescu, Jan Mulder, Hubert Pirker, Raúl Romeva i Rueda, Joanna Senszyn
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Zuzana Brzobohatá, Santiago Fisas Ayxela, Jens Geier, María Irigoyen Pérez, Evelyn Regner, Bart Staes, Tadeusz Zwiefka

10.1.2014

OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII

dla Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

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))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Adina-Ioana Vălean

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Komisja prowadzi prace nad systemem eCall od 2005 r. i pierwotnie rozważała wprowadzenie go wyłącznie na zasadzie dobrowolności. Podejście to nie zdało egzaminu, gdyż obecnie jedynie około 0,7% pojazdów jest wyposażonych w system eCall.

Aby zaradzić tej sytuacji, Komisja proponuje teraz podejście „regulacyjne”, zgodnie z którym system eCall będzie obowiązkowo instalowany w nowych pojazdach. System ten będzie funkcjonować w oparciu o homologowane urządzenia do kontaktu z jednolitym europejskim numerem alarmowym 112, które będą instalowane we wszystkich pojazdach w Europie, począwszy od określonych kategorii pojazdów, oraz w oparciu o ramy obsługi zgłoszeń eCall w sieciach telekomunikacyjnych i punktach przyjmowania zgłoszeń o wypadkach. Podejście to sprawi, że system eCall będzie dostępny dla wszystkich obywateli w Europie jako usługa ogólnoeuropejska.

Dodatkowe usługi ratownicze i/lub usługi o wartości dodanej (ogólnodostępna platforma)

Po wprowadzeniu ogólnoeuropejskiej publicznej usługi eCall pojazdy będą w przyszłości wyposażone w podstawową pokładową platformę telematyczną, łączącą komponenty techniczne (bezprowadową komunikację z technologią dokładnego pozycjonowania i połączeniem z systemami kontrolnymi i czujnikami samochodu). Sprawozdawczyni uważa jednak, że innymi usługami świadczonymi konsumentom należy zająć się w specjalnym rozporządzeniu w sprawie inteligentnych systemów transportowych i platform telematycznych. Rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na

potrzeby systemu eCall powinno koncentrować się jedynie na usługach świadczonych za pośrednictwem europejskiej infrastruktury związanej z obsługą numeru 112. Wprowadzenie ogólnodostępnej platformy na tym etapie może spowodować próżnię, jeżeli chodzi o kwestie własności i odpowiedzialności, a także dodatkowe opóźnienia we wdrażaniu systemu eCall opartego na numerze 112. Komisja powinna jednak najpóźniej do kwietnia 2014 r. zaproponować rozporządzenie w sprawie usług o wartości dodanej, które mogłyby przynieść konsumentom dalsze korzyści.

Prywatne systemy zgłoszeń alarmowych (systemy eCall oferowane przez osoby trzecie)

Należy zezwolić na to, aby oprócz systemów eCall opartych na numerze 112 funkcjonowały również systemy eCall oferowane przez osoby trzecie, w związku z czym należy zawrzeć w tekście definicję takich systemów. Ponadto systemy eCall oferowane przez osoby trzecie powinny móc współistnieć z systemami pokładowymi eCall opartymi na numerze 112 jedynie pod warunkiem, że publiczna usługa eCall oparta na numerze 112 będzie zawsze dostępna przynajmniej jako rozwiązanie zapasowe.

Inne wyjaśnienia

Aby wyjaśnić rozmaite procesy i elementy, które składają się na system pokładowy eCall, sprawozdawczyni postanowiła wprowadzić szczegółowe definicje samego zgłoszenia, urządzenia pokładowego, a także sieci przynoszącej informacje oraz miejsca odbioru zgłoszeń. Definicje zawarte w pierwotnym dokumencie nie wprowadzają jasnych rozgraniczeń między tymi różnymi elementami.

Jeżeli chodzi o wymóg kompatybilności z systemami satelitarnymi Galileo i EGNOS, sprawozdawczyni uważa, że niemożliwe jest zakończenie prac nad odbiornikiem lokalizacyjnym bez pełnej dostępności satelitów lokalizacyjnych. Do momentu uzyskania tej dostępności wymóg ten nie powinien być obowiązkowy.

POPRAWKI

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii zwraca się do Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Należy w dalszym ciągu usprawniać działanie serwisu 112 w całej Unii Europejskiej, aby zapewniał on szybką i

skuteczną pomoc w nagłych wypadkach.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) System eCall będzie stanowić ważną strukturę składającą się z licznych podmiotów zajmujących się ratowaniem życia. Dlatego niezmiernie istotną kwestią jest uregulowanie w niniejszym rozporządzeniu aspektu odpowiedzialności, aby zyskać pełne zaufanie użytkowników oraz zapewnić sprawne działanie systemu eCall.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o położeniu jest niezbędne do zapewnienia skutecznego funkcjonowania systemu pokładowego eCall. W związku z tym należy wprowadzić wymóg zapewnienia kompatybilności tego systemu z usługami świadczonymi przez **programy** nawigacji satelitarnej, w **tym** 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. w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo)⁸.

(6) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o położeniu jest niezbędne do zapewnienia skutecznego funkcjonowania systemu pokładowego eCall. W związku z tym należy wprowadzić wymóg zapewnienia **pełnej** kompatybilności tego systemu z usługami świadczonymi przez **globalne systemy** nawigacji satelitarnej, w **szczególności** systemy ustanowione w ramach programów Galileo i EGNOS (**po pełnym uruchomieniu tych programów**), które zostały określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 683/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo).

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall powinien mieć początkowo zastosowanie wyłącznie do nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (kategorie M1 i N1), w przypadku których istnieje już odpowiedni mechanizm aktywacji.

Poprawka

(7) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall powinien mieć początkowo zastosowanie wyłącznie do nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (kategorie M1 i N1), w przypadku których istnieje już odpowiedni mechanizm aktywacji.
Komisja powinna jednak dokonać oceny możliwości objęcia obowiązkiem wyposażenia w system pokładowy eCall również innych kategorii pojazdów, niewzględzonych w niniejszym rozporządzeniu.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall powinien pozostawać bez uszczerbku dla prawa wszystkich zainteresowanych stron, takich jak producenci samochodów i niezależni operatorzy, do oferowania dodatkowych usług ratowniczych ***i/lub 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 dodatkowe usługi powinny ***zostać pomyślane w taki sposób, aby nie rozpraszać dodatkowo*** uwagi kierowcy.

Poprawka

(8) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall powinien pozostawać bez uszczerbku dla prawa wszystkich zainteresowanych stron, takich jak producenci samochodów i niezależni operatorzy, do oferowania dodatkowych usług ratowniczych ***świadczonych przez podmioty prywatne***, równoległe z usługą świadczoną w oparciu o numer 112 lub w trybie bazującym na tej usłudze i rozszerzającym jej zakres. Te dodatkowe usługi powinny ***uzyskać od właściwego organu uznawanego przez władze odpowiedzialne za bezpieczeństwo drogowe certyfikat poświadczający, że nie***

rozpraszają uwagi kierowcy, powinny one również być opcjonalne dla konsumenta.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(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 eCall należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, w oparciu o interoperacyjną i ogólnodostępną platformę, tak aby możliwe było ewentualne wprowadzenie w przyszłości dodatkowych usług lub aplikacji pokładowych.*

Poprawka

(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, *wszystkie elementy systemu pokładowego eCall powinny być dostępne do celów naprawy i konserwacji w ramach istniejących przepisów.*

Komisja powinna niezwłocznie przedstawić, w oparciu o konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, wniosek legislacyjny dotyczący usług dodatkowych i ustandaryzowanej interoperacyjnej platformy telematycznej, którą można by opracować dla ewentualnych przyszłych usług lub aplikacji pokładowych.

Dostosowanie metody uzyskiwania informacji na temat napraw i konserwacji pojazdów do postępu technologicznego pilnie wymaga pracy nad osiągnięciem porozumienia w sprawie technicznych wymogów dotyczących systemów pokładowych oraz odpowiedniej aktualizacji obowiązującego prawodawstwa europejskiego.

W tym celu Komisja powinna przedstawić specyfikacje i zaktualizować listę działań

priorytetowych zawartą w dyrektywie 2010/40/UE Parlamentu Europejskiego i Rady^{8a}. Należy przedstawić dalsze wyjaśnienia dotyczące tego, na jakich warunkach osoby trzecie świadczące usługi o wartości dodanej mogą mieć dostęp do danych przechowywanych w systemie pokładowym.

^{8a} Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Wprowadzenie jakiegokolwiek dodatkowej usługi lub aplikacji pokładowej nie powinno opóźniać wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ani jego stosowania.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16) Producentom pojazdów należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia.

(16) Producentom pojazdów *i usługodawcom* należy pozostawić wystarczająco dużo czasu *od dnia publikacji niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* na

dostosowanie się do wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia, **biorąc pod uwagę, że wymogi techniczne dotyczące testowania, zasady stosowania odpowiednich norm oraz przepisy dotyczące ochrony danych osobowych i prywatności zostaną określone po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia za pomocą aktów delegowanych.**

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1) „system pokładowy eCall” oznacza system włączany automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, który za pośrednictwem bezprzewodowych sieci łączności ruchomej **przekazuje znormalizowany minimalny zbiór danych i ustanawia** – w oparciu o numer 112 – kanał audio między kierowcą i pasażerami pojazdu a punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach;

Poprawka

1) „system pokładowy eCall” oznacza system **zgłoszeń alarmowych, składający się z urządzenia pokładowego oraz środków technicznych służących do inicjowania zgłoszeń eCall, zarządzania nimi i ich dokonywania, który jest** włączany automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie **i** który **emituje sygnały** za pośrednictwem bezprzewodowych sieci łączności ruchomej, **aby umożliwić transmisję znormalizowanego minimalnego zbioru danych, a także ustanowić** – w oparciu o numer 112 **lub o system eCall oferowany przez osobę trzecią** – kanał audio między kierowcą i pasażerami pojazdu a punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach;

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) „zgłoszenie eCall” oznacza zgłoszenie alarmowe na numer 112 wykonane za pośrednictwem systemu pokładowego

eCall;

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b) „system eCall oferowany przez osoby trzecie” oznacza system zgłoszeń alarmowych zgodny z normą EN 16102:2011, który obejmuje transmisję danych do usługodawcy zewnętrznego (TPSP) oraz nawiązanie połączenia głosowego z tym usługodawcą za pomocą bezprzewodowych sieci łączności ruchomej;

w razie poważnego wypadku usługodawca zewnętrzny nawiązuje połączenie głosowe z najodpowiedniejszym punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) i przekazuje mu wszelkie istotne informacje na temat tego wypadku, w tym informacje określone normą EN 15722 (Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – eCall minimalne bazy danych);

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c) „punkt przyjmowania zgłoszeń o wypadkach” (PSAP) oznacza miejsce, do którego w pierwszej kolejności trafiają zgłoszenia alarmowe i które podlega organowi publicznemu lub organizacji prywatnej uznanej przez dane państwo członkowskie;

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 2 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2d) „minimalny zbiór danych” (MSD) oznacza informacje określone w normie „Transport drogowy i telematyczny ruch -- eBezpieczeństwo -- eCall minimalne bazy danych” (EN 15722), przesyłane do PSAP obsługującego zgłoszenia eCall;

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 2 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2e) „urządzenie pokładowe” oznacza urządzenie w pojeździe, które dostarcza danych pokładowych wymaganych do wykonania zgłoszenia eCall za pomocą publicznej bezprzewodowej sieci łączności ruchomej lub ma dostęp do tych danych;

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 2 f (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2f) „beprzewodowa sieć łączności ruchomej” oznacza beprzewodową sieć łączności ruchomej dostępną publicznie zgodnie z dyrektywami 2002/21/WE^{12a} i 2002/22/WE^{12b} Parlamentu Europejskiego i Rady;

^{12a} 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).

^{12b} 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).

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Nie narusza to prawa właściciela pojazdu do stosowania – oprócz systemu pokładowego eCall – innego systemu zgłoszeń alarmowych zainstalowanego w pojeździe i pełniącego podobną funkcję. W takim przypadku ten inny system zgłoszeń alarmowych musi być zgodny z normą EN 16102 „Inteligentne systemy transportowe -- eCall -- Wymagania eksploatacyjne dotyczące usługi

*dostarczanej przez stronę trzecią”.
Producenci muszą wykazać, że dany system pokładowy zawiera mechanizm przełączania gwarantujący, że tylko jeden system jest aktywny w danym czasie oraz że system pokładowy eCall włączy się automatycznie w przypadku niesprawności tego drugiego systemu zgłoszeń alarmowych.*

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Producenci gwarantują, że odbiorniki w systemach pokładowych są kompatybilne z usługami w zakresie lokalizacji zapewnianymi przez systemy nawigacji satelitarnej, w tym systemy Galileo i EGNOS.

Poprawka

3. Producenci gwarantują, że odbiorniki w systemach pokładowych są kompatybilne z usługami w zakresie lokalizacji zapewnianymi przez **działające globalne** systemy nawigacji satelitarnej, w tym systemy Galileo i EGNOS **12 miesięcy po osiągnięciu przez te systemy wstępnej zdolności operacyjnej.**

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Do celów homologacji typu należy zatwierdzać tylko te systemy pokładowe eCall, które można zbadać.

Poprawka

4. Do celów homologacji typu należy zatwierdzać tylko te **wbudowane** systemy pokładowe eCall, które można zbadać.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. **System** eCall należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, **co najmniej** do celów naprawy i konserwacji.

Poprawka

6. **Wszystkie elementy systemu pokładowego** eCall należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, do celów naprawy i konserwacji **zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady^{14a} oraz do celów rozwoju i wdrożenia dodatkowych usług serwisowych w oparciu o interoperacyjną, standaryzowaną i ogólnodostępną platformę, tak aby możliwe było w przyszłości wprowadzenie dodatkowych usług lub aplikacji pokładowych.**

^{14a} **Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).**

Poprawka 21

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 6 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Na potrzeby napraw i konserwacji pojazdów oraz dodatkowych usług lub aplikacji pokładowych w przyszłości producenci pojazdów oraz niezależni operatorzy do stycznia 2017 r. osiągną – pod nadzorem Komisji Europejskiej – porozumienie w zakresie wymogów technicznych dotyczących

interoperacyjnej, ustandaryzowanej i ogólnodostępnej platformy, na której będzie oparty system pokładowy eCall.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6b. Od momentu przyjęcia niniejszego rozporządzenia Komisja rozpocznie prace nad wymogami technicznymi dotyczącymi interoperacyjnej, ustandaryzowanej, bezpiecznej i ogólnodostępnej platformy, na której można oprzeć system pokładowy eCall, do celów naprawy i konserwacji pojazdów oraz dla przyszłych usług lub aplikacji pokładowych.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6c. Poprzez przyjęcie odnośnych aktów prawnych Komisja ustanowi wstępne wymagania techniczne dotyczące interoperacyjnej, ustandaryzowanej, bezpiecznej i ogólnodostępnej platformy. Wszyscy uczestnicy rynku muszą mieć dostęp do tej platformy na niedyskryminacyjnych zasadach do celów wykonywania prac naprawczych i konserwacyjnych.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Wymagania techniczne i badania, o których mowa w akapicie pierwszym, są oparte na wymaganiach określonych w ust. 3, 4 i 6 oraz na następujących normach, stosownie do przypadku:

- 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 z paneuropejskim systemem eCall;
- d) wszelkie dodatkowe normy europejskie lub regulaminy EKG ONZ dotyczące systemu eCall.

Poprawka

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.

Wymagania techniczne i badania, o których mowa w akapicie pierwszym, **przyjmowane są po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami** i są oparte na wymaganiach określonych w ust. 3, 4 i 6 oraz na następujących normach, stosownie do przypadku:

- a) **CEN EN 16072:2011** „Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – Paneuropejskie wymagania operacyjne eCall”;
- b) **CEN EN 16062:2011** „Inteligentne systemy transportu – Program eSafety – Protokoły zastosowań wysokiego poziomu dla systemu eCall”;
- c) **CEN EN 16454:wersja** „Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – Pełne badanie zgodności systemu eCall”, w odniesieniu do zgodności systemu pokładowego eCall z paneuropejskim systemem eCall;
- ca) CEN EN 15722:2011 „Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – eCall minimalne bazy danych”;**
- cb) CEN EN 16102:2011 „Inteligentne systemy transportowe – eCall -- Wymagania eksploatacyjne dotyczące usługi dostarczanej przez stronę trzecią”.**
- d) wszelkie dodatkowe normy europejskie lub regulaminy EKG ONZ dotyczące systemu eCall.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall zawiera tylko **minimum informacji niezbędnych do właściwej obsługi zgłoszeń alarmowych.**

Poprawka

2. Minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall zawiera tylko **informacje określone w normie „Transport drogowy i telematyka ruchu – eBezpieczeństwo – eCall minimalne bazy danych” (EN 15722), przesyłane do PSAP obsługującego zgłoszenia eCall;**

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

h) sposobów korzystania z praw przysługujących osobom, których dotyczą dane;

Poprawka

h) sposobów korzystania z praw przysługujących osobom, których dotyczą dane, **w tym zapewnienia niezależnego punktu kontaktowego w celu rozpatrywania skarg;**

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7

Tekst proponowany przez Komisję

Z mocą od dnia 1 **października 2015** r. organy krajowe udzielają homologacji typu WE w odniesieniu do systemu pokładowego eCall tylko nowym typom pojazdów, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.

Poprawka

Z mocą od dnia 1 **czerwca 2016** r. organy krajowe udzielają homologacji typu WE w odniesieniu do systemu pokładowego eCall tylko nowym typom pojazdów, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 10a

Sprawozdawczość

***Najpóźniej do dnia 1 października 2018 r.
Komisja dokona oceny wskaźnika
penetracji rynku oraz skutków systemu
pokładowego eCall. Ocenę tę przekazuje
się Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.***

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od
dnia 1 **października 2015**.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od
dnia 1 **czerwca 2016 r.**

PROCEDURA

Tytuł	Wdrożenie systemu pokładowego eCall
Odsyłacze	COM(2013)0316 – C7-0174/2013 – 2013/0165(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 1.7.2013
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 1.7.2013
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Adina-Ioana Vălean 11.9.2013
Rozpatrzenie w komisji	28.11.2013
Data przyjęcia	9.1.2014
Wynik głosowania końcowego	+: 34 –: 4 0: 3
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Kent Johansson, Romana Jordan, Marisa Matias, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Maria Badia i Cutchet, Luigi Berlinguer, Jerzy Buzek, Antonio Cancian, Daniel Caspary, Yves Cochet, Lara Comi, António Fernando Correia de Campos, Rachida Dati, Francesco De Angelis, Ioan Enciu, Vicente Miguel Garcés Ramón, Elisabetta Gardini, Nick Griffin, Marek Józef Gróbarczyk, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Cristina Gutiérrez-Cortines, Takis Hadjigeorgiou, Rebecca Harms, Satu Hassi, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Gunnar Hökmark, Yannick Jadot, Ivailo Kalfin, Sajjad Karim, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Paweł Robert Kowal, Holger Kraheimer, Bernd Lange, Werner Langen, Corinne Lepage, Marian-Jean Marinescu, Zofija Mazej Kukovič, Alajos Mészáros, Alexander Mirsky, Tiziano Motti, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Pavel Poc, Franck Proust, Fiorello Provera, Frédérique Ries, Algirdas Saudargas, Peter Skinner, Alyn Smith, Laurence J.A.J. Stassen, Hannu Takkula, Silvia-Adriana Țicău, Johannes Cornelis van Baalen, Peter van Dalen, Lambert van Nistelrooij, Henri Weber, Hermann Winkler, Inês Cristina Zuber
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Sandrine Bélier, Jean Lambert

19.12.2013

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

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))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Philippe De Backer

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Wniosek Komisji

Komisja prowadzi prace nad systemem eCall od 2005 r. i próbowała wprowadzić go na zasadzie dobrowolności. Ponieważ to dobrowolne podejście nie przyniosło rezultatów – obecnie jedynie około 0,7% pojazdów jest wyposażonych w system eCall – Komisja rozpoczęła przyjmowanie prawodawstwa, aby eCall stanowił obowiązkowe wyposażenie nowych pojazdów.

W dniu 3 lipca 2012 r. Parlament Europejski przyjął ogromną większością głosów sprawozdanie z własnej inicjatywy w sprawie systemu wzywania pomocy eCall: nowej usługi 112 dla obywateli. W sprawozdaniu tym Parlament stwierdził, że system eCall powinien być obowiązującym w całej UE systemem zgłoszeń alarmowych, zainstalowanym w pojeździe oraz opartym na numerze alarmowym 112 i na wspólnych ogólnoeuropejskich normach. Komisja, opierając się w dużej mierze na sprawozdaniu Parlamentu, przedstawiła dwa wnioski legislacyjne, które są obecnie przedmiotem dyskusji.

Komisja wybrała podejście regulacyjne. System eCall będzie funkcjonować w oparciu o homologowane urządzenia do kontaktu z jednolitym europejskim numerem alarmowym 112, które będą instalowane we wszystkich pojazdach w Europie, począwszy od określonych kategorii pojazdów, oraz w oparciu o ramy obsługi zgłoszeń eCall w sieciach telekomunikacyjnych i punktach PSAP. Podejście to sprawi, że system eCall będzie dostępny dla wszystkich obywateli w Europie jako usługa ogólnoeuropejska, przyspieszy rozpowszechnianie tego systemu i umożliwi pełne wykorzystanie jego potencjału, jeśli chodzi

o ratowanie życia oraz łagodzenie skutków obrażeń. Wykorzystując standardowe wyposażenie fabryczne dotyczące numeru 112, bądź dodając do niego dodatkowe elementy, użytkownikowi końcowemu można zapewnić dodatkowe systemy alarmowe lub inne funkcje o wartości dodanej, które przyniosą dalsze korzyści dla gospodarki i bezpieczeństwa.

W dniu 8 września 2011 r. Komisja przyjęła zalecenie w sprawie wspierania w sieciach łączności elektronicznej w całej UE bazującej na numerze 112 usługi eCall do przekazywania zgłoszeń alarmowych („zgłoszeń eCall”) przez zainstalowane w pojazdach systemy pokładowe.

Aby dokończyć realizację strategii eCall oraz zapewnić terminowe i równoległe wdrożenie usługi eCall bazującej na numerze 112 przez trzy grupy zainteresowanych podmiotów (operatorów sieci komórkowych, publiczne służby ratownicze i przemysł motoryzacyjny) do 2015 r., Komisja zaproponowała następujące działania:

- a) Zalecenie dla państw członkowskich w sprawie obsługi zgłoszeń eCall przez operatorów sieci komórkowych (odpowiedzialna dykcja – **DG CNECT**; tekst przyjęty 8 września 2011 r.).
- b) Wniosek dotyczący rozporządzenia w zakresie prawodawstwa dotyczącego homologacji typu pojazdu w sprawie obowiązkowego montażu systemu pokładowego eCall w nowych homologowanych pojazdach wybranych kategorii w Europie (odpowiedzialna dykcja – **DG ENTR**; tekst przyjęty 13 czerwca 2013 r.).
- c) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) w sprawie specyfikacji wyposażenia niezbędnego do prawidłowego odbierania zgłoszeń eCall oraz prawidłowej obsługi tych zgłoszeń w punktach przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, uzupełniające dyrektywę 2010/40/UE w sprawie inteligentnych systemów transportowych. Wniosek w sprawie wdrożenia tej wymaganej infrastruktury (odpowiedzialna dykcja – **DG MOVE**; tekst przyjęty 13 czerwca 2013 r.)

Dwie ostatnie propozycje, opublikowane 13 czerwca 2013 r., to:

1. Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia interoperacyjnej usługi eCall w całej UE.
2. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE.

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Wniosek dostosowuje rozporządzenie w sprawie homologacji typu, wprowadzając wymóg konstruowania nowych typów samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych w sposób gwarantujący, że w razie poważnego wypadku automatycznie zainicjowane zostanie zgłoszenie alarmowe (zgłoszenie eCall) na numer 112. Musi również istnieć możliwość ręcznego dokonania zgłoszenia alarmowego eCall na numer 112.

Ze względu na charakter informacji dostarczanych w ramach tej usługi, Komisja ustanawia

przepisy dotyczące ochrony danych i prywatności.

Rozporządzenie będzie stosowane od dnia 1 października 2015 r.

Punkt widzenia sprawozdawcy

Sprawozdawca zgadza się z Komisją w kwestii ograniczenia zakresu rozporządzenia do nowych pojazdów kategorii N1 i M1. Zwraca się jednocześnie do Komisji o dalsze zbadanie, czy rozszerzyć ten zakres o dwukołowe pojazdy silnikowe, pojazdy ciężarowe i autobusy. Wzywa również producentów do jak najszybszej instalacji technologii eCall w istniejących typach pojazdów, które będą produkowane po 1 października 2015 r.

Sprawozdawca popiera propozycję Komisji dotyczącą ograniczenia rozporządzenia do kwestii funkcjonowania usługi eCall. Jego zdaniem ogólnodostępna platforma stanowi użyteczne narzędzie, która przyniesie ogromne korzyści kierowcom w UE. Potrzeba jednak większej liczby analiz, aby stworzyć kompleksowy zbiór zasad dotyczących organizacji tej platformy. Sprawozdawca pozostawia zatem propozycję Komisji w niezmienionym kształcie. Pozwoli to decydentom politycznym na szybkie zakończenie negocjacji, dzięki czemu będzie można szybko zastosować system eCall we wszystkich nowych pojazdach.

Definicja zgłoszenia eCall

Sprawozdawca proponuje wprowadzenie definicji zgłoszenia eCall, która pochodzi z rozporządzenia delegowanego nr 305/2013.

Usługi świadczone przez osoby trzecie

Niektórzy producenci samochodów już oferują kierowcom prywatne systemy eCall. Nie jest celem sprawozdawcy karanie tych producentów poprzez zakazanie takich usług. Systemy oferowane przez osoby trzecie mogą istnieć. Kierowcy, którzy chcą mieć taki system w swoim samochodzie, muszą mieć taką możliwość. Należy jednak wyraźnie określić, że podstawowym systemem jest system eCall oparty na numerze 112. Musi to być system publiczny, dostępny dla wszystkich i stanowiący obowiązkowe wyposażenie każdego nowego samochodu począwszy od 1 października 2015 r. Należy również wyjaśnić konsumentom, że w przeciwieństwie do systemu eCall opartego na numerze 112 systemy oferowane przez osoby trzecie mogą umożliwiać śledzenie samochodu.

Ochrona prywatności

Sprawozdawca przykłada ogromną wagę do kwestii ochrony prywatności kierowców samochodów oraz do zapobiegania niewłaściwemu wykorzystywaniu danych. Dlatego popiera on propozycję Komisji, aby system eCall był systemem pasywnym, dzięki czemu niemożliwe będzie śledzenie samochodów. Sprawozdawca chce jednak ostrzec obywateli, że jeżeli zdecydują się na instalację dodatkowego systemu oferowanego przez osobę trzecią, nie będzie można zagwarantować ochrony ich prywatności na mocy niniejszego rozporządzenia.

Okresowe kontrole techniczne

Okresowe kontrole techniczne systemu pokładowego eCall powinny wchodzić w zakres

rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającego dyrektywę 2009/40/WE.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) W celu dalszej poprawy bezpieczeństwa na drogach w komunikacji „eCall: czas na wdrożenie”⁶ zaproponowano wprowadzenie nowych środków mających na celu **przyspieszenie wdrożenia** pokładowych systemów powiadamiania o wypadkach w Unii. Jednym z zaproponowanych środków jest wprowadzenie obowiązku montowania systemów pokładowych eCall we wszystkich nowych pojazdach, począwszy od kategorii M1 i N1 określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE.

⁶ COM (2009) 434 final.

Poprawka

(3) W celu dalszej poprawy bezpieczeństwa na drogach w komunikacji „eCall: czas na wdrożenie”⁶ zaproponowano wprowadzenie nowych środków mających na celu **wdrożenie** pokładowych systemów powiadamiania o wypadkach w Unii, **bez zaniechania zasady neutralności technologicznej**. Jednym z zaproponowanych środków jest wprowadzenie obowiązku montowania systemów pokładowych eCall we wszystkich nowych pojazdach, począwszy od kategorii M1 i N1 określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE.

⁶ COM (2009) 434 final.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Oczekuje się, że unijny system eCall ograniczy liczbę ofiar śmiertelnych i stopień obrażeń odnoszonych w wypadkach w ruchu drogowym w całej UE. Obowiązkowe wprowadzenie systemu eCall zapewni dostępność tej usługi dla wszystkich obywateli i tym samym przyczyni się do zmniejszenia ludzkiego cierpienia i do ograniczenia wydatków *na opiekę* zdrowotną i *innych kosztów*.

Poprawka

(5) Oczekuje się, że unijny system eCall ograniczy liczbę ofiar śmiertelnych i stopień obrażeń odnoszonych w wypadkach w ruchu drogowym w całej UE ***dzięki optymalizacji czasu, jaki służby ratownicze poświęcają na ratowanie ofiar***. Obowiązkowe wprowadzenie systemu eCall zapewni dostępność tej usługi dla wszystkich obywateli i tym samym przyczyni się do zmniejszenia ludzkiego cierpienia i do ograniczenia wydatków ***związanych z opieką*** zdrowotną, ***zatłoczeniem spowodowanym przez wypadki i instalacją punktów zgłoszeń alarmowych wzdłuż dróg***;

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o położeniu jest niezbędne do zapewnienia skutecznego funkcjonowania systemu pokładowego eCall. W związku z tym należy wprowadzić wymóg zapewnienia kompatybilności tego systemu z usługami świadczonymi przez programy nawigacji satelitarnej, w tym 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. w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo)⁸.

Poprawka

(6) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o położeniu jest niezbędne do zapewnienia skutecznego funkcjonowania systemu pokładowego eCall. W związku z tym należy wprowadzić wymóg zapewnienia kompatybilności tego systemu z usługami świadczonymi przez ***działające*** programy nawigacji satelitarnej, w tym 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. w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo)⁸.

⁸ Dz.U. L 196 z 24.7.2008, s. 1.

⁸ Dz.U. L 196 z 24.7.2008, s. 1.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall powinien mieć początkowo zastosowanie wyłącznie do nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (kategorie M1 i N1), w przypadku których istnieje już odpowiedni mechanizm aktywacji.

Poprawka

(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.
Wyposażenie istniejących typów pojazdów, które będą produkowane po październiku 2015 r., w system pokładowy eCall oparty na numerze 112 powinno nastąpić jak najszybciej. Komisja powinna przeprowadzić dalsze badania i ocenę skutków dotyczące możliwości wyposażenia w odpowiednim czasie innych kategorii pojazdów – takich jak samochody ciężarowe, autobusy i autokary, dwukołowe pojazdy silnikowe oraz ciągniki rolnicze – w system pokładowy eCall oparty na numerze 112, z myślą o przedstawieniu wniosku legislacyjnego

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Konsumenci 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 jakości usług, jakiej mogą oczekiwać przy zakupie prywatnych systemów i związanych z tym kosztów.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall 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 dodatkowe usługi powinny zostać pomyślane w taki sposób, aby nie rozpraszać dodatkowo uwagi kierowcy.

Poprawka

(8) Obowiązek wyposażenia pojazdów w system pokładowy eCall 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 ***świadczonych przez osoby trzecie***, równoległe z usługą świadczoną w oparciu o numer 112 lub w trybie bazującym na tej usłudze i rozszerzającym jej zakres. Te dodatkowe usługi powinny zostać pomyślane w taki sposób, aby nie rozpraszać dodatkowo uwagi kierowcy, ***powinny również spełniać jasno określone normy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony danych. Należy również dopilnować, aby usługi ratownicze zagwarantowane równoległe przez producenta samochodu w żadnym wypadku nie utrudniały efektywnej pracy punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach.***

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(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 eCall należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, w oparciu o interoperacyjną i ogólnodostępną platformę, tak aby możliwe było ewentualne wprowadzenie w przyszłości dodatkowych usług lub aplikacji pokładowych.

Poprawka

(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 ***oparty na numerze 112*** należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, w oparciu o interoperacyjną, ogólnodostępną ***i ustandaryzowaną*** platformę, tak aby możliwe było ewentualne wprowadzenie w przyszłości dodatkowych usług lub aplikacji pokładowych.

Poprawka 8

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Wprowadzenie jakiegokolwiek dodatkowej usługi lub aplikacji pokładowej nie powinno opóźniać wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ani jego stosowania.

Poprawka 9

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Mając na względzie, że eCall jest systemem związanym z bezpieczeństwem, wymaga on najwyższego 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. Sprawdzenie tych kwestii leży w zakresie okresowych badań technicznych, które przeprowadzane są zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr .../...^{8a}. Szczegółowe przepisy dotyczące procedury testowania należy określić w załączniku do rozporządzenia.*

^{8a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../... w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylające dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L ...).

** Dz.U.: należy wstawić numer, datę i odniesienie do dokumentu 2012/0184(COD).*

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(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.⁹, przetwarzanie danych osobowych za pomocą systemu pokładowego eCall powinno być zgodne z przepisami o ochronie danych osobowych określonymi w dyrektywie 95/46/WE

Poprawka

(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.⁹, przetwarzanie danych osobowych za pomocą systemu pokładowego eCall powinno być zgodne z przepisami o ochronie danych osobowych określonymi w dyrektywie 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 danych¹⁰ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej)¹¹, zwłaszcza w celu zagwarantowania, że pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall, przy normalnym trybie funkcjonowania systemu 112 eCall, nie są identyfikowalne i nie są stale śledzone, oraz że minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall obejmuje minimalną ilość informacji wymaganych do *odpowiedniej* obsługi zgłoszeń alarmowych.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

¹⁰ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

¹¹ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych¹⁰ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej)¹¹, zwłaszcza w celu zagwarantowania, że pojazdy wyposażone w system pokładowy eCall, przy normalnym trybie funkcjonowania systemu 112 eCall, nie są identyfikowalne i nie są stale śledzone, oraz że minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall obejmuje minimalną ilość informacji wymaganych do obsługi zgłoszeń alarmowych *przez punkt przyjmowania zgłoszeń o wypadkach*.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

¹⁰ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

¹¹ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

Poprawka

14a. Okresowa kontrola techniczna systemu pokładowego eCall powinna być objęta zakresem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającego dyrektywę 2009/40/WE.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Producentom pojazdów należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(16) Producentom pojazdów należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia, **szczególnie w celu wykonania niezbędnych testów, które muszą zostać przeprowadzone w różnorodnych warunkach.**

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymagania techniczne dotyczące homologacji typu WE pojazdów w odniesieniu do systemu pokładowego eCall.

Poprawka

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

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1) „system pokładowy eCall” **oznacza** system włączany automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, który za pośrednictwem bezprzewodowych sieci łączności ruchomej przekazuje znormalizowany minimalny zbiór danych i ustanawia – w oparciu o numer 112 – kanał audio między

Poprawka

1) „system pokładowy eCall **oparty na numerze 112” lub „publiczny system eCall” oznaczają uśpiony system** włączany automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, który za pośrednictwem bezprzewodowych **publicznych** sieci łączności ruchomej przekazuje znormalizowany minimalny

kierowcą i pasażerami pojazdu a punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach;

zbiór danych i ustanawia – w oparciu o numer 112 – kanał audio między kierowcą i pasażerami pojazdu a punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach;

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

2) „**wbudowane urządzenie pokładowe**” 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.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) „**zgłoszenie eCall**” oznacza zgłoszenie alarmowe na numer 112, wykonane przez urządzenie pokładowe automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, które za pośrednictwem bezprzewodowych sieci łączności ruchomej przekazuje znormalizowany minimalny zbiór danych i ustanawia kanał audio między pojazdem a punktem PSAP dla systemu eCall;

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b) „system eCall oferowany przez osoby trzecie (TPS-eCall)” lub „prywatny system eCall” jest systemem zgłoszeń alarmowych zgodnym z normą EN 16102: 2011, opartym na umowie pomiędzy właścicielem samochodu a usługodawcą obejmującą przekazywanie danych osobie trzeciej świadczącej usługę (TPSP), oraz uzyskanie połączenia głosowego z TPSP za pośrednictwem bezprzewodowej sieci łączności ruchomej.

W przypadku zaistnienia poważnego wypadku, TPSP nawiązuje połączenie głosowe z najwłaściwszym punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) oraz przekazuje wszelkie istotne informacje dotyczące zdarzenia, włączając w to informacje wyszczególnione w EN 15722 (Inteligentne systemy transportowe – eBezpieczeństwo – eCall minimalny zbiór danych) danemu najwłaściwszemu PSAP;

Uzasadnienie

TPS eCall od wielu lat świadczy ważne usługi assistance w przypadku zaistnienia wypadków. Jako dodatek do paneuropejskiego systemu eCall (EN 16072: 2011) TPS eCall (EN 16102: 2011) został poddany standaryzacji, aby w pojeździe mogły współistnieć obydwa systemy ratownicze.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c) „punkt przyjmowania zgłoszeń o wypadkach” oznacza fizyczne miejsce, do którego w pierwszej kolejności trafiają zgłoszenia alarmowe w celu przekazania ich dalej służbom ratowniczym i które

podlega organowi publicznemu lub organizacji prywatnej uznanej przez dane państwo członkowskie;

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 2 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2d) „urządzenie pokładowe” oznacza urządzenie zainstalowane na stałe w pojeździe, które dostarcza danych pokładowych wymaganych do wykonania zgłoszenia eCall za pomocą publicznej bezprzewodowej sieci łączności ruchomej lub ma dostęp do tych danych.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Producenci wykazują, że ich wszystkie nowe typy pojazdów są konstruowane w sposób gwarantujący, że w razie poważnego wypadku, który nastąpił na terytorium Unii, automatycznie inicjowane jest zgłoszenie eCall kierowane pod *jednolity europejski* numer alarmowy 112.

Producenci wykazują, że ich wszystkie nowe typy pojazdów są konstruowane w sposób gwarantujący, że w razie poważnego wypadku, który nastąpił na terytorium Unii, *jest on rozpoznawany w pojeździe dzięki aktywacji jednego czujnika lub wielu czujników lub procesorów oraz* automatycznie inicjowane jest zgłoszenie eCall kierowane pod numer alarmowy 112.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Producenci wykazują, że nowe **pojazdy** są skonstruowane w sposób gwarantujący, że zgłoszenie eCall kierowane pod jednolity europejski numer alarmowy 112 może być również aktywowane ręcznie.

Poprawka

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

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit drugi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Akapity pierwszy i drugi nie naruszają 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 takim przypadku ten drugi system zgłoszeń alarmowych musi być zgodny z normą EN 16102 „Inteligentne systemy transportowe – eCall – Wymagania eksploatacyjne dotyczące usługi dostarczanej przez stronę trzecią”, a producenci lub usługodawcy muszą wykazać, że wbudowany system pokładowy zawiera mechanizm przełączania gwarantujący, że tylko jeden system jest aktywny w danym czasie oraz że system pokładowy eCall oparty na numerze 112 włączy się automatycznie w przypadku niesprawności tego drugiego systemu zgłoszeń alarmowych.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Wszyscy producenci samochodów informują swoich klientów o istnieniu darmowego i dostępnego publicznie systemu eCall opartego na numerze 112.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Producenci gwarantują, że odbiorniki w **systemach** pokładowych są kompatybilne z usługami w zakresie lokalizacji zapewnianymi przez systemy nawigacji satelitarnej, w tym systemy Galileo i EGNOS.

3. Producenci gwarantują, że odbiorniki **we wbudowanych urządzeniach** pokładowych są kompatybilne z **dostępnymi** usługami w zakresie lokalizacji zapewnianymi przez systemy nawigacji satelitarnej, w tym systemy Galileo i EGNOS.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. **System** eCall należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, co najmniej do celów naprawy i konserwacji.

Poprawka

6. **Wszystkie elementy systemu** eCall **opartego na numerze 112** należy udostępnić wszystkim niezależnym operatorom bezpłatnie i na niedyskryminacyjnych zasadach, co najmniej do celów naprawy i konserwacji **pojazdów**.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Po przyjęciu niniejszego rozporządzenia oraz w razie potrzeby Komisja Europejska rozpoczyna prace nad wymaganiami technicznymi dotyczącymi interoperacyjnej, ustandaryzowanej, bezpiecznej i ogólnodostępnej platformy do celów naprawy i konserwacji pojazdów oraz do celów przyszłych usług lub aplikacji pokładowych. Systemy eCall muszą opierać się na standardach dla tej platformy, kiedy tylko będą one dostępne.

Uzasadnienie

Niniejsze rozporządzenie powinno być ograniczone do kwestii funkcjonowania usługi eCall. Ogólnodostępna platforma stanowi pożyteczne narzędzie oraz musi zostać opracowana, gdyż przyniesie ona ogromne korzyści kierowcom w UE poprzez danie im wolności wyboru. Potrzeba jednak większej liczby analiz, aby stworzyć kompleksowy zbiór zasad dotyczących organizacji tej ogólnodostępnej platformy. Komisja powinna więc rozpocząć prace nad wnioskiem z chwilą przyjęcia niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

System pokładowy eCall 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.

Poprawka

System pokładowy eCall 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. **Producenci samochodów należyście informują swoich klientów o tym, że korzystanie z systemów oferowanych przez osoby trzecie może umożliwić śledzenie lokalizacji samochodu, a także o skutkach takiego działania dla ich prywatności.**

Poprawka 29

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. Minimalny zbiór danych przesyłanych przez system pokładowy eCall zawiera tylko minimum informacji niezbędnych do właściwej obsługi zgłoszeń alarmowych.

Poprawka

2. Minimalny zbiór danych (**MZD**) przesyłanych przez system pokładowy eCall **oparty na numerze 112 do punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP)** zawiera tylko minimum informacji niezbędnych do właściwej obsługi zgłoszeń alarmowych **przez te punkty. Taki MZD powinien być poddawany okresowej analizie w celu rewaluacji nieobowiązkowego MZD na obowiązkowy MZD lub w celu ewentualnego dodania do MZD użytecznych informacji.**

Uzasadnienie

Niektóre użyteczne informacje, jak na przykład liczba pasażerów, nie są jeszcze obecnie dostępne we wszystkich pojazdach. Takie informacje mogą stać się dostępne dzięki możliwym w przyszłości rozszerzeniom przepisów dotyczących homologacji typu. Dane obecnie nieobowiązkowe mogą zostać wtedy zamienione na dane obowiązkowe.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

3. Producenci gwarantują, że **użytkownikom** systemu eCall zapewnia się jasne i wyczerpujące informacje na temat przetwarzania danych dokonywanego przez system **pokładowy** eCall, w szczególności na temat:

Poprawka

3. Producenci gwarantują, że **użytkownicy** systemu eCall **mogą dokonać swobodnego wyboru między usługami oferowanymi przez prywatnych dostawców usługi eCall oraz że jego użytkownikom** zapewnia się jasne i wyczerpujące informacje na temat przetwarzania danych dokonywanego przez **prywatny** system eCall, w szczególności na temat:

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

f) terminu przechowywania danych **w systemie** pokładowym;

Poprawka

f) terminu przechowywania danych **we wbudowanym urządzeniu** pokładowym;

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

i) wszelkich niezbędnych informacji dodatkowych dotyczących przetwarzania danych osobowych w związku ze świadczeniem prywatnej usługi eCall lub innych usług o wartości dodanej.

Poprawka

i) wszelkich niezbędnych informacji dodatkowych dotyczących przetwarzania danych osobowych w związku ze świadczeniem prywatnej usługi eCall lub innych usług o wartości dodanej, **ze szczególnym uwzględnieniem faktu, że mogą istnieć różnice między przetwarzaniem danych za pomocą systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 i za pomocą prywatnych systemów eCall lub innej usługi o**

wartości dodanej, zwłaszcza w odniesieniu do ciągłego śledzenia pojazdu.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 7a

Okresowa kontrola techniczna

7a. Wymogi dotyczące okresowej kontroli technicznej systemu pokładowego eCall określa rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylające dyrektywę 2009/40/WE.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Zwolnienia

Zwolnienia i wyposażenie

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 8a

W przypadku typów pojazdów homologowanych przed październikiem 2015 r., możliwe jest ich wyposażenie w publiczny oraz prywatny system eCall za

pomocą mobilnego urządzenia końcowego.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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 od dnia [Publications Office: please insert the exact date of the entry into force].*

Poprawka

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 *okres pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. 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.*

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich kolejnych dotyczących ich zmianach.

Poprawka

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia *i odnośnych aktów delegowanych* oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające, *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.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 10a

Sprawozdawczość

10a. Do dnia 1 października 2018 r. Komisja przygotowuje sprawozdanie oceniające wdrożenie systemu pokładowego eCall, które zostanie przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Komisja zbada, czy zakres rozporządzenia powinien zostać rozszerzony o inne kategorie pojazdów, takie jak dwukółowe pojazdy silnikowe, pojazdy ciężarowe i autobusy. W stosownych przypadkach Komisja przedstawi wniosek ustawodawczy.

PROCEDURA

Tytuł	Wdrożenie systemu pokładowego eCall	
Odsyłacze	COM(2013)0316 – C7-0174/2013 – 2013/0165(COD)	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 1.7.2013	
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 1.7.2013	
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Philippe De Backer 3.9.2013	
Rozpatrzenie w komisji	5.11.2013	16.12.2013
Data przyjęcia	17.12.2013	
Wynik głosowania końcowego	+: 40 -: 4 0: 0	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zile	
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Karim Zéribi	
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Ivo Strejček	

PROCEDURA

Tytuł	Wdrożenie systemu pokładowego eCall			
Odsyłacze	COM(2013)0316 – C7-0174/2013 – 2013/0165(COD)			
Data przedstawienia w PE	13.6.2013			
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 1.7.2013			
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 1.7.2013	TRAN 1.7.2013	LIBE 12.12.2013	
Procedura obejmująca zaangażowane komisje Data ogłoszenia na posiedzeniu	LIBE 16.1.2014			
Sprawozdawca(y) Data powołania	Olga Sehnalová 9.7.2013			
Rozpatrzenie w komisji	25.9.2013	5.11.2013	28.11.2013	16.12.2013
	22.1.2014			
Data przyjęcia	11.2.2014			
Wynik głosowania końcowego	+: -: 0:	34 2 1		
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Adam Bielan, Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Eduard-Raul Hellvig, Philippe Juvin, Sandra Kalniete, Edvard Kožušník, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Phil Prendergast, Mitro Repo, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Barbara Weiler			
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Emma McClarkin, Roberta Metsola, Konstantinos Poupakis, Olga Sehnalová, Gabriele Stauner, Jutta Steinruck, Marc Tarabella, Wim van de Camp, Patricia van der Kammen			
Data złożenia	13.2.2014			