



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall a o změně
směrnice 2007/46/ES**

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Účelem tohoto návrhu je začlenit do systému ES schvalování typu motorových vozidel požadavek na vybavení palubním systémem eCall. Jedná se o součást souboru právních aktů EU, které mají zajistit, aby byla do 1. října 2015 zavedena služba eCall využívající linku tísňového volání 112. Další hlavní legislativní akty, které se této iniciativy eCall týkají:

- Doporučení Komise 2011/750/EU ze dne 8. září 2011 o podpoře služby eCall v sítích elektronických komunikací pro přenos palubních tísňových hovorů na číslo 112 v celé Evropské unii (systém eCall)¹,
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013 ze dne 26. listopadu 2012, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o harmonizované poskytování interoperabilní služby eCall v celé Unii²,
- návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) č.../.. ze dne xx.xx.20xx o zavedení interoperabilní služby eCall v celé EU³.

Tyto různé texty se vzájemně doplňují a společně umožní, aby služba eCall využívající linku tísňového volání 112 byla plně funkční do 1. října 2015.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1. Konzultace se zúčastněnými stranami

Tento návrh je výsledkem obsáhlých konzultací s hlavními zúčastněnými stranami:

Zúčastněné strany, a zejména skupina na vysoké úrovni CARS 21, byly konzultovány během procesu, který vedl k přijetí sdělení „CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě“. Přesněji řečeno, tento návrh je splněním zadání: „dále podporovat zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS), včetně systémů spolupráce, zejména služby tísňového volání z palubního systému ‚eCall‘ pro celou EU“.

Návrh rovněž zohledňuje všechny konzultace uskutečněné v rámci posouzení dopadů systému eCall. Tyto konzultace zahrnují zejména rozsáhlé příspěvky od zúčastněných stran, které se angažují v různých oblastech, např. v rámci Evropské platformy pro zavedení systému eCall (EeIP), skupiny odborníků pro centra tísňového volání systému eCall (*Public Service Answering Points* (PSAP)) a řídicí skupiny pro systém eCall v rámci fóra eSafety/i-mobility, a veřejnou konzultaci o zavádění systému eCall, která probíhala od 19. července do 19. září 2010.

Tento návrh zohledňuje stanovisko Evropské poradní skupiny pro ITS, složené z 25 zástupců na vysoké úrovni poskytovatelů služeb ITS, sdružení uživatelů, dopravců a provozovatelů zařízení, výrobního odvětví, sociálních partnerů, profesních sdružení, místních orgánů a dalších relevantních fór.

¹ Úř. věst. L 303, 22.11.2011, s. 46.

² Úř. věst. L 91, 3.4.2013, s. 1.

³ Úř. věst. L [...], [...], s. [...].

2.2. Posouzení dopadů a analýza nákladů a přínosů

Jako součást posouzení dopadů systému eCall byla provedena rozsáhlá analýza nákladů a přínosů u tří navržených variant, včetně upřednostněné varianty spočívající v regulačních opatřeních.

Pokud jde o analýzu nákladů a přínosů zvoleného řešení (varianta 3), každé ze tří plánovaných regulačních opatření pro systém eCall (palubní zařízení, telekomunikace, centra tísňového volání) je neoddělitelné od obou dalších.

2.2.1. Analýza hlavních přínosů

K přínosům identifikovaným prostřednictvím posouzení dopadů a několika studií, včetně vnitrostátních studií, patří:

- snížení počtu úmrtí (jež by za situace, kdy budou všechna vozidla vybavena systémem eCall, mělo obnášet 1 % až 10 % v závislosti na hustotě obyvatelstva země, silniční infrastruktura a infrastruktura záchranných služeb),
- snížení závažnosti zranění (mezi 2 % a 15 %),
- snížení nákladů dopravního přetížení způsobeného dopravními nehodami. Jde o důsledek zlepšeného zvládnutí nehod, neboť nehoda je okamžitě nahlášena do center tísňového volání, takže informace o ní mohou být předány příslušné kontrole řízení provozu, která může okamžitě informovat ostatní účastníky silničního provozu a pomoci snížit výskyt následných dopravních nehod,
- usnadnění záchranných služeb a zvýšená bezpečnost záchranného týmu (např. hasičů) při vyprošťování osob z vozidel, neboť minimální soubor dat ve zprávě eCall bude mimo jiné poskytovat informace o druhu paliva,
- omezení infrastruktury pro tísňová volání na okraji silnic, neboť každý účastník silničního provozu by měl s to spustit tísňové volání ze svého vozidla.

2.2.2. Poměr přínosů k nákladům

Přínosy byly vyčísleny také v peněžních hodnotách a pro různé varianty i pro různé druhy dotčených kategorií byla vypracována analýza nákladů a přínosů. Odhady jsou vypočteny až do roku 2033, neboť se vychází z toho, že v případě upřednostněné varianty dojde v uvedeném roce k plnému rozšíření služby systému eCall.

	Varianta 1 žádné opatření EU	Varianta 2 dobrovolný přístup	Varianta 3 regulační opatření
Poměr přínosů k nákladům	0,29	0,68	1,74

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Právní základ

Právním základem je článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie.

3.2. Subsidiarita a proporcionalita

V souladu se zásadou subsidiarity (čl. 5 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii) by měla být opatření na úrovni Unie přijata pouze v případě, že plánovaných cílů nelze uspokojivě

dosáhnout na úrovni samotných členských států, a proto jich lze z důvodu rozsahu či účinků navrhovaného opatření lépe dosáhnout na úrovni Unie.

Bezpečnost silničního provozu je v centru zájmu celé Evropské unie a všech jejích občanů. Účelem iniciativy za interoperabilní službu systému eCall v celé EU je zavést do všech vozidel v EU minimální funkce nezbytné pro zajištění odpovídajícího vyřízení tísňových volání ze strany záchranných služeb. V současné době se v různých členských státech uskutečňuje ročně více než 100 milionů jízd na silnici a jejich počet se zvyšuje v důsledku další konsolidace Evropské unie (prostřednictvím volného pohybu zboží, osob a služeb). Je třeba podniknout kroky na úrovni EU, aby byla zaručena interoperabilita a kontinuita služby po celé Evropě, čehož nelze uspokojivě dosáhnout pouze na úrovni jednotlivých členských států. Přijetí opatření na úrovni EU na základě společných evropských norem pro systém eCall schválených evropskými normalizačními organizacemi (CEN a ETSI) navíc zajistí účinné poskytování záchranných služeb po celé Evropě, například v případě vozidel cestujících do zahraničí, a rovněž pomůže zabránit roztržitému trhu.

Systém eCall v celé EU byl koncipován tak, aby se minimalizoval dopad na všechny zúčastněné strany v hodnotovém řetězci (automobilový průmysl, operátory mobilních sítí, členské státy, centra tísňového volání) a aby se tento dopad spravedlivě rozložil.

3.3. Podrobné vysvětlení návrhu

Články 2, 4 a 5:

Návrh vyžaduje, aby nové typy osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel byly konstruovány tak, aby bylo zajištěno, že se v případě vážné nehody automaticky spustí tísňové volání (eCall) na číslo 112. Tísňové volání (eCall) na číslo 112 musí být rovněž možné spustit ručně.

Článek 6:

Vzhledem k povaze informací, které tato služba poskytuje, jsou uvedeny informace o pravidlech ochrany soukromí a ochrany osobních údajů.

Články 5, 6 a 8:

Komise se zmocňuje k přijímání aktů v přenesené pravomoci, které se týkají:

- podrobných technických požadavků a zkoušek pro schválení typu palubních systémů eCall, které budou založeny na normách uvedených v článku 5;
- ochrany soukromí a ochrany údajů;
- výjimky pro vozidla zvláštního určení a pro ostatní opodstatněné případy. Výjimka bude omezený počet.

Článek 12:

Nařízení se použije ode dne 1. října 2015.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet EU.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

Navrhovaný akt se týká EHP, a proto by jeho oblast působnosti měla být rozšířena i na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall a o změně směrnice 2007/46/ES**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁴,
s ohledem na stanovisko evropského inspektora ochrany údajů,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ucelený systém Unie pro schvalování typu motorových vozidel byl zřízen směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice⁵).
- (2) Technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska řady bezpečnostních a environmentálních prvků byly na úrovni Unie harmonizovány, aby byla zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti silničního provozu v celé Unii.
- (3) V zájmu dalšího zlepšení bezpečnosti silničního provozu navrhuje sdělení „Systém eCall: čas jej zavést“⁶ nová opatření, která mají v Unii urychlit zavádění palubní služby tísňového volání. Jedním z navrhovaných opatření je zavést povinnou montáž palubních systémů eCall do všech nových vozidel od vozidla kategorií M1 a N1, jak jsou vymezena v příloze II směrnice 2007/46/ES.
- (4) Dne 3. července 2012 schválil Evropský parlament zprávu o systému eCall: nové službě čísla 112 pro občany⁷, přičemž vyzval Komisi, aby předložila návrh v rámci směrnice 2007/46/ES s cílem zajistit povinné zavedení veřejného systému využívajícího linku tísňového volání 112 do roku 2015.
- (5) Očekává se, že unijní systém eCall sníží počet smrtelných nehod v Unii a také závažnost zranění způsobených při dopravních nehodách. Povinné zavedení systému

⁴ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁵ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁶ KOM(2009) 434 v konečném znění.

⁷ 2012/2056(INI).

eCall by zajistilo dostupnost této služby všem občanům, a tím by přispělo ke snížení lidského utrpení, nákladů na zdravotní péči a jiných nákladů.

- (6) Poskytování přesných a spolehlivých informací o poloze je zásadním prvkem účinného fungování palubního systému eCall. Proto je vhodné požadovat jeho kompatibilitu se službami poskytovanými programy družicové navigace, včetně systémů zřízených v rámci programů Galileo a EGNOS stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 683/2008 ze dne 9. července 2008 o dalším provádění evropských programů družicové navigace (EGNOS a Galileo)⁸.
- (7) Povinné vybavení vozidel palubním systémem eCall by mělo platit nejprve pouze pro osobní automobily a lehká užitková vozidla (kategorie M1 a N1), pro které již vhodný spouštěcí mechanismus existuje.
- (8) Povinným vybavením vozidel palubním systémem eCall by nemělo být dotčeno právo všech zúčastněných stran, jako jsou výrobci automobilů a nezávislé hospodářské subjekty, nabízet dodatečné záchranné služby a/nebo služby s přidanou hodnotou, souběžně nebo v návaznosti na palubní systém eCall využívající linku tísňového volání 112. Tyto doplňkové služby by však měly být navrženy tak, aby řidiče nerozptylovaly.
- (9) S cílem zajistit otevřenou nabídku pro spotřebitele a spravedlivou hospodářskou soutěž, jakož i podnítit inovace a posílit konkurenceschopnost unijního odvětví informačních technologií na světových trzích by palubní systém eCall měl být k dispozici bezplatně a bez diskriminace všem nezávislým hospodářským subjektům a měl by být založen na interoperabilní platformě s otevřeným přístupem pro potenciální budoucí palubní aplikace či služby.
- (10) Za účelem zajištění celistvosti systému schválení typu by pro účely tohoto nařízení měly být přijaty pouze ty palubní systémy eCall, které mohou být plně vyzkoušeny.
- (11) Z požadavků na ochranu cestujících v případě čelního nárazu a bočního nárazu jsou podle směrnice 2007/46/ES vyňata malosériová vozidla. Proto by tato malosériová vozidla měla být rovněž vyňata z povinnosti splňovat požadavky týkající se eCall.
- (12) Vozidla zvláštního určení by měla splňovat požadavky týkající se eCall stanovené v tomto nařízení, pokud orgány schválení typu v jednotlivých případech nezváží, že dané vozidlo nemůže uvedené požadavky splňovat z důvodu svého zvláštního určení.
- (13) Podle doporučení vypracovaných pracovní skupinou pro ochranu údajů zřízenou podle článku 29 a obsažených v „Pracovním dokumentu o důsledcích iniciativy eCall na ochranu údajů a soukromí“, přijatém dne 26. září 2006⁹, by jakékoli zpracování osobních údajů prostřednictvím palubního systému eCall mělo být v souladu s pravidly týkajícími se ochrany osobních údajů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů¹⁰ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Směrnice o soukromí a elektronických komunikacích)¹¹, zejména s cílem zajistit, aby vozidla vybavená palubními systémy eCall při běžném provozním stavu týkajícím se tísňového volání na číslo 112 nebyla vysledovatelná a nepodléhala žádnému stálému

⁸ Úř. věst. L 196, 24.7.2008, s. 1.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

¹⁰ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

¹¹ Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37.

zaznamenávání polohy a aby minimální soubor dat zasílaných palubním systémem eCall zahrnoval minimální informace požadované pro řádné vyřízení tísňových volání.

- (14) Evropské normalizační organizace ETSI a CEN vypracovaly společné normy pro zavedení celoevropského systému služby eCall, které by se měly používat pro účely tohoto nařízení, jelikož to usnadní technologický vývoj palubní služby eCall, zajistí interoperabilitu a kontinuitu služby v celé Unii a sníží náklady na zavedení pro Unii jako celek.
- (15) Aby bylo zajištěno použití společných technických požadavků týkajících se palubního systému eCall, měla by být pravomoc přijímat akty, pokud jde o podrobná pravidla pro použití příslušných norem, zkoušení, ochranu osobních údajů a soukromí a výjimky pro některá vozidla či třídy vozidel kategorií M1 a N1, v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenesena na Komisi. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (16) Výrobci vozidel by měla být poskytnuta dostatečná doba k tomu, aby se přizpůsobili technickým požadavkům tohoto nařízení.
- (17) Toto nařízení je novým samostatným nařízením v rámci postupu ES schválení typu stanoveného směrnicí 2007/46/ES, a proto by přílohy I, III, IV, VI, IX a XI uvedené směrnice měly být odpovídajícím způsobem změněny.
- (18) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž dosažení vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků pro nová typově schválená vozidla vybavená palubním systémem eCall, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodu rozsahu lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1
Předmět

Toto nařízení stanoví technické požadavky na ES schválení typu vozidla, pokud jde o palubní systém eCall.

Článek 2
Oblast působnosti

Toto nařízení se použije pro vozidla kategorií M1 a N1, jak jsou vymezena v bodech 1.1.1 a 1.2.1 přílohy II směrnice 2007/46/ES.

Článek 3 Definice

Pro účely tohoto nařízení se kromě definic, jež stanoví článek 3 směrnice 2007/46/ES a článek 2 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013¹², použijí tyto definice:

- 1) „palubním systémem eCall“ se rozumí systém aktivovaný automaticky prostřednictvím palubních senzorů nebo ručně, který prostřednictvím sítě mobilních bezdrátových komunikací přenáší standardizovaný minimální soubor dat a vytváří audiokanál mezi cestujícími ve vozidle a centrem tísňového volání založený na volání na číslo 112;
- 2) „palubním systémem“ se rozumí palubní zařízení společně s prostředky ke spuštění, řízení a uskutečnění přenosu tísňového volání eCall prostřednictvím veřejné sítě mobilních bezdrátových komunikací poskytující spojení mezi vozidlem a prostředkem vykonávajícím službu eCall prostřednictvím veřejné sítě mobilních bezdrátových komunikací.

Článek 4 Obecné povinnosti výrobců

Výrobci musí prokázat, že všechny nové typy vozidel uvedené v článku 2 jsou vybaveny palubním systémem eCall v souladu s tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci přijatými podle tohoto nařízení.

Článek 5 Zvláštní povinnosti výrobců

1. Výrobci zajistí, aby všechny jejich nové typy vozidel byly vyrobeny a schváleny v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení a v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle tohoto nařízení.
2. Výrobci prokáží, že všechny jejich nové typy vozidel jsou konstruovány tak, aby bylo zajištěno, že v případě vážné nehody, k níž dojde na území Unie, bylo automaticky spuštěno tísňové volání eCall na jednotné evropské číslo tísňového volání 112.
Výrobci prokáží, že nová vozidla jsou konstruována tak, aby tísňové volání eCall na jednotné evropské číslo tísňového volání 112 bylo možno spustit i ručně.
3. Výrobci zajistí, aby přijímače v palubních systémech byly kompatibilní se službami určování polohy, které poskytují systémy družicové navigační systémy, včetně systémů Galileo a EGNOS.
4. Pro účely schválení typu se přijmou pouze ty palubní systémy eCall, které lze vyzkoušet.
5. Palubní systémy eCall splňují požadavky směrnice 1999/5/ES¹³ a předpisu EHK/OSN č. 10¹⁴.
6. Palubní systém eCall je přístupný všem nezávislým hospodářským subjektům bezplatně a bez diskriminace alespoň pro účely oprav a údržby.

¹² Úř. věst. L 91, 3.4.2013, s. 1.

¹³ Úř. věst. L 91, 7.4.1999, s. 10.

¹⁴ Úř. věst. L 254, 20.9.2012, s. 1.

7. Komise se podle článku 9 zmocňuje k přijímání aktů v přenesené pravomoci, kterými se stanoví podrobné technické požadavky a zkoušky pro schválení typu palubních systémů eCall a odpovídajícím způsobem mění směrnice 2007/46/ES.

Technické požadavky a zkoušky uvedené v prvním pododstavci jsou založeny na požadavcích stanovených v odstavcích 3, 4 a 6 a případně na těchto normách:

- a) EN 16072 „Inteligentní dopravní systémy – eSafety – Provozní požadavky na Panevropský eCall“;
- b) EN 16062 „Inteligentní dopravní systémy – eSafety – Vysokoúrovňové aplikační požadavky na eCall“;
- c) EN 16454 „Inteligentní dopravní systémy – eSafety – Zkoušení shody kompletní komunikace eCall“, pokud jde o shodu palubního systému eCall s panevropským systémem eCall;
- d) jakýchkoli dalších evropských normách nebo předpisech EHK/OSN, které se systémů eCall týkají.

Článek 6

Pravidla týkající se ochrany soukromí a údajů

1. V souladu se směrnicí 95/46/ES a směrnicí 2002/58/ES výrobci zajistí, aby vozidla vybavená palubním systémem eCall nebyla vysledovatelná a nepodléhala žádnému stálému zaznamenávání polohy v běžném provozním stavu ohledně eCall.

V palubním systému eCall musí být zabudovány technologie zlepšující ochranu soukromí, aby byla uživatelům eCall poskytována požadovaná úroveň ochrany soukromí a také nezbytné záruky zamezující sledování a zneužití.

2. Minimální soubor dat zaslaných palubním systémem eCall musí obsahovat minimální informace požadované pro řádné vyřizování tísňových volání.
3. Výrobci zajistí, aby uživatelé systému eCall měli k dispozici jasné a srozumitelné informace o zpracování údajů prostřednictvím palubního systému eCall, zejména tyto informace:
 - a) odkaz na právní základ pro zpracování;
 - b) skutečnost, že palubní systém eCall je standardně aktivován;
 - c) způsoby zpracování údajů, které provádí palubní systém eCall;
 - d) účel zpracování tísňového volání eCall;
 - e) typy shromažďovaných a zpracovávaných údajů a příjemci těchto údajů,
 - f) lhůta pro uchovávání údajů v palubním systému;
 - g) skutečnost, že nedochází k žádnému stálému zaznamenávání polohy vozidla;
 - h) způsoby uplatňování práv subjektů údajů;
 - i) veškeré další nezbytné informace, pokud jde o zpracování osobních údajů v souvislosti s poskytováním soukromé služby eCall a/nebo ostatních služeb s přidanou hodnotou.
4. Komise je v souladu s článkem 9 zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci, které dále vymezí požadavky ohledně zamezení vysledovatelnosti a zaznamenávání

polohy a technologií pro posílení ochrany soukromí uvedené v odstavci 1, jakož i způsoby zpracování osobních údajů a informací o uživateli uvedené v odstavci 3.

Článek 7

Povinnosti členských států

S účinkem od 1. října 2015 vnitrostátní orgány udělí ES schválení typu z hlediska palubního systému eCall pouze pro nové typy vozidel, která jsou v souladu s tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci přijatými podle tohoto nařízení.

Článek 8

Výjimky

1. Komise může pro některá vozidla nebo třídy vozidel kategorií M1 a N1 stanovit výjimky z povinnosti montáže palubních systémů eCall, stanovené v článku 4, pokud se po analýze nákladů a výnosů provedené nebo zadané Komisí a při zohlednění všech příslušných hledisek bezpečnosti ukáže, že použití uvedených systémů pro dotčená vozidla nebo třídy vozidel není vhodné.
2. Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci podle článku 9, kterými se stanoví výjimky uvedené v odstavci 1. Tyto výjimky se vztahují na vozidla, jako jsou vozidla zvláštního určení a vozidla bez airbagů, a jejich počet je omezen.

Článek 9

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 7, čl. 6 odst. 4 a v čl. 8 odst. 2 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [...] [Úřad pro publikace vloží přesné datum vstupu v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedené v čl. 5 odst. 7, čl. 6 odst. 4 a čl. 8 odst. 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů přijatých v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 3, čl. 6 odst. 4 a čl. 8 odst. 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 10

Sankce za nedodržení nařízení

1. Členské státy stanoví pravidla týkající se sankcí za nedodržení ustanovení tohoto nařízení výrobci a přijmou veškerá opatření pro zajištění jejich provádění. Stanovené

sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi a neprodleně jí oznámí všechny následné změny, které se jich týkají.

2. K druhům nedodržení, za něž se ukládají sankce, patří alespoň:
- a) nepravdivá prohlášení v průběhu postupu schvalování nebo postupu vedoucího ke stažení vozidla;
 - b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu;
 - c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení vozidla nebo k odejmutí schválení typu.

Článek 11

Změny směrnice 2007/46/ES

Přílohy I, III, IV, VI, IX a XI směrnice 2007/46/ES se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 12

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. října 2015.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*

PŘÍLOHA

Změny směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES se mění takto:

- 1) V příloze I se vkládají nové body 12.8. a 12.8.1., které znějí:
„12.8. Systém eCall
12.8.1. popis nebo výkresy“;
- 2) V příloze III části I oddílu A se vkládají nové body 12.8. a 12.8.1., které znějí:
„12.8. Systém eCall
12.8.1. Namontován: ano/ne (1)“;
- 3) Část 1 přílohy IV se mění takto:
 - a) v tabulce se doplňuje nový bod 71:

Bod	Předmět	Regulační akt	Použitelnost									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71	Systém eCall	Nařízení (EU) č.	X			X						

- b) Dodatek 1 se mění takto:

- i) v tabulce 1 se doplňuje nový bod 71:

Bod	Předmět	Regulační akt	Specifika	Použitelnost a zvláštní požadavky
71	Systém eCall	Nařízení (EU) č.		Nepoužije se

- ii) v tabulce 2 se doplňuje nový bod 71:

Bod	Předmět	Regulační akt	Specifika	Použitelnost a zvláštní požadavky
71	Systém eCall	Nařízení (EU) č.		Nepoužije se

- 4) V dodatku k vzoru A v příloze VI se v tabulce doplňuje nový bod:

Bod	Předmět	Odkaz regulační akt ⁽¹⁾ na	Ve znění	Použitelný na verze
71.	Systém eCall	Nařízení (EU) č.		

5) Příloha IX se mění takto:

a) V části I se vzor B mění takto:

i) strana 2 „Kategorie vozidla M₁“ se mění takto:

– bod 52 se nahrazuje tímto:

„52. eCall namontován ano/ne“,

– doplňuje se nový bod 53, který zní:

„53. Poznámky⁽¹¹⁾:“;

ii) strana 2 „Kategorie vozidla N₁“ se mění takto:

– bod 52 se nahrazuje tímto:

„52. eCall namontován ano/ne“,

– doplňuje se nový bod 53, který zní:

„53. Poznámky⁽¹¹⁾:“;

b) v části II se vzor C2 mění takto:

i) strana 2 „Vozidlo kategorie M₁“ se mění takto:

– bod 52 se nahrazuje tímto:

„52. eCall namontován ano/ne“,

– doplňuje se nový bod 53, který zní:

„53. Poznámky⁽¹¹⁾:“;

ii) strana 2 „Vozidlo kategorie N₁“ se mění takto:

– bod 52 se nahrazuje tímto:

„52. eCall namontován ano/ne“,

– doplňuje se nový bod 53, který zní:

„53. Poznámky⁽¹¹⁾:“;

6) V dodatku 1 k příloze XI se v tabulce doplňuje nový bod 71:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
71	Systém eCall	Nařízení (EU) č.	A	A	Nepoužije se	Nepoužije se