



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 18 febbraio 2015
(OR. en)

5130/15

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0165 (COD)**

ENT 8
MI 12
CODEC 23

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di
bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE

REGOLAMENTO (UE) 2015/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del

**relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo
del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112
e che modifica la direttiva 2007/46/CE**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C 341 del 21.11.2013, pag. 47.

² Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del [(GU L ...)] [(non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale)]. Posizione del Parlamento europeo del ... [(GU L ...)] [(non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale)].

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ ha istituito un sistema UE generale di omologazione dei veicoli a motore.
- (2) I requisiti tecnici relativi a numerosi aspetti di sicurezza e ambientali per l'omologazione dei veicoli a motore sono stati armonizzati a livello di Unione, al fine di garantire un livello elevato di sicurezza stradale in tutta l'Unione.
- (3) L'utilizzo di un servizio eCall disponibile su tutti i veicoli e in tutti gli Stati membri rappresenta uno dei principali obiettivi dell'Unione nel settore della sicurezza stradale dal 2003. Al fine di conseguire tale obiettivo, sono state lanciate alcune iniziative nel quadro di un approccio volontario alla diffusione del servizio, che tuttavia ad oggi non hanno realizzato progressi sufficienti.
- (4) Al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza stradale, la comunicazione della Commissione, del 21 agosto 2009, dal titolo: "eCall: è ora di diffonderlo" propone nuove misure per la diffusione nell'Unione di un servizio di chiamata d'emergenza a bordo dei veicoli. Una delle misure proposte consisteva nel rendere obbligatorio il montaggio di sistemi eCall di bordo basati sul 112 in tutti i nuovi tipi di veicoli, iniziando dai veicoli delle categorie M1 e N1, come definite nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE.
- (5) Il 3 luglio 2012, il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione su "eCall: un nuovo servizio 112 per i cittadini", che invitava la Commissione a presentare una proposta, nell'ambito della direttiva 2007/46/CE, al fine di garantire la diffusione obbligatoria di un sistema eCall pubblico e basato sul 112 entro il 2015.

¹ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

- (6) È ancora necessario migliorare il funzionamento del servizio 112 in tutta l'Unione, affinché fornisca un'assistenza tempestiva ed efficace in caso di emergenze.
- (7) Si prevede che il sistema eCall dell'Unione ridurrà il numero di vittime nell'Unione e la gravità delle lesioni causate dagli incidenti stradali, grazie all'allerta precoce dei servizi di emergenza. L'introduzione obbligatoria del sistema eCall di bordo basato sul 112, unita al necessario e coordinato aggiornamento dell'infrastruttura delle reti mobili di telecomunicazione senza fili per la trasmissione delle eCall e dei centri di raccolta delle chiamate di emergenza ("Public Safety Answering points - PSAP") per la ricezione e la gestione delle eCall, renderebbe il servizio disponibile a tutti i cittadini, contribuendo così alla riduzione del numero di vittime e di feriti gravi, dei costi relativi all'assistenza sanitaria, degli ingorghi causati dagli incidenti e di altri costi.
- (8) Conformemente all'articolo 1, paragrafo 1, della decisione n. 585/2014/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, gli Stati membri devono sviluppare sul proprio territorio, almeno sei mesi prima della data di applicazione del presente regolamento, e comunque non oltre il 1° ottobre 2017, l'infrastruttura PSAP per il servizio eCall essenziale per ricevere e gestire in modo adeguato tutte le eCall. Conformemente all'articolo 3 della decisione n. 585/2014/UE, entro il 24 dicembre 2015 gli Stati membri devono presentare una relazione alla Commissione sullo stato di attuazione della decisione stessa. Se dalla relazione si evince che l'infrastruttura per gli PSAP per il servizio eCall non sarà operativa entro il 1° ottobre 2017, la Commissione dovrebbe adottare misure atte a garantire lo sviluppo di tale infrastruttura.

¹ Decisione n. 585/2014/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile (GU L 164 del 3.6.2014, pag. 6).

- (9) A norma del punto 4 della raccomandazione 2011/750/UE della Commissione¹, gli Stati membri dovrebbero garantire che gli operatori di rete mobile abbiano reso operativo entro il 31 dicembre 2014 il meccanismo per la gestione del "discriminatore eCall" nelle rispettive reti. Se il riesame di cui al punto 6 di detta raccomandazione conclude che il "discriminatore eCall" non sarà reso operativo entro il 31 marzo 2016, la Commissione dovrebbe adottare misure atte a garantire che gli operatori di rete mobile rendano operativo il meccanismo per la gestione del "discriminatore eCall".
- (10) La fornitura di informazioni accurate e affidabili sul posizionamento è un elemento essenziale dell'efficacia di funzionamento del sistema eCall di bordo basato sul 112. È quindi opportuno chiederne la compatibilità con i servizi forniti dai programmi Galileo e dal sistema geostazionario europeo di navigazione e sovrapposizione (EGNOS) istituito dal regolamento (UE) n. 1285/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio². Il sistema realizzato nel quadro del programma Galileo è un sistema globale indipendente di navigazione satellitare, mentre quello realizzato nel quadro del programma EGNOS è un sistema regionale di navigazione satellitare volto a migliorare la qualità del segnale del sistema di posizionamento globale (Global Positioning System - GPS).

¹ Raccomandazione 2011/750/UE della Commissione, dell'8 settembre 2011, relativa al sostegno a un servizio eCall su scala UE nelle reti di comunicazione elettronica per la trasmissione da veicoli di chiamate di emergenza basate sul 112 ("chiamate eCall") (GU L 303 del 22.11.2011, pag. 46).

² Regolamento (UE) n. 1285/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, relativo all'attuazione e all'esercizio dei sistemi europei di radionavigazione via satellite e che abroga il regolamento (CE) n. 876/2002 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 1).

- (11) È opportuno che l'obbligo di dotare i veicoli del sistema eCall di bordo basato sul 112 si applichi inizialmente solo alle autovetture e ai nuovi tipi di veicoli commerciali leggeri (categorie M1 e N1) per i quali esiste già un meccanismo di attivazione adeguato. La possibilità di estendere l'applicazione dell'obbligo del sistema eCall di bordo basato sul 112 nel prossimo futuro, al fine di includere altre categorie di veicoli, quali veicoli commerciali pesanti, autobus di linea e gran turismo, veicoli a motore a due ruote e trattori agricoli, dovrebbe essere ulteriormente valutata dalla Commissione in vista di presentare un'eventuale proposta legislativa a tal fine.
- (12) È opportuno promuovere la dotazione dei veicoli di tipi esistenti che saranno prodotti successivamente al 31 marzo 2018 con il sistema eCall di bordo basato sul 112 al fine di aumentarne la diffusione. Per quanto riguarda i tipi di veicoli omologati anteriormente al 31 marzo 2018, è possibile installare a posteriori un sistema eCall su base volontaria.
- (13) Il servizio eCall interoperabile, pubblico e su scala europea, basato sul numero unico di emergenza europeo 112 e i sistemi eCall supportati da servizi di terzi (servizi TPS eCall) possono coesistere a condizione che siano adottate le misure necessarie per garantire la continuità nella fornitura del servizio al consumatore. Al fine di garantire la continuità del servizio pubblico eCall basato sul 112 in tutti gli Stati membri e lungo tutto il periodo di vita di un veicolo e che detto servizio sia sempre disponibile in modo automatico, tutti i veicoli dovrebbero essere dotati del servizio pubblico eCall basato sul 112, indipendentemente dal fatto che il proprietario di un veicolo opti o meno per un servizio TPS eCall.

- (14) È opportuno offrire ai consumatori una panoramica realistica del sistema eCall di bordo basato sul 112 e del sistema TPS eCall, se il veicolo ne è dotato, nonché informazioni esaustive e attendibili concernenti eventuali funzionalità o servizi aggiuntivi legati al servizio privato di emergenza, alle applicazioni di chiamata di emergenza o di assistenza a bordo del veicolo disponibili, nonché informazioni concernenti il livello del servizio che è lecito attendersi con l'acquisto di servizi di terzi ed i costi associati. Il servizio eCall basato sul 112 è un servizio pubblico di interesse generale e dovrebbe pertanto essere accessibile a titolo gratuito a tutti i consumatori.
- (15) È opportuno che l'obbligo di dotare i veicoli del sistema eCall di bordo basato sul 112 non pregiudichi il diritto di tutte le parti interessate, quali i costruttori di automobili e gli operatori indipendenti, di offrire servizi complementari di emergenza e/o a valore aggiunto, paralleli o che poggiano sul sistema eCall di bordo basato sul 112. Tuttavia, tutti i servizi complementari dovrebbero essere concepiti in modo da non aumentare la distrazione del conducente o incidere sul funzionamento del sistema eCall di bordo basato sul 112 e sull'efficienza del lavoro dei centri di raccolta delle chiamate di emergenza. Il sistema eCall di bordo basato sul 112 e il sistema che fornisce servizi privati o a valore aggiunto dovrebbero essere progettati in modo tale da non consentire alcuno scambio di dati personali tra di essi. Laddove forniti, tali sistemi dovrebbero rispettare la normativa applicabile in materia di sicurezza e protezione dei dati e restare sempre opzionali per i consumatori.

- (16) Al fine di assicurare la libera scelta dei consumatori e una concorrenza leale, di stimolare l'innovazione e di aumentare la competitività dell'industria delle tecnologie dell'informazione dell'Unione sul mercato mondiale, i sistemi eCall di bordo dovrebbero fondarsi su una piattaforma interoperabile, standardizzata, protetta e ad accesso libero per eventuali future applicazioni o servizi a bordo dei veicoli. Poiché ciò richiede un sostegno tecnico e giuridico, la Commissione dovrebbe valutare senza indugio, sulla base di consultazioni con tutte le parti interessate, inclusi i costruttori di veicoli e gli operatori indipendenti, tutte le possibilità di promuovere e garantire una piattaforma ad accesso libero e, se opportuno, presentare un'iniziativa legislativa a tal fine. Inoltre, il sistema eCall di bordo basato sul 112 dovrebbe essere accessibile ad un costo ragionevole che non superi un importo nominale e senza discriminazioni a tutti gli operatori indipendenti a fini di riparazione e manutenzione, in conformità al regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
- (17) Per mantenere l'integrità del sistema di omologazione, solo i sistemi eCall di bordo basati sul 112 che possono essere oggetto di una serie completa di prove dovrebbero essere accettati ai fini del presente regolamento.

¹ Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

- (18) Il sistema eCall di bordo basato sul 112, in quanto sistema di emergenza, richiede il più alto livello di affidabilità. È opportuno garantire l'esattezza della serie minima di dati e della trasmissione della voce e della qualità, nonché sviluppare un sistema comune di controlli, al fine di assicurare la longevità e la durabilità del sistema di bordo eCall basato sul 112. Si dovrebbero pertanto eseguire controlli tecnici periodici su base regolare in conformità della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
- (19) I veicoli prodotti in piccole serie e i veicoli omologati a norma dell'articolo 24 della direttiva 2007/46/CE sono esclusi a norma di tale direttiva dalle prescrizioni sulla protezione degli occupanti in caso di urto frontale e di urto laterale. Dovrebbero pertanto essere esclusi dall'obbligo di soddisfare le prescrizioni relative a eCall stabilite nel presente regolamento. Inoltre, alcuni veicoli delle categorie M1 e N1 non possono, per motivi tecnici, essere dotati di un meccanismo di attivazione di eCall adeguato.
- (20) I veicoli per uso speciale dovrebbero soddisfare le prescrizioni relative a eCall di cui al presente regolamento, laddove i veicoli di base/incompleti siano dotati del meccanismo di attivazione di eCall adeguato.

¹ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, p. 51).

- (21) Il trattamento dei dati personali attraverso il sistema eCall di bordo basato sul 112 dovrebbe essere conforme alle norme sulla protezione dei dati personali di cui alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e alla direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio², in particolare per garantire che i veicoli dotati di sistemi eCall basati sul 112, in condizioni di funzionamento normali di eCall 112, non siano tracciabili e non siano oggetto di controllo costante e che la serie minima di dati inviata dal sistema eCall di bordo basato sul 112 comprenda le informazioni minime necessarie per la gestione adeguata delle chiamate di emergenza. Ciò dovrebbe tenere conto delle raccomandazioni formulate dal Gruppo per la tutela delle persone con riguardo al trattamento dei dati personali istituito dall'articolo 29 della direttiva 95/46/CE (il "gruppo per la tutela dei dati dell'articolo 29") e riportate nel relativo "Documento di lavoro sulle implicazioni in materia di protezione dei dati e rispetto della privacy dell'iniziativa eCall", adottato il 26 settembre 2006.
- (22) I produttori dovrebbero applicare tutte le misure necessarie per rispettare le norme sulla vita privata e la protezione dei dati stabilite dal presente regolamento, in conformità agli articoli 7 e 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea³.

¹ Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

² Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

³ GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391.

- (23) Nell'adeguarsi ai requisiti tecnici, i costruttori di veicoli dovrebbero prestare attenzione a integrare la protezione dei dati nei sistemi di bordo e adottare l'approccio "privacy by design" (tutela della vita privata fin dalla progettazione).
- (24) I costruttori dovrebbero fornire nel quadro della documentazione tecnica fornita insieme al veicolo, informazioni sull'esistenza di un sistema eCall pubblico gratuito basato sul numero unico europeo di emergenza 112, sul diritto del proprietario del veicolo di scegliere di utilizzare tale sistema piuttosto che il sistema TPS eCall nonché sul trattamento dei dati effettuato attraverso il sistema eCall di bordo basato sul 112. Tali informazioni dovrebbero anche poter essere scaricate da Internet.
- (25) I dati trasmessi attraverso il sistema eCall di bordo basato sul 112 e trattati dagli PSAP possono essere trasmessi ai servizi di pronto intervento e ai servizi associati di cui alla decisione n. 585/2014/UE solo in caso di incidenti relativi a eCall e alle condizioni di cui alla stessa decisione e sono utilizzati esclusivamente al fine di conseguire gli obiettivi di tale decisione. I dati trattati dagli PSAP attraverso il sistema eCall di bordo basato sul 112 non sono trasmessi ad alcuna parte terza senza l'esplicito consenso preventivo dell'interessato.
- (26) Gli organismi europei di normazione, l'Istituto europeo per le norme di telecomunicazione (ETSI) e il Comitato europeo di normazione (CEN), hanno elaborato norme comuni per la diffusione di un servizio eCall paneuropeo, che devono applicarsi ai fini del presente regolamento, in quanto ciò agevolerà l'evoluzione tecnologica del servizio eCall a bordo dei veicoli, garantirà l'interoperabilità e la continuità del servizio in tutta l'Unione e diminuirà i costi di attuazione per l'Unione nel suo complesso.

(27) Al fine di garantire l'applicazione di requisiti tecnici comuni riguardanti il sistema eCall di bordo basato sul 112, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'esonero di determinate classi di veicoli delle categorie M1 e N1 dall'obbligo di installazione dei sistemi eCall di bordo, di stabilire requisiti tecnici dettagliati e prove per l'omologazione CE dei veicoli per quanto riguarda i relativi sistemi eCall di bordo e l'omologazione CE dei sistemi, componenti ed entità tecniche separate progettati e costruiti per tali veicoli e di stabilire norme tecniche dettagliate e procedure di prova per l'applicazione di talune norme relative al trattamento dei dati personali e per garantire che non avvenga alcuno scambio di dati personali tra il sistema eCall di bordo basato sul 112 e sistemi di terzi. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti e con i soggetti interessati, consultando in particolare le organizzazioni di tutela dei consumatori nonché il Garante europeo della protezione dei dati e il Gruppo per la tutela dei dati dell'articolo 29 in conformità alla legislazione applicabile. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

- (28) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione concernenti le modalità pratiche per verificare che non vi sia possibilità di tracciabilità e controllo, il modello per le informazioni da fornire all'utente e le disposizioni amministrative per l'omologazione CE relative al modello della scheda informativa che deve essere fornita dai costruttori ai fini dell'omologazione, il modello della scheda di omologazione CE e il modello del marchio di omologazione CE. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
- (29) Ai costruttori di veicoli dovrebbe essere concesso un tempo sufficiente per adeguarsi ai requisiti tecnici del presente regolamento.
- (30) Il presente regolamento è un regolamento nuovo e distinto nel contesto della procedura di omologazione CE di cui alla direttiva 2007/46/CE, e pertanto è opportuno modificare di conseguenza gli allegati I, III, IV e XI di tale direttiva.

¹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (31) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la realizzazione del mercato interno attraverso l'introduzione di requisiti tecnici comuni per i veicoli nuovi omologati dotati del sistema eCall di bordo basato sul 112, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (32) Il garante europeo per la protezione dei dati è stato consultato conformemente all'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e ha reso un parere il 29 ottobre 2013².

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO::

¹ Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

² GU C 38 dell'8.2.2014, pag. 8.

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce i requisiti generali per l'omologazione CE dei veicoli per quanto riguarda i sistemi eCall di bordo e dei sistemi, componenti e entità tecniche indipendenti relativi ai sistemi eCall di bordo basati sul 112.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli delle categorie M₁ e N₁ quali definiti ai punti 1.1.1. e 1.2.1. della Parte A dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE e ai sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti relative ai sistemi eCall di bordo basati sul 112, progettati e costruiti per tali veicoli.

Non si applica ai seguenti veicoli:

- a) i veicoli prodotti in piccole serie omologati a norma degli articoli 22 e 23 della direttiva 2007/46/CE;
- b) i veicoli omologati ai sensi dell'articolo 24 della direttiva 2007/46/CE;
- c) i veicoli che per ragioni tecniche non possono essere dotati di un meccanismo adeguato di attivazione di eCall, secondo le disposizioni del paragrafo 2.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8, per l'individuazione delle classi di veicoli delle categorie M₁ e N₁ che per ragioni tecniche non possono essere dotati di un meccanismo di attivazione di eCall adeguato, in base a un'analisi che valuti i costi e i benefici, effettuata o commissionata dalla Commissione e tenendo conto di tutti gli aspetti di sicurezza e tecnici pertinenti.

Il primo di tali atti delegati è adottato entro... *

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento e oltre alle definizioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2007/46/CE, si intende per:

- 1) "sistema eCall di bordo basato sul 112", un sistema di emergenza, composto di un equipaggiamento di bordo e dei mezzi per attivare, gestire e attuare la trasmissione eCall, attivato automaticamente attraverso sensori di bordo oppure manualmente, che invia, per mezzo delle reti di comunicazione mobile senza fili, una serie minima di dati e apre un canale audio basato sul 112 tra gli occupanti del veicolo e uno PSAP per il servizio eCall;
- 2) "eCall", una chiamata di emergenza al numero 112 effettuata dal veicolo, sia automatica, mediante l'attivazione di sensori montati sul veicolo, sia manuale, che trasmette una serie minima di dati e apre un canale audio tra il veicolo e lo PSAP per il servizio eCall tramite le reti mobili di telecomunicazione senza fili;

* GU: inserire data, 12 mesi successivi all'entrata in vigore del presente regolamento.

- 3) "centro di raccolta delle chiamate di emergenza" o "PSAP", un luogo fisico, sotto la responsabilità di un'autorità pubblica o di un organismo privato riconosciuto dallo Stato membro, in cui pervengono inizialmente le chiamate di emergenza;
- 4) "PSAP più idoneo", lo PSAP determinato previamente dalle autorità responsabili per coprire le chiamate d'emergenza da un dato luogo o per le chiamate d'emergenza di un certo tipo;
- 5) "PSAP per il servizio eCall", lo PSAP più idoneo determinato previamente dalle autorità competenti che è il primo ricevere e gestire le eCall;
- 6) "serie minima di dati" o "MSD" (minimum set of data), le informazioni definite dalla norma EN 15722:2011 — "Sistemi di trasporto intelligenti — eSafety — Serie minima di dati ("MSD") di eCall" — e inviate allo PSAP per il servizio eCall;
- 7) "equipaggiamento di bordo", equipaggiamento installato in modo permanente a bordo del veicolo che fornisce o ha accesso ai dati del veicolo necessari per effettuare una chiamata del servizio eCall tramite le reti mobili di telecomunicazione senza fili;
- 8) "transazione eCall", l'apertura di una sessione di comunicazioni mobili senza fili attraverso una rete pubblica di comunicazioni senza fili e la trasmissione di MSD da un veicolo a uno PSAP per il servizio eCall e l'apertura di un canale audio tra il veicolo e lo stesso PSAP;

- 9) "rete pubblica di comunicazione mobile senza fili", una rete di comunicazione mobile senza fili accessibile al pubblico conformemente alle direttive 2002/21/CE¹ e 2002/22/CE² del Parlamento europeo e del Consiglio;
- 10) "sistema eCall supportato da servizi di terzi" o "TPS eCall", una chiamata di emergenza effettuata dal veicolo a un terzo prestatore di servizi sia automatica, mediante l'attivazione di sensori montati sul veicolo, sia manuale, che trasmette un MSD e apre un canale audio tra il veicolo e il terzo prestatore di servizi tramite le reti pubbliche di comunicazione mobile senza fili;
- 11) "terzo prestatore di servizi", un organismo riconosciuto dalle autorità nazionali come autorizzato a ricevere chiamate eCall e a trasmettere l'MSD allo PSAP per il servizio eCall;
- 12) "sistema eCall di bordo di servizi di terzi", o "sistema TPS eCall di bordo", un sistema attivato automaticamente attraverso sensori di bordo oppure manualmente, che invia, per mezzo delle reti pubbliche di comunicazione mobile senza fili, un MSD e apre un canale audio tra il veicolo e il terzo prestatore di servizi.

¹ Direttiva 2002/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, che istituisce un quadro normativo comune per le reti ed i servizi di comunicazione elettronica (direttiva quadro) (GU L 108 del 24.4.2002, pag. 33).

² Direttiva 2002/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale) (GU L 108 del 24.4.2002, pag. 51).

Articolo 4

Obblighi generali dei costruttori

I costruttori dimostrano che tutti i nuovi tipi di veicoli di cui all'articolo 2 sono dotati di un sistema eCall di bordo basato sul 112 installato in modo permanente, conformemente al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma del medesimo.

Articolo 5

Obblighi specifici dei costruttori

1. I costruttori garantiscono che tutti i nuovi tipi di veicoli e i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti installati a bordo relativi al sistema eCall basato sul 112, progettati e costruiti per tali veicoli, siano fabbricati e omologati a norma del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati a norma del medesimo.
2. I costruttori dimostrano che tutti i nuovi tipi di veicoli sono costruiti in modo da garantire che, in caso di incidente grave rilevato mediante l'attivazione di uno o più sensori o processori all'interno del veicolo, verificatosi nel territorio dell'Unione, sia inviata in automatico una chiamata eCall al numero di emergenza unico europeo 112.

I costruttori dimostrano che i nuovi tipi di veicoli sono costruiti in modo da garantire la possibilità di attivare manualmente una chiamata eCall al numero unico di emergenza europeo 112.

I fabbricanti garantiscono che il controllo di attivazione manuale del sistema eCall di bordo basato sul 112 sia progettato in modo tale da evitarne l'uso improprio.

3. Il paragrafo 2 lascia impregiudicato il diritto del proprietario del veicolo di utilizzare un sistema TPS eCall di bordo che fornisca un servizio analogo, in aggiunta al sistema eCall di bordo basato sul 112, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:
 - a) il sistema TPS eCall di bordo è conforme allo standard EN 16102:2011 "Sistemi intelligenti di trasporto – eCall – requisiti operativi per la gestione da parte di terzi";
 - b) i costruttori garantiscono che solo un sistema è attivo in un determinato momento e che il sistema eCall di bordo basato sul 112 è avviato automaticamente in caso di mancato funzionamento del sistema TPS eCall di bordo;
 - c) il proprietario del veicolo ha il diritto di scegliere in ogni momento se usare il sistema di bordo eCall basato sul 112 o il sistema TPS eCall di bordo;
 - d) i costruttori includono informazioni in merito al diritto previsto alla lettera c) nel manuale di istruzioni.

4. I costruttori garantiscono che i ricevitori dei sistemi eCall di bordo basati sul 112 siano compatibili con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi di navigazione satellitare Galileo e EGNOS. I costruttori possono inoltre scegliere la compatibilità con altri sistemi di navigazione satellitare.

5. Soltanto i sistemi eCall di bordo basati sul 112 che possono essere sottoposti a prova, installati in modo permanente sul veicolo oppure omologati separatamente sono accettati ai fini dell'omologazione CE.
6. I costruttori dimostrano che, in caso di grave guasto del sistema che comporti l'incapacità di effettuare una chiamata eCall basata sul 112, gli occupanti del veicolo ne sono avvertiti.
7. Il sistema eCall di bordo basato sul 112 è accessibile a tutti gli operatori indipendenti a un canone ragionevole non superiore a un importo nominale e senza discriminazioni a fini di riparazione e manutenzione conformemente al regolamento (CE) n. 715/2007.
8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8, che stabilisce i requisiti tecnici dettagliati e le prove per l'omologazione CE dei veicoli per quanto riguarda i sistemi eCall di bordo basati sul 112 e per l'omologazione CE dei sistemi, componenti ed entità tecniche separate relativi ai sistemi eCall di bordo basati sul 112.

I requisiti tecnici e le prove di cui al primo comma sono basati sulle prescrizioni di cui ai paragrafi da 2 a 7 e sulle norme disponibili relative a eCall, ove applicabili, tra cui:

- a) EN 16072:2011 "Sistemi intelligenti di trasporto - eSafety - requisiti operativi per eCall paneuropeo";

- b) EN 16062:2011 "Sistemi intelligenti di trasporto - eSafety - eCall, requisiti applicativi di alto livello (HLAP)";
- c) CEN/TS 16454:2013 "Sistemi intelligenti di trasporto — eSafety — valutazione della conformità di eCall da punto a punto", per quanto riguarda la conformità del sistema eCall di bordo basato sul 112 al servizio eCall paneuropeo;
- d) EN 15722:2011 "Sistemi intelligenti di trasporto - eSafety - serie minima di dati per chiamate eCall (MSD)";
- e) EN 16102:2011 "Sistemi intelligenti di trasporto – eCall – requisiti operativi per la gestione da parte di terzi";
- f) eventuali altre norme europee relative ai sistemi eCall adottate in conformità delle procedure stabilite dal regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ o regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (regolamenti UNECE) relativi ai sistemi eCall a cui l'Unione ha aderito.

I primi di tali atti delegati sono adottati entro il ... *

¹ Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).

* GU, inserire la data, dodici mesi successivi alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 per aggiornare le versioni delle norme di cui al paragrafo 8 quando viene adottata una nuova versione.

Articolo 6

Norme sulla tutela della privacy e sulla protezione dei dati

1. Il presente regolamento non pregiudica le direttive 95/46/CE e 2002/58/CE. Qualsiasi trattamento dei dati personali mediante il sistema eCall di bordo basato sul 112 è conforme alle norme sulla protezione dei dati personali di cui alle direttive citate.
2. I dati personali trattati in virtù del presente regolamento sono usati per il solo scopo di affrontare le situazioni di emergenza di cui all'articolo 5, paragrafo 2, primo comma.
3. I dati personali trattati in virtù del presente regolamento sono conservati solo per il periodo di tempo necessario ad affrontare le situazioni di emergenza di cui all'articolo 5, paragrafo 2, primo comma. Tali dati sono cancellati completamente non appena non sono più necessari per tale scopo.
4. I costruttori garantiscono che il sistema eCall di bordo basato sul 112 non sia tracciabile né oggetto di controllo costante.
5. I costruttori garantiscono che i dati siano automaticamente e costantemente soppressi dalla memoria interna del sistema eCall di bordo basato sul 112. È consentita la conservazione delle ultime tre posizioni del veicolo per quanto strettamente necessario a indicare la posizione attuale e la direzione di marcia al momento dell'evento.

6. Tali dati non sono disponibili al di fuori del sistema eCall di bordo basato sul 112 ad alcuna entità prima dell'attivazione del sistema eCall.
7. Le tecnologie che garantiscono una maggiore tutela della privacy sono integrate nel sistema eCall di bordo basato sul 112 al fine di fornire agli utilizzatori di eCall un livello di protezione della privacy adeguato, nonché le necessarie tutele per prevenire la sorveglianza e gli abusi.
8. La MDS inviata dal sistema eCall di bordo basato sul 112 contiene solo le informazioni minime di cui alla norma EN 15722:2011 "Sistemi intelligenti di trasporto - eSafety - serie minima di dati per chiamate eCall (MSD)". Dal sistema eCall di bordo basato sul 112 non sono trasmessi altri dati. Tale MSD è conservata in modo da renderne possibile la cancellazione totale e permanente.
9. I costruttori forniscono informazioni chiare e complete nel manuale di istruzioni del proprietario sul trattamento dei dati effettuato attraverso il sistema eCall di bordo basato sul 112. Le informazioni contengono:
 - a) il riferimento alla base giuridica per il trattamento;
 - b) la precisazione del fatto che il sistema eCall di bordo basato sul 112 è attivato in automatico;
 - c) le modalità di elaborazione dei dati eseguite dal sistema eCall di bordo basato sul 112;
 - d) le finalità specifiche dell'elaborazione dati di eCall, che è limitata alle situazioni di emergenza di cui all'articolo 5, paragrafo 2, primo comma;
 - e) i tipi di dati raccolti ed elaborati e i destinatari di tali dati;

- f) il periodo di conservazione dei dati nel sistema eCall di bordo basato sul 112;
 - g) la precisazione del fatto che non vi è alcun controllo costante del veicolo;
 - h) le modalità per l'esercizio dei diritti degli interessati nonché il servizio di contatto responsabile del trattamento delle domande di accesso;
 - i) eventuali informazioni supplementari necessarie riguardo alla tracciabilità, al controllo e al trattamento dei dati personali in relazione alla fornitura di un servizio TPS eCall e/o di altri servizi a valore aggiunto, che sono soggetti al consenso esplicito del proprietario e conformi alla direttiva 95/46/CE. Occorre tenere particolarmente conto del fatto che possono esistere differenze tra il trattamento dei dati eseguito mediante il sistema eCall di bordo basato sul 112 e i sistemi TPS eCall di bordo o altri servizi a valore aggiunto.
10. Onde evitare confusione circa le finalità perseguite e il valore aggiunto del trattamento, le informazioni di cui al paragrafo 9 sono fornite nel manuale di istruzioni separatamente per il sistema eCall di bordo basato sul 112 e sistemi TPS eCall, prima dell'utilizzo del sistema.
11. I costruttori garantiscono che il sistema eCall di bordo basato sul 112 e qualunque altro sistema che fornisce TPS eCall o un servizio a valore aggiunto siano progettati in modo tale da non consentire alcuno scambio di dati personali tra di essi. Il mancato utilizzo di un sistema che fornisce TPS eCall o di un servizio a valore aggiunto o il rifiuto dell'interessato di dare il proprio consenso al trattamento dei suoi dati personali per un TPS eCall o un servizio a valore aggiunto non incide negativamente sull'uso del sistema eCall di bordo basato sul 112.

12. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8, per stabilire:
- a) le specifiche tecniche dettagliate e le procedure di prova per l'applicazione delle norme sul trattamento dei dati personali di cui ai paragrafi 2 e 3;
 - b) le specifiche tecniche dettagliate e le procedure di prova per fare in modo che non vi sia scambio di dati personali tra il sistema eCall di bordo basato sul 112 e sistemi di terzi come previsto al paragrafo 11.

Il primo di tali atti delegati è adottato entro ...*.

13. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione:
- a) le modalità pratiche per verificare che non vi sia possibilità di tracciabilità e controllo, ai sensi dei paragrafi 4, 5 e 6;
 - b) il modello per le informazioni da fornire all'utente di cui al paragrafo 9.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro ...*.

* GU: inserire data, 12 mesi successivi all'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 7
Obblighi degli Stati membri

A decorrere dal 31 marzo 2018, le autorità nazionali rilasciano l'omologazione CE per quanto riguarda il sistema eCall di bordo basato sul 112 solo ai nuovi tipi di veicoli, e ai nuovi tipi di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti relativi a eCall di bordo basato sul 112, progettati e costruiti per tali veicoli, conformi al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma del medesimo.

Articolo 8
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 2, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafi 8 e 9, e all'articolo 6, paragrafo 12, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da ...*. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

* GU: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.

3. La delega di potere di cui all'articolo 2, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafi 8 e 9, e all'articolo 6, paragrafo 12, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, dell'articolo 5, paragrafi 8 e 9, e dell'articolo 6, paragrafo 12, entra in vigore solo se il Parlamento europeo o il Consiglio non hanno sollevato obiezioni entro due mesi dalla sua notificazione a queste due istituzioni, oppure se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi comunicato alla Commissione che non formuleranno obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 9
Atti di esecuzione

La Commissione adotta atti di esecuzione che definiscono le disposizioni amministrative per l'omologazione CE dei veicoli per quanto riguarda il sistema eCall di bordo basato sul 112 e dei sistemi, componenti ed entità tecniche separate relativi a eCall di bordo basato sul 112, progettati e costruiti per tali veicoli come richiesto dall'articolo 5, paragrafo 1, per quanto riguarda:

- a) i modelli della scheda informativa che deve essere fornita dai costruttori ai fini dell'omologazione;
- b) i modelli della scheda di omologazione CE;
- c) il modello o i modelli del marchio di omologazione CE.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro ...*.

Articolo 10
Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal "Comitato tecnico – Veicoli a motore" (CTVM) istituito dall'articolo 40, paragrafo 1, della direttiva 2007/46 /CE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

* GU: inserire data, dodici mesi successivi all'entrata in vigore del presente regolamento.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Quando il comitato non fornisce un parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 11

Sanzioni

1. Gli Stati membri fissano le norme relative alle sanzioni da irrogare ai costruttori in caso di non conformità alle disposizioni del presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati ai sensi del presente regolamento. Essi adottano tutti i provvedimenti necessari per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione e provvedono a notificarle immediatamente le eventuali modifiche delle stesse.
2. I tipi di non conformità soggetti a una sanzione comprendono almeno:
 - a) il rilascio di dichiarazioni false durante una procedura di omologazione o una procedura che conduce a un richiamo;
 - b) la falsificazione dei risultati delle prove di omologazione;

- c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo, al rifiuto o al ritiro dell'omologazione;
- d) la violazione delle disposizioni di cui all'articolo 6;
- e) le azioni in violazione delle disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 7.

Articolo 12

Relazioni e riesame

1. Entro il 31 marzo 2021, la Commissione prepara una relazione di valutazione da presentare al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai risultati ottenuti dal sistema eCall di bordo basato sul 112, incluso il suo tasso di diffusione. La Commissione valuta l'eventuale estensione dell'ambito di applicazione del presente regolamento ad altre categorie di veicoli, come gli autoveicoli pesanti, gli autobus di linea e gran turismo, i veicoli a motore a due ruote e i trattori agricoli. Se opportuno, la Commissione presenta una proposta legislativa a tal fine.
2. A seguito di un'ampia consultazione con tutte le parti interessate e di uno studio che valuta i costi e i benefici, la Commissione valuta l'esigenza di requisiti per una piattaforma interoperabile, standardizzata, protetta e ad accesso libero. Ove appropriato e non oltre il ...^{*}, la Commissione adotta un'iniziativa legislativa basata su tali requisiti.

^{*} GU: inserire la data: due anni successivi all'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 13
Modifiche della direttiva 2007/46/CE

Gli allegati I, III, IV e XI della direttiva 2007/46/CE sono modificati in conformità all'allegato del presente regolamento.

Articolo 14
Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

L'articolo 2, paragrafo 2, l'articolo 5, paragrafi 8 e 9, l'articolo 6, paragrafi 12 e 13, e gli articoli 8, 9, 10 e 12 si applicano a decorrere dal ...*.

Gli articoli diversi da quelli di cui al secondo comma del presente articolo si applicano a decorrere dal 31 marzo 2018.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a , il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

* GU: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.

ALLEGATO

Modifiche della direttiva 2007/46/CE

La direttiva 2007/46/CE è così modificata:

1) all'allegato I sono aggiunti i punti seguenti:

"12.8. sistema eCall

12.8.1. presenza sì/no ⁽¹⁾

12.8.2. descrizione tecnica o disegni del dispositivo: ...";

2) all'allegato III, parte I, sezione A, sono aggiunti i seguenti punti:

"12.8. sistema eCall

12.8.1. presenza sì/no ⁽¹⁾";

3) all'allegato IV, la parte I è modificata come segue:

a) alla tabella è aggiunta la seguente voce:

Voce	Oggetto	Atto normativo	Applicabilità									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	Sistema eCall	Regolamento (UE) ... ⁺	X			X						

;

⁺ GU: inserire il numero del presente regolamento.

b) l'appendice 1 è così modificata:

i) alla tabella 1 è aggiunta la seguente voce:

Voce	Oggetto	Atto normativo	Questioni specifiche	Applicabilità e prescrizioni specifiche
71	Sistema eCall	Regolamento (UE) ... ⁺		n.d.

;

ii) alla tabella 2 è aggiunta la voce seguente:

Voce	Oggetto	Atto normativo	Questioni specifiche	Applicabilità e prescrizioni specifiche
71	Sistema eCall	Regolamento (UE) ⁺		n.d.

;

c) l'appendice 2, sezione 4 "requisiti tecnici", è così modificata:

i) alla parte I è aggiunta la voce seguente: Veicoli della categoria M₁:

Voce	Riferimento all'atto normativo	Prescrizioni alternative
71	Regolamento (UE) ... ⁺ Sistemi eCall	Non si applicano le prescrizioni di detto regolamento.

;

⁺ GU: inserire il numero del presente regolamento.

ii) alla parte II è aggiunta la voce seguente: Veicoli della categoria N₁:

Voce	Riferimento all'atto normativo	Prescrizioni alternative
71	Regolamento (UE) ... ⁺ Sistemi eCall	Non si applicano le prescrizioni di detto regolamento.

;

4) l'allegato XI è così modificato:

a) nell'appendice 1, alla tabella è aggiunta la voce seguente:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₁ 2 500 (*) kg	M ₁ 2 500 (*) kg	M ₂	M ₃
	Sistema eCall	Regolamento (UE) ... ⁺	G	G	n.d.	n.d.

;

b) nell'appendice 2, alla tabella è aggiunta la voce seguente:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71	Sistema eCall	Regolamento (UE) ... ⁺	G	n.d.	n.d.	G	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

;

⁺ GU: inserire il numero del presente regolamento.

c) nell'appendice 3, alla tabella è aggiunta la voce seguente:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₁
71	Sistema eCall	Regolamento (UE) ... ⁺	G

;

d) nell'appendice 4, alla tabella è aggiunta la voce seguente:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	Sistema eCall	Regolamento (UE) ... ⁺	n.d.	n.d.	G	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

.

⁺ GU: inserire il numero del presente regolamento.