

Bruksela, 26 lutego 2024 r.
(OR. en)

7055/24

ENT 45
MI 223
COMPET 232
IND 107
TRANS 117
DELECT 30

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	14 lutego 2024 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	C(2024) 823 final
Dotyczy:	ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 14.2.2024 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 w odniesieniu do norm dotyczących systemu eCall

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2024) 823 final.

Zał.: C(2024) 823 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.2.2024 r.
C(2024) 823 final

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 14.2.2024 r.

**zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758
w odniesieniu do norm dotyczących systemu eCall**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758¹ nakłada obowiązek instalowania systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 we wszystkich nowych typach pojazdów kategorii M₁ i N₁ od 31 marca 2018 r. W razie poważnego wypadku drogowego system eCall automatycznie wybiera europejski numer alarmowy 112, co skraca czas reakcji i ratuje życie.

System eCall funkcjonuje obecnie w sieciach komórkowych 2G/3G z komutacją łączy. Operatorzy telefonii komórkowych planują jednak stopniowe wycofywanie 2G/3G w latach 2025–2030. W związku z tym istnieje pilna potrzeba dostosowania systemów szybkiego powiadamiania o wypadkach do najnowszych sieci łączności 4G/5G z komutacją pakietów.

Komisja jest uprawniona do aktualizacji odniesień do norm, na których opierają się wymogi techniczne dotyczące homologacji systemów eCall (art. 5 ust. 9 rozporządzenia (UE) 2015/758). Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) przyjął niedawno nowe specyfikacje techniczne związane z systemem eCall oparte na sieciach z komutacją pakietów. Oczekuje się, że te specyfikacje techniczne zostaną przekształcone w normy w 2025 r.

Niniejsze rozporządzenie delegowane Komisji zmienia art. 5 ust. 8 rozporządzenia (UE) 2015/758 poprzez wprowadzenie odniesienia do nowych wersji norm dotyczących eCall i nowych specyfikacji technicznych dla sieci z komutacją pakietów. Ustanawia się w nim również przepisy przejściowe w celu zapewnienia, aby od określonej daty producenci pojazdów wyposażali również nowo wyprodukowane pojazdy w ramach istniejących homologacji typu w systemy eCall z komutacją pakietów w celu zagwarantowania działania systemu eCall w tych pojazdach po całkowitym wyłączeniu sieci 2G/3G. Ponadto zapewnia on producentom i organom krajowym wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do nowych przepisów.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

Aby pomóc w przygotowaniu tego aktu, w 2023 r. przeprowadzono badanie uzupełniające. W badaniu przeanalizowano w szczególności krótkoterminową ewolucję systemu eCall, w szczególności włączenie łączności z komutacją pakietów, oraz oceniono, czy koszty i korzyści wynikające z tej zmiany byłyby korzystne dla obywateli i zainteresowanych stron. Konsultacje z zainteresowanymi stronami przeprowadzono za pomocą kwestionariusza internetowego, a następnie przeprowadzono wywiady, kiedy potrzebne były dodatkowe informacje i kluczowe dane od konkretnych grup/osób fizycznych. Kwestionariusz zawierał szczegółowe pytania dotyczące kosztów, a odpowiedzi zostały uwzględnione w analizie kosztów i korzyści. W ramach tej części badania wypełniono łącznie 74 kwestionariusze i przeprowadzono 19 wywiadów.

Komisja skonsultowała się również z ekspertami i zainteresowanymi stronami z państw członkowskich podczas posiedzeń grupy roboczej ds. pojazdów silnikowych, które odbyły się 4 lipca i 5 października 2023 r. i które potwierdziły ich ogólne poparcie. Głównym zgłoszonym problemem był krótki czas dostosowania przemysłu motoryzacyjnego do nowych norm. Obowiązkowe daty 1 stycznia 2026 r. dla nowych typów pojazdów i 1 stycznia 2027 r. dla nowych pojazdów mają jednak zasadnicze znaczenie dla uniknięcia wprowadzania do obrotu nowych pojazdów wyposażonych w przestarzałą technologię, która spowoduje, że

¹ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77.

system eCall w pojazdach przestanie działać wkrótce po ich rejestracji. Daty te uwzględniają również czas potrzebny państwom członkowskim na modernizację infrastruktury publicznych punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, aby zapewnić właściwe odbieranie i obsługę zgłoszeń eCall w sieciach 4G/5G na ich terytorium. W związku z tym rozporządzenie delegowane (UE) nr 305/2013 uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zharmonizowanego zapewnienia interoperacyjnej usługi eCall² na terenie całej UE zostało ostatnio zmienione, aby zapewnić dostosowanie istniejącej infrastruktury publicznych punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach do najnowszych sieci łączności z komutacją pakietów do 1 stycznia 2026 r.

Niniejszy projekt rozporządzenia delegowanego został opublikowany na portalu „Wyraż swoją opinię” na potrzeby czterotygodniowych konsultacji publicznych trwających od 27 października do 24 listopada 2023 r. Otrzymane informacje zwrotne Komisja uznała za właściwe w ostatecznym tekście rozporządzenia.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

Podstawę prawną niniejszego aktu delegowanego stanowią art. 5 ust. 9 i art. 6 ust. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758.

² Dz.U. L 91 z 3.4.2013, s. 1.

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 14.2.2024 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 w odniesieniu do norm dotyczących systemu eCall

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE¹, w szczególności jego art. 5 ust. 9 oraz art. 6 ust. 12,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (UE) 2015/758 nakłada obowiązek instalowania systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112 we wszystkich nowych typach pojazdów kategorii M₁ i N₁.
- (2) W komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności² wskazano na potrzebę dostosowania ram prawnych eCall do nowych technologii telekomunikacyjnych.
- (3) Rozporządzenie (UE) 2015/758 zawiera wykaz norm europejskich, na których opierają się wymogi techniczne dotyczące homologacji systemów eCall i pojazdów wyposażonych w takie systemy.
- (4) Od czasu wejścia w życie rozporządzenia (UE) 2015/758 Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) przyjął nowe wersje normy EN 15722 „Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Minimalny zbiór danych eCall”, normy EN 16072 „Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Wymagania operacyjne dotyczące ogólnoeuropejskiego eCall” oraz normy EN 16454 „Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Kompleksowe badanie zgodności eCall”. Należy zatem zmienić to rozporządzenie w celu uwzględnienia odniesień do nowych wersji tych norm.
- (5) Normy europejskie EN 16062 „Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Wymagania wysokiego poziomu dla aplikacji (HLAP) eCall” oraz EN 16454 „Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Kompleksowe badanie zgodności eCall” opierają się na systemie eCall pracującym w sieciach z komutacją łączy (2G/3G). Ponieważ operatorzy sieci komórkowych planują stopniowe wycofywanie sieci 2G/3G w latach 2025–2030 we wszystkich państwach członkowskich, istnieje pilna potrzeba dostosowania pokładowych systemów

¹ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77.

² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final z 9.12.2020.

szybkiego powiadamiania o wypadkach do najnowszych sieci łączności z komutacją pakietów (4G/5G).

- (6) CEN przyjął niedawno dwie nowe specyfikacje techniczne dotyczące systemu eCall oparte na sieciach z komutacją pakietów zgodnie z procedurami określonymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012³. Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) 2015/758, dodając do niego odesłanie do przedmiotowych norm.
- (7) Aby zapewnić państwom członkowskim, organom krajowym i podmiotom gospodarczym wystarczającą ilość czasu na przygotowanie się do wdrożenia systemów pokładowych eCall opartych na normach dotyczących sieci łączności elektronicznej z komutacją pakietów, należy odroczyć datę rozpoczęcia stosowania tych norm w odniesieniu do homologacji nowych typów systemów pokładowych eCall i nowych typów pojazdów wyposażonych w takie systemy.
- (8) Ponadto konieczne jest zapewnienie, aby systemy pokładowe eCall homologowane po dacie rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (UE) 2015/758 (tj. 31 marca 2018 r.) i zamontowane w nowych pojazdach nadal funkcjonowały po całkowitym wyłączeniu sieci z komutacją łączy we wszystkich państwach członkowskich. Z tego powodu od 1 stycznia 2027 r. świadectwa zgodności takich nowych pojazdów nie powinny być uznawane za ważne do celów art. 48 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858⁴, a pojazdów nie należy rejestrować ani wprowadzać do ruchu, chyba że są zgodne ze specyfikacjami technicznymi systemu eCall z komutacją pakietów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/758

art. 5 ust. 8 akapit drugi lit. a)–d) otrzymują brzmienie:

- „a) EN 16072:2022 »Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Wymagania operacyjne dotyczące ogólnoeuropejskiego eCall«;
- b) od dnia ... [*OP: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*] r. do dnia 31 grudnia 2025 r. EN 16062:2023 »Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Wymagania wysokiego poziomu dla aplikacji (HLAP) eCall«; oraz od dnia 1 stycznia 2026 r. CEN/TS 17184:2022 »Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Protokoły wysokiego poziomu dla aplikacji (HLAP) eCall wykorzystujące podsystem multimedialny IP (IMS) w sieciach z komutacją pakietów«;

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/WE i 93/15/WE oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/WE i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

- c) od dnia ... [*OP: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*] r. do dnia 31 grudnia 2025 r. EN 16454:2023 »Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Kompleksowe badanie zgodności eCall«; oraz od dnia 1 stycznia 2026 r. CEN/TS 17240:2018 »Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Kompleksowe badanie zgodności eCall dla systemów opartych na komutacji pakietów IMS«;
- d) EN 15722:2020 »Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Minimalny zbiór danych eCall«;”.

Artykuł 2

Przepisy przejściowe

1. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r. organy krajowe nie mogą odmówić udzielenia nowych homologacji typu ani rozszerzeń istniejących homologacji pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, gdy są one zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w normach CEN/TS 17184:2022 i CEN/TS 17240:2018, jeżeli producent tego zażąda.
2. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2026 r. organy krajowe odmawiają udzielenia nowych homologacji typu lub rozszerzeń istniejących homologacji pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, gdy nie są one zgodne z rozporządzeniem (UE) 2015/758 zmienionym niniejszym rozporządzeniem.
3. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2027 r. w przypadku nowych pojazdów homologowanych po dniu 31 marca 2018 r. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/758, które nie są zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w normach CEN/TS 17184:2022 i CEN/TS 17240:2018, organy krajowe uznają, że świadectwa zgodności nie są już ważne do celów art. 48 ust. 1 rozporządzenia 2018/858.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14.2.2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN