



2024/1180

19.4.2024

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2024/1180

z dnia 14 lutego 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/WE ⁽¹⁾, 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 mobilności ⁽²⁾ 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 szybkiego powiadamiania o wypadkach do najnowszych sieci łączności z komutacją pakietów (4G/5G).

⁽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).

- (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 1025/2012 ⁽³⁾. 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 ⁽⁴⁾, 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,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/758

Art. 5 ust. 8 akapit drugi lit. a)–d) rozporządzenia (UE) 2015/758 otrzymują brzmienie:

- „a) EN 16072:2022 »Inteligentne systemy transportowe – e-bezpieczeństwo – Wymagania operacyjne dotyczące ogólnoeuropejskiego eCall«;
- b) od dnia 9 maja 2023 r. 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«;
- c) od dnia 9 maja 2023 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«;

⁽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/EWG i 93/15/EWG 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/EWG 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).

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 (UE) 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 lutego 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN