



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 17. Juni 2013 (18.06)
(OR. en)**

11124/13

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0165 (COD)**

**ENT 194
MI 558
CODEC 1506**

VORSCHLAG

der Europäischen Kommission
vom 13. Juni 2013

Nr. Komm.dok.: COM(2013) 316 final

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des bordeigenen
eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung von Richtlinie 2007/46/EG

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: COM(2013) 316 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des bordeigenen eCall-
Systems in Fahrzeuge und zur Änderung von Richtlinie 2007/46/EG**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Mit diesem Vorschlag soll in das EG-Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge eine Anforderung für den Einbau eines bordeigenen eCall-Systems aufgenommen werden. Es handelt sich hierbei um einen Rechtsakt, der Teil einer Reihe weiterer EU-Rechtsakte ist, mit denen das auf dem 112-Notruf basierende eCall-System bis zum 1. Oktober 2015 eingeführt werden soll. Die wichtigsten anderen Gesetzgebungsakte im Zusammenhang mit dieser eCall-Initiative sind die folgenden:

- Empfehlung 2011/750/EU der Kommission vom 8. September 2011 zur Unterstützung eines EU-weiten eCall-Dienstes in elektronischen Kommunikationsnetzen für die Übertragung bordseitig ausgelöster 112-Notrufe („eCalls“)¹
- Delegierte Verordnung (EU) Nr. 305/2013 der Kommission vom 26.11.2012 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die harmonisierte Bereitstellung eines interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes²
- Vorschlag für Beschluss (EU) Nr. .../.. vom xx.xx.20xx des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Notrufs³.

Diese verschiedenen Texte ergänzen einander und ermöglichen in ihrer Gesamtheit die vollständige Inbetriebnahme des auf dem 112-Notruf basierenden eCall-Systems bis zum 1. Oktober 2015.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

2.1. Konsultation interessierter Kreise

Diesem Vorschlag gingen ausgedehnte Konsultationen mit den Hauptinteressenträgern voraus.

Im Verlauf des Verfahrens, das zur Annahme des Aktionsplans „CARS 2020: für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige europäische Automobilindustrie“ führte, wurden die Interessenträger, insbesondere die Hochrangige Gruppe CARS 21, konsultiert. Konkret handelt es sich bei diesem Vorschlag um ein Ergebnis der Maßnahme: „Weitere Förderung des Einsatzes Intelligenter Verkehrssysteme, einschließlich kooperativer Fahrzeugsysteme, insbesondere das EU-weite bordeigene Notrufsystem eCall“.

Ferner trägt dieser Vorschlag allen Konsultationen Rechnung, die im Rahmen der eCall-Folgenabschätzung durchgeführt wurden. Dazu zählen insbesondere umfangreiche Beiträge betroffener Interessenträger in verschiedenen Foren, beispielsweise im Rahmen der Europäischen eCall-Umsetzungsplattform (EeIP), der Sachverständigengruppe für eCall-Notrufabfragestellen und der eCall-Fördergruppe im eSafety/i-Mobility-Forum, wie auch eine öffentliche Konsultation zur eCall-Einführung, die vom 19. Juli bis 19. September 2010 lief.

¹ ABl. L 303 vom 22.11.2011, S. 46.

² ABl. L 91 vom 3.4.2013, S. 1.

³ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

Dieser Vorschlag berücksichtigt auch die Stellungnahme der 25 Mitglieder der Europäischen IVS-Beratergruppe, die sich aus hochrangigen Vertretern der IVS-Diensteanbieter, Nutzerverbände, Verkehrsunternehmen und Anlagenbetreiber, Unternehmen der herstellenden Industrie, Sozialpartner, Berufsverbände, örtlichen Behörden und anderer betroffener Foren zusammensetzt.

2.2. Folgenabschätzung und Kosten-Nutzen-Analyse

Als Teil der eCall-Folgenabschätzung wurden die drei vorgeschlagenen Politikoptionen – einschließlich der bevorzugten Option mit Regulierungsmaßnahmen – einer ausführlichen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen.

Hinsichtlich der Kosten-Nutzen-Analyse der ausgewählten Politikoption (Option 3) ist darauf hinzuweisen, dass alle drei geplanten eCall-Regulierungsmaßnahmen (Fahrzeugausstattung, Telekommunikationsnetze, Notrufabfragestellen) untrennbar mit den jeweils anderen beiden verknüpft sind.

2.2.1. Analyse der wichtigsten Vorteile

Im Zuge der Folgenabschätzung und mehrerer Studien wurden folgende (auch nationale) Vorteile ermittelt:

- Verringerung der Zahl der Todesopfer (bei Ausrüstung aller Fahrzeuge mit eCall zwischen 1 % und 10 %, in Abhängigkeit von der Bevölkerungsdichte des Landes und den Straßen- und Notdienstinfrastrukturen)
- Verringerung der Schwere der Verletzungen (zwischen 2 % und 15 %)
- Verringerung der Kosten der von Verkehrsunfällen verursachten Staus. Erreicht wird dies durch die Verbesserung des Unfallmanagements, weil der Unfall der Notrufabfragestelle sofort gemeldet wird und die Angaben daher an die geeignete Verkehrsmanagementzentrale übermittelt werden können. Diese kann dann andere Verkehrsteilnehmer sofort informieren und somit helfen, Folgeunfälle zu verringern.
- Erleichterung der Arbeit der Notdienste und erhöhte Sicherheit der Rettungskräfte (z. B. Feuerwehrleute) bei der Befreiung eingeklemmter Fahrzeuginsassen, weil der Mindestdatensatz u. a. Informationen über die Kraftstoffart enthält.
- Verringerung der straßenseitigen Notrufinfrastruktur, da jeder Verkehrsteilnehmer in der Lage wäre, von seinem Fahrzeug aus einen Notruf auszulösen.

2.2.2. Kosten-Nutzen-Verhältnis

Die Vorteile wurden auch monetär bewertet. Ferner wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse für die verschiedenen Optionen und die betroffenen Kategorien durchgeführt. Die Schätzwerte wurden bis zum Jahr 2033 hochgerechnet, weil davon ausgegangen wird, dass der eCall-Dienst bei Verwirklichung der bevorzugten Politikoption in dem genannten Jahr seine vollständige Verbreitung gefunden haben wird.

	Politikoption 1 Keine Maßnahmen auf EU-Ebene	Politikoption 2 Freiwilliges Vorgehen	Politikoption 3 Regulierungsmaßnahmen
Kosten-Nutzen- Verhältnis	0,29	0,68	1,74

3. RECHTLICHE ASPEKTE

3.1. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage ist Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

3.2. Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit

Nach dem Subsidiaritätsprinzip (Artikel 5 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union) wird die Union nur tätig, sofern und soweit die angestrebten Ziele auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf der Ebene der Union zu verwirklichen sind.

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist ein wichtiges Thema für die gesamte Europäische Union und alle ihre Bürger. Die Initiative für den interoperablen EU-weiten eCall-Dienst zielt letztlich darauf ab, alle Kraftfahrzeuge in der EU mit bestimmten Mindestfunktionen auszustatten, die nötig sind, damit Notrufe von den Notrufdiensten angemessen bearbeitet werden können. Gegenwärtig werden in den Mitgliedstaaten jährlich mehr als 100 Millionen Straßenfahrten durchgeführt. Angesichts des weiteren Zusammenwachsens der Europäischen Union (durch freien Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehr) wird diese Zahl künftig sogar noch zunehmen. Es besteht daher Handlungsbedarf auf EU-Ebene, um die Interoperabilität und Kontinuität des Dienstes in ganz Europa zu gewährleisten, weil dies von einem einzelnen Mitgliedstaat nicht zufriedenstellend erreicht werden kann. Ein Vorgehen auf EU-Ebene unter Verwendung gemeinsamer europäischer eCall-Normen, die von den europäischen Normungsorganisationen (CEN und ETSI) verabschiedet wurden, wird darüber hinaus dafür sorgen, dass die Notrufdienste überall in Europa effizient erbracht werden, wenn beispielsweise Fahrzeuge im Ausland unterwegs sind. Zudem wird es helfen, eine Marktfragmentierung zu vermeiden.

Der EU-weite eCall-Dienst wurde so konzipiert, dass die Auswirkungen auf alle Beteiligten der Wertschöpfungskette (Automobilindustrie, Mobilfunknetzbetreiber, Mitgliedstaaten/Notrufabfragestellen) möglichst gering bleiben und die Lasten fair verteilt werden.

3.3. Einzelerläuterungen zum Vorschlag

Artikel 2, 4 und 5:

Nach diesem Vorschlag müssen neue Typen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen so ausgelegt sein, dass bei einem schweren Unfall automatisch ein eCall-Notruf über die Notrufnummer 112 ausgelöst wird. Es muss außerdem möglich sein, eCall-Notrufe über die Notrufnummer 112 von Hand auszulösen.

Artikel 6:

Aufgrund der Art der von diesem Dienst übermittelten Informationen werden Vorschriften für den Schutz der Privatsphäre und von personenbezogenen Daten erlassen.

Artikel 5, 6 und 8:

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu folgenden Aspekten zu erlassen:

- ausführliche technische Anforderungen und Tests für die Typgenehmigung der bordeigenen eCall-Systeme in Fahrzeugen auf der Grundlage der Normen, auf die in Artikel 5 Bezug genommen wird
- Privatsphäre und Datenschutz

- Ausnahmen für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung und für andere begründete Fälle. Diese Ausnahmen werden zahlenmäßig beschränkt sein.

Artikel 12:

Die Verordnung gilt ab dem 1. Oktober 2015.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Verordnung hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. FAKULTATIVE ANGABEN

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung von Richtlinie 2007/46/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)⁵ wurde ein umfassendes EU-Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge geschaffen.
- (2) Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich zahlreicher Sicherheits- und Umweltaspekte wurden auf EU-Ebene harmonisiert, um ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit in der gesamten EU zu gewährleisten.
- (3) Damit die Straßenverkehrssicherheit weiter verbessert werden kann, wurden in der Mitteilung „eCall: Zeit zur Einführung“⁶ neue Maßnahmen für eine beschleunigte unionsweite Einführung eines bordeigenen Notrufsystems in Fahrzeugen vorgeschlagen. Eine dieser Maßnahmen sieht den obligatorischen Einbau des bordeigenen eCall-Systems in allen neuen Fahrzeugen, beginnend mit den Fahrzeugklassen M1 und N1 gemäß Anhang 2 der Richtlinie 2007/46/EG, vor.
- (4) Am 3. Juli 2012 billigte das Europäische Parlament den Bericht „eCall: ein neuer Notruf 112 für die Bürger“⁷ und es forderte die Kommission auf, einen Vorschlag gemäß der Richtlinie 2007/46/EG vorzulegen, um die Einführung eines verbindlichen, öffentlichen, auf dem 112-Notruf basierenden eCall-Systems bis 2015 sicherzustellen.

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

⁶ KOM(2009) 434 endg.

⁷ 2012/2056 (INI).

- (5) Es wird davon ausgegangen, dass der EU-weite eCall-Dienst die Zahl der Todesopfer in der Union wie auch die Schwere der durch Verkehrsunfälle verursachten Verletzungen verringern wird. Die verbindliche Einführung des eCall-Dienstes würde diesen allen Bürgern zugänglich machen und so zu einer Verringerung menschlichen Leids und zu erheblichen Einsparungen bei den Gesundheits- und sonstigen Folgekosten beitragen.
- (6) Die Bereitstellung präziser und verlässlicher Positionsdaten ist ein wesentliches Element für den effektiven Betrieb des bordeigenen eCall-Systems. Daher sollte die Kompatibilität mit den von Satellitennavigationsprogrammen erbrachten Diensten erforderlich gemacht werden, darunter auch mit denjenigen, die aus den Programmen Galileo und EGNOS hervorgegangen sind und die Gegenstand der Verordnung (EG) Nr. 683/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die weitere Durchführung der europäischen Satellitenprogramme (EGNOS und Galileo)⁸ sind.
- (7) Die verbindliche Ausrüstung von Fahrzeugen mit dem bordeigenen eCall-System sollte zunächst nur für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Fahrzeugklassen M1 und N1) gelten, für die bereits ein geeigneter Auslösemechanismus verfügbar ist.
- (8) Die verbindliche Ausrüstung von Fahrzeugen mit dem bordeigenen eCall-System sollte das Recht aller Interessenträger, zum Beispiel von Fahrzeugherstellern und unabhängigen Anbietern, unberührt lassen, zusätzliche Notfalldienste und/oder Dienste mit Zusatznutzen parallel zu oder aufbauend auf dem bordseitigen 112-eCall-System anzubieten. Jedoch sollten diese zusätzlichen Dienste so ausgelegt sein, dass sie keine zusätzliche Ablenkung für den Fahrer bedeuten.
- (9) Das bordeigene eCall-System sollte frei zugänglich, d. h. kostenlos sein, unabhängige Anbieter nicht diskriminieren und sich auf eine interoperable und offene Plattform für mögliche künftige bordeigene Anwendungen oder Dienste stützen, um die Wahlfreiheit der Kunden und faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, Innovationen zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Informationstechnologiebranche auf den Weltmärkten zu stärken.
- (10) Um die Integrität des Typgenehmigungssystems zu erhalten, sollten nur solche bordeigenen eCall-Systeme für die Zwecke dieser Verordnung akzeptiert werden, die vollständig geprüft werden können.
- (11) Kleinserienfahrzeuge sind durch die Richtlinie 2007/46/EG von den Anforderungen hinsichtlich des Schutzes von Kraftfahrzeuginsassen bei einem Frontal- oder Seitenaufprall ausgenommen. Daher sollten diese Kleinserienfahrzeuge von der Verpflichtung, die eCall-Anforderungen zu erfüllen, ausgenommen werden.
- (12) Für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sollten die in dieser Verordnung enthaltenen eCall-Anforderungen gelten, es sei denn eine Typgenehmigungsbehörde erachtet im Einzelfall, dass ein Fahrzeug aufgrund seiner besonderen Zweckbestimmung diesen Anforderungen nicht genügen kann.
- (13) Nach den Empfehlungen der Artikel-29-Datenschutzgruppe in deren am 26. September 2006 angenommenen Arbeitsdokument „Eingriffe in den Datenschutz im Rahmen der Initiative eCall“⁹ sollten bei der Verarbeitung personenbezogener

⁸ ABl. L 196 vom 24.7.2008, S. 1.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

Daten durch das bordeigene eCall-System in vollem Umfang die einschlägigen Vorschriften zum Datenschutz gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr¹⁰ sowie gemäß der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation)¹¹ eingehalten werden, insbesondere, damit gewährleistet werden kann, dass die mit bordeigenen eCall-Systemen ausgerüsteten Fahrzeuge im Normalbetrieb aufgrund des 112-eCall-Systems nicht verfolgbar sind, und dass der vom bordeigenen eCall-System abgesetzte Mindestdatensatz nur die Mindestinformationen enthält, die für die zweckmäßige Bearbeitung von Notrufen notwendig sind.

- (14) Die europäischen Normungsorganisationen, ETSI und CEN, haben gemeinsame Normen für die Einführung eines europaweiten eCall-Dienstes aufgestellt, die für die Zwecke dieser Verordnung angewendet werden sollten, da dies die technologische Weiterentwicklung des bordeigenen eCall-Dienstes erleichtert, EU-weit die Interoperabilität und Kontinuität des Dienstes gewährleistet sowie die Implementierungskosten für die Union insgesamt vermindert.
- (15) Um die Anwendung von gemeinsamen technischen Vorschriften hinsichtlich des bordeigenen eCall-Systems für Fahrzeuge zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf die Einzelheiten der Anwendung der einschlägigen Normen, der Prüfungen, des Schutzes personenbezogener Daten und der Privatsphäre sowie der für bestimmte Fahrzeuge oder für Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 geltenden Ausnahmen zu erlassen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen auch auf Expertenebene durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und ordnungsgemäß übermittelt werden.
- (16) Fahrzeugherstellern sollte genügend Zeit eingeräumt werden, damit sie die technischen Anforderungen dieser Verordnung erfüllen können.
- (17) Diese Verordnung ist ein neuer Einzelrechtsakt im Rahmen des durch die Richtlinie 2007/46/EG geschaffenen gemeinschaftlichen Typgenehmigungssystems und deshalb sollten die Anhänge I, III, IV, VI, IX und XI dieser Richtlinie entsprechend geändert werden.
- (18) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verwirklichung des Binnenmarkts durch die Festlegung einheitlicher technischer Anforderungen an neu typgenehmigte Fahrzeuge, die mit einem bordeigenen eCall-System für Fahrzeuge ausgerüstet sind, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen seines Umfangs besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

¹⁰ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

¹¹ ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1
Gegenstand*

Mit dieser Verordnung werden die technischen Anforderungen an die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich des bordeigenen eCall-Systems festgelegt.

*Artikel 2
Anwendungsbereich*

Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 gemäß den Begriffsbestimmungen der Absätze 1.1.1 und 1.2.1 von Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG.

*Artikel 3
Begriffsbestimmungen*

Über die Begriffsbestimmungen in Artikel 3 der Richtlinie 2007/46/EG und in Artikel 2 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013 der Kommission¹² hinaus bezeichnet im Sinne dieser Verordnung der Ausdruck

- (1) „bordeigenes eCall-System“ ein System, das entweder automatisch von im Fahrzeug eingebauten Sensoren oder manuell ausgelöst wird und durch das über Mobilfunknetze ein genormter Mindestdatensatz übermittelt und eine auf der Nummer 112 gestützte Tonverbindung zwischen den Fahrzeuginsassen und einer Notrufabfragestelle hergestellt wird.
- (2) „bordeigenes System“ das ins Fahrzeug eingebaute Gerät und die technischen Mittel zur Auslösung, Nutzung und Übertragung des eCall-Notrufs über ein öffentliches Mobilfunknetz, womit die Verbindung zwischen dem Fahrzeug und einer Einrichtung zur Durchführung des eCall-Dienstes über ein öffentliches Mobilfunknetz hergestellt wird.

*Artikel 4
Allgemeine Pflichten der Hersteller*

Hersteller müssen nachweisen, dass alle neuen Fahrzeugtypen, auf die in Artikel 2 Bezug genommen wird, im Einklang mit dieser Verordnung und mit den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten mit einem bordeigenen eCall-System ausgerüstet sind.

*Artikel 5
Spezifische Pflichten der Hersteller*

1. Hersteller müssen gewährleisten, dass alle ihre neuen Fahrzeugtypen gemäß den Anforderungen dieser Verordnung und der delegierten, gemäß dieser Verordnung erlassenen Rechtsakte hergestellt werden.
2. Hersteller müssen nachweisen, dass alle ihre neuen Fahrzeugtypen so konstruiert sind, dass bei einem schweren Unfall, der sich auf dem Gebiet der Europäischen Union ereignet, automatisch ein eCall-Notruf über die europaweite Notrufnummer 112 ausgelöst wird.

¹² ABl. L 91 vom 3.4.2013, S. 1.

Hersteller müssen nachweisen, dass neue Fahrzeuge so konstruiert sind, dass ein eCall-Notruf über die europaweite Notrufnummer 112 auch von Hand ausgelöst werden kann.

3. Hersteller müssen gewährleisten, dass die Empfänger in den bordeigenen Systemen mit den von Satellitennavigationsprogrammen erbrachten Ortungsdiensten kompatibel sind; dazu zählen auch die Programme Galileo und EGNOS.
4. Nur die bordeigenen eCall-Systeme, die geprüft werden können, dürfen für die Zwecke der Typgenehmigung akzeptiert werden.
5. Bordeigene eCall-Systeme müssen den Anforderungen der Richtlinie 1999/5/EG¹³ und der UN/ECE-Regelung Nr. 10¹⁴ entsprechen.
6. Das bordeigene eCall-System sollte zumindest hinsichtlich Reparatur- und Wartungszwecken für alle unabhängigen Anbieter frei zugänglich, d. h. kostenlos, sein, und diese nicht diskriminieren.
7. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Festlegung ausführlicher technischer Anforderungen und Tests für die Typgenehmigung bordeigener eCall-Systeme und zur entsprechenden Änderung von Richtlinie 2007/46/EG delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 9 zu erlassen.

Die in Unterabsatz 1 genannten technischen Anforderungen und Tests müssen sich auf die in den Absätzen 3, 4 und 6 festgelegten Anforderungen sowie auf die folgenden Normen stützen:

- (a) EN 16072 „Intelligente Transportsysteme - eSicherheit - Paneuropäische Notruf-Betriebsanforderungen“
- (b) EN 16062 „Intelligente Transportsysteme - eSicherheit - Anforderungen an Notruf-Anwendungsprotokolle“
- (c) EN 16454 „Intelligente Transportsysteme – eSicherheit – Vollständige Konformitätsprüfungen für eCall“, hinsichtlich der Konformität des bordeigenen eCall-Systems mit dem europaweiten eCall-Dienst.
- (d) sonstige europäische Normen oder UN/ECE-Regelungen mit Bezug zu eCall-Systemen.

Artikel 6

Privatsphäre und Datenschutz

1. Gemäß der Richtlinie 95/46/EG und der Richtlinie 2002/58/EG müssen Hersteller gewährleisten, dass die mit einem bordeigenen eCall-System ausgerüsteten Fahrzeuge im Normalbetrieb aufgrund des eCall-Notrufs nicht verfolgbar sind.

In das eCall-System sind sowohl Technologien zur Stärkung des Datenschutzes einzubetten, um eCall-Anwendern den gewünschten Schutz zu bieten, als auch die erforderlichen Sicherungssysteme zur Verhinderung von Überwachung und Missbrauch.
2. Der vom bordeigenen eCall-System abgesetzte Mindestdatensatz darf nur die Mindestinformationen enthalten, die für die zweckmäßige Bearbeitung von Notrufen notwendig sind.

¹³ ABl. L 91 vom 7.4.1999, S. 10.

¹⁴ ABl. L 254 vom 20.9.2012, S. 1.

3. Hersteller müssen gewährleisten, dass eCall-Nutzer klare und umfassende Informationen über die Zwecke der Verarbeitung der Daten erhalten, die durch das bordeigene eCall-System übermittelt werden, insbesondere:
 - a) die Angabe der Rechtsgrundlage für die Datenverarbeitung
 - b) die Angabe, dass das bordeigene eCall-System standardmäßig automatisch aktiviert wird
 - c) die Modalitäten der vom bordeigenen eCall-System durchgeführten Datenverarbeitung
 - d) den Zweck der Verarbeitung durch eCall
 - e) die Art der erhobenen und verarbeiteten Daten sowie die Empfänger derselben
 - f) die Dauer der Speicherung der Daten im bordeigenen System
 - g) die Angabe, dass keine elektronische Verfolgung des Fahrzeugs erfolgt
 - h) die Modalitäten hinsichtlich der Wahrnehmung der Rechte der durch die Datenverarbeitung betroffenen Personen
 - i) jegliche sonstigen zusätzlichen Informationen hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit der Bereitstellung eines privaten eCall-Dienstes und/oder anderer Dienste mit Zusatznutzen.
4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, nach Artikel 9 delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen weitere Einzelheiten zu den in Absatz 1 enthaltenen Anforderungen hinsichtlich der Nichtverfolgbarkeit und der Technologien zur Stärkung des Datenschutzes sowie die in Absatz 3 genannten Modalitäten der privaten Datenverarbeitung und der Informationen für den Nutzer festgelegt werden.

Artikel 7

Verpflichtungen der Mitgliedstaaten

Ab dem 1. Oktober 2015 erteilen nationale Typgenehmigungsbehörden neuen Fahrzeugtypen nur dann eine Typgenehmigung in Bezug auf das bordeigene eCall-System, wenn diese den Bestimmungen dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechen.

Artikel 8

Befreiungen

1. Die Kommission kann bestimmte Fahrzeuge oder Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 von der in Artikel 4 enthaltenen Anforderung des verpflichtenden Einbaus eines bordeigenen eCall-Systems befreien, wenn nach einer von der Kommission durchgeführten oder von ihr in Auftrag gegebenen Kosten-Nutzen-Analyse und unter Berücksichtigung aller einschlägigen Sicherheitsaspekte die Verwendung solcher Systeme für das betreffende Fahrzeug oder die betreffende Fahrzeugklasse sich als nicht zweckmäßig erweist.
2. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 1 genannten Befreiungen zu darzulegen. Diese Ausnahmen betreffen beispielsweise Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sowie Fahrzeuge ohne Airbags und sie unterliegen einer zahlenmäßigen Begrenzung.

Artikel 9

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die in Artikel 5 Absatz 7, Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 8 Absatz 2 genannte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [...] [Datum des Inkrafttretens ist vom Amt für Veröffentlichungen einzufügen] übertragen.
3. Die in Artikel 5 Absatz 7, Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 8 Absatz 2 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, teilt sie dies gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat mit.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 7, Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 8 Absatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 10

Strafen wegen Nichtbeachtung

1. Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest und treffen alle zu ihrem Vollzug erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über diese Vorschriften und melden ihr spätere Änderungen derselben unverzüglich.
2. Zu den Verstößen, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören mindestens folgende:
 - a) falsche Angaben im Genehmigungs- oder Rückrufverfahren
 - b) Fälschung von Prüfergebnissen für die Typgenehmigung
 - c) Zurückhalten von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder zum Entzug der Typgenehmigung führen können.

Artikel 11

Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG

Die Anhänge I, III, IV, VI, IX und XI der Richtlinie 2007/46/EG werden entsprechend dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 12
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Oktober 2015.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident/Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin

ANHANG

Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG

Die Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

- (1) In Anhang I werden die folgenden Nummern 12.8 und 12.8.1 hinzugefügt:
„12.8 eCall-System
12.8.1 Beschreibung oder Zeichnungen“
- (2) In Anhang III Teil I Abschnitt A werden die folgenden Nummern 12.8 und 12.8.1 hinzugefügt:
„12.8 eCall-System
12.8.1 Vorhanden: ja/nein (1)“
- (3) Anhang IV Teil I erhält folgende Fassung:
 - a) In die Tabelle wird die folgende Nummer 71 eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Rechtsakt	Anzuwenden auf Fahrzeugklasse									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71	eCall-System	Verordnung (EU) Nr.	X			X						

- b) Anlage 1 wird wie folgt geändert:

- i) In Tabelle 1 wird die folgende Nummer 71 eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Rechtsakt	Spezifische Themen	Anwendung und spezifische Anforderungen
71	eCall-System	Verordnung (EU) Nr.		N/A

- ii) In Tabelle 2 wird die folgende Nummer 71 eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Rechtsakt	Spezifische Themen	Anwendung und spezifische Anforderungen
71	eCall-System	Verordnung (EU) Nr.		N/A

- (4) In der Anlage zu Muster A in Anhang VI wird folgende Nummer 71 in die Tabelle eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts ⁽¹⁾	Geändert durch	Gültig für die Varianten
71	eCall-System	Verordnung (EU) Nr.		

(5) Anhang IX wird wie folgt geändert:

a) In TEIL I wird MUSTER B wie folgt geändert:

i) SEITE 2 „FAHRZEUGKLASSE M₁“ wird wie folgt geändert:

- Nummer 52 wird durch folgende Nummern ersetzt:

„52. eCall vorhanden ja/nein“

- folgende Nummer 53. wird angefügt:

„53. Anmerkungen ⁽¹¹⁾:“

ii) SEITE 2 „FAHRZEUGKLASSE N₁“ wird wie folgt geändert:

- Nummer 52. wird durch folgende Nummern ersetzt:

„52. eCall vorhanden ja/nein“

- folgende Nummer 53. wird angefügt:

„53. Anmerkungen ⁽¹¹⁾:“;

(b) In TEIL II wird MUSTER C2 wie folgt geändert:

i) SEITE 2 „FAHRZEUGKLASSE M₁“ wird wie folgt geändert:

- Nummer 52. wird durch folgende Nummern ersetzt:

„52. eCall vorhanden ja/nein“

- folgende Nummer 53. wird angefügt:

„53. Anmerkungen ⁽¹¹⁾:“

ii) SEITE 2 „FAHRZEUGKLASSE N₁“ wird wie folgt geändert:

- Nummer 52. wird durch folgende Nummern ersetzt:

„52. eCall vorhanden ja/nein“

- folgende Nummer 53. wird angefügt:

„53. Anmerkungen ⁽¹¹⁾:“;

(6) In Anhang XI Anlage 1 wird folgende Nummer 71 eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Angabe des Rechtsakts	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
71	eCall-System	Verordnung (EU) Nr.	A	A	N/A	N/A