



Brussel, 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het eCall-boordsysteem en houdende
wijziging van Richtlijn 2007/46/EG**

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Het doel van dit voorstel is een eis voor de installatie van een eCall-boordsysteem op te nemen in het EG-typegoedkeuringssysteem voor voertuigen. Dit maakt deel uit van een reeks EU-wetgevingsbesluiten die ervoor moeten zorgen dat het op 112 gebaseerde eCall-systeem op 1 oktober 2015 in dienst kan worden genomen. De andere wetsbesluiten die verband houden met dit eCall-initiatief zijn:

- Aanbeveling 2011/750/EU van de Commissie van 8 september 2011 ter ondersteuning van een EU-wijde eCall-dienst in elektronische communicatienetwerken voor de transmissie van op 112 gebaseerde noodoproepen uit voertuigen ("eCalls")¹.
- Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 van de Commissie van 26.11.2012 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad, wat de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall betreft².
- Voorstel voor Besluit (EU) nr. .../. van xx.xx.20xx van het Europees Parlement en de Raad inzake de uitrol van de interoperabele eCall in de hele EU³.

Deze teksten vullen elkaar aan en zullen er samen voor zorgen dat de 112 eCall-dienst volledig operationeel is op 1 oktober 2015.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

2.1. Raadpleging van belanghebbende partijen

Dit voorstel is het resultaat van uitgebreid overleg met de belangrijkste belanghebbenden.

De belanghebbenden, en met name de groep op hoog niveau CARS21, zijn geraadpleegd tijdens het proces dat geleid heeft tot de vaststelling van het actieplan "CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellindustrie". Het onderhavige voorstel zorgt voor de uitvoering van het volgende punt van het actieplan: "de uitrol van intelligente vervoerssystemen (ITS: Intelligent Transport Systems) verder stimuleren, met inbegrip van coöperatieve systemen, met name "eCall", het EU-wijde systeem voor noodoproepen vanuit voertuigen".

Alle raadplegingen die in het kader van de effectbeoordeling over eCall hebben plaatsgevonden, zijn eveneens in dit voorstel verwerkt. Het gaat dan met name om uitgebreide bijdragen van belanghebbenden die actief zijn in verschillende fora, zoals het Europese platform voor de implementatie van eCall (EeIP), de groep deskundigen op het gebied van eCall en alarmcentrales en de eCall-stuurgroep in het kader van het eSafety/i-Mobility-forum, en om een openbare raadpleging over de invoering van eCall, die heeft plaatsgevonden van 19 juli tot 19 september 2010.

In deze gedelegeerde handeling is ten slotte ook rekening gehouden met het standpunt dat de 25 leden van de Europese ITS-adviesgroep met betrekking tot de ontwerpspecificaties hebben ingenomen; deze groep bestaat uit vertegenwoordigers op hoog niveau van belanghebbende ITS-dienstaanbieders, verenigingen van gebruikers, vervoersondernemers en infrastructuurexploitanten, fabrikanten, sociale partners, beroepsverenigingen, lokale overheden en andere bevoegde fora.

2.2. Effectbeoordeling en kostenbatenanalyse

In het kader van de effectbeoordeling over eCall zijn de kosten en baten van de drie voorgestelde opties, waaronder de aanbevolen optie (regelgevingsmaatregelen), uitgebreid geanalyseerd.

¹ PB L 303 van 22.11.2011, blz. 46.

² PB L 91 van 3.4.2013, blz. 1.

³ PB L [...], [...], blz. [...].

Wat de kosten-batenanalyse van de verkozen optie betreft (optie 3), is het onmogelijk om de drie geplande regelgevingsmaatregelen voor eCall (boordapparatuur, telecommunicatie, alarmcentrales) van elkaar los te koppelen.

2.2.1. Analyse van de voornaamste baten

Hieronder volgt een overzicht van de baten die werden geïdentificeerd in de effectbeoordeling en in diverse studies, waaronder nationale:

- vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers (wanneer alle voertuigen met eCall zijn uitgerust: tussen 1 % en 10 %, afhankelijk van de bevolkingsdichtheid van het betrokken land en de weg- en noodhulpdienstinfrastructuur);
- afname van de ernst van de verwondingen (tussen 2 % en 15 %);
- verlaging van de kosten die gepaard gaan met filevorming als gevolg van verkeersongevallen. Dit is terug te voeren op beter ongevalbeheer: het ongeval wordt immers onmiddellijk aan de alarmcentrale gemeld en de gegevens erover kunnen worden doorgegeven aan de betrokken centrale meldkamer, die op haar beurt onmiddellijk andere weggebruikers kan inlichten en secundaire ongevallen kan helpen voorkomen;
- vergemakkelijking van het werk van de reddingsdiensten en betere beveiliging van de reddingsploegen (zoals brandweer) die beknelde geraakte inzittenden uit een voertuig moeten bevrijden – omdat de MSD (Minimum Set of Data) in het eCall-bericht onder meer informatie over het brandstoftype bevat;
- minder SOS-infrastructuur aan de kant van de weg, aangezien elke weggebruiker vanuit zijn eigen voertuig een noodoproep kan initiëren.

2.2.2. Kosten-batenverhouding

Voor elke optie en voor elke betrokken categorie zijn de baten in geld uitgedrukt en is een kosten-batenanalyse uitgevoerd. De ramingen zijn berekend tot 2033, aangezien wordt verwacht dat de eCall-diensten in dat jaar volledig zullen zijn uitgerold – op voorwaarde dat wordt gekozen voor de aanbevolen beleidsoptie.

	Beleids optie 1 Geen EU-maatregelen	Beleids optie 2 Vrijwillige aanpak	Beleids optie 3 Regelgevingsmaatregelen
Baten- kostenverhouding	0,29	0,68	1,74

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

3.1. Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag is artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

3.2. Subsidiariteit en evenredigheid

Krachtens het subsidiariteitsbeginsel (artikel 5, lid 3, Verdrag betreffende de Europese Unie) treedt de Unie slechts op indien en voor zover de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door de lidstaten alleen kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang of de gevolgen van het overwogen optreden beter door de Unie kunnen worden bereikt.

Verkeersveiligheid is een uitermate belangrijk onderwerp voor de hele Europese Unie en al haar burgers. Het einddoel van het initiatief voor een EU-wijde interoperabele eCall-dienst is in alle voertuigen in Europa de minimumfuncties te installeren die nodig zijn voor een passende behandeling van noodoproepen door de noodhulpdiensten. Momenteel worden in alle lidstaten samen jaarlijks meer dan 100 miljoen vervoerstrajecten over de weg afgelegd. Dit aantal stijgt nog als gevolg van de verdere consolidering van de Europese Unie (door het vrije verkeer van goederen, personen en

diensten). Om de interoperabiliteit en de continuïteit van de dienst in heel Europa te garanderen, is een optreden op EU-niveau vereist aangezien deze doelstelling niet voldoende door de lidstaten alleen kan worden verwezenlijkt. Bovendien zal een optreden op EU-niveau aan de hand van gemeenschappelijke Europese eCall-normen die zijn goedgekeurd door de Europese normalisatieorganisaties (CEN en ETSI), borg staan voor een doeltreffende verlening van noodhulpdiensten in heel Europa, bijvoorbeeld wanneer voertuigen in het buitenland onderweg zijn. Een dergelijk optreden zal ook helpen voorkomen dat de markt versnipperd raakt.

De EU-wijde eCall-dienst is zo ontworpen dat de impact op alle belanghebbenden in de waardeketen (auto-industrie, exploitanten van mobiele netwerken, lidstaten, alarmcentrales) tot een minimum wordt beperkt en deze impact bovendien billijk wordt gespreid.

3.3. Nadere uitleg van het voorstel, per hoofdstuk of per artikel

De artikelen 2, 4 en 5:

Volgens dit voorstel moeten nieuwe types personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen zo worden gebouwd dat bij een ernstig ongeval automatisch het noodnummer 112 (eCall) wordt gebeld. Het moet ook mogelijk zijn manueel het noodnummer 112 te bellen.

Artikel 6:

Gezien de aard van de informatie waarop deze dienst betrekking heeft, worden regels inzake privacy en gegevensbescherming vastgesteld.

De artikelen 5, 6 en 8:

De Commissie is bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

- gedetailleerde technische voorschriften en tests voor de typegoedkeuring van eCall-boordsystemen, welke gebaseerd worden op de normen die vermeld zijn in artikel 5;
- privacy en gegevensbescherming;
- vrijstellingen voor voertuigen voor speciale doeleinden en in andere gerechtvaardigde gevallen. Het aantal vrijstellingen wordt beperkt.

Artikel 12:

De verordening is van toepassing met ingang van 1 oktober 2015.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Er zijn geen gevolgen voor de EU-begroting.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁴,

Gezien het advies van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn)⁵, is een allesomvattend EU-systeem voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen vastgesteld.
- (2) De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen, voor wat de talrijke veiligheids- en milieuaspecten betreft, zijn geharmoniseerd op het niveau van de Unie teneinde in de hele Unie een hoog niveau van verkeersveiligheid te garanderen.
- (3) Om de verkeersveiligheid nog verder te verbeteren, worden in de mededeling "eCall: tijd voor implementatie"⁶ nieuwe maatregelen voorgesteld om de dienst voor noodoproepen vanuit voertuigen in de Unie sneller uit te rollen. Zo wordt onder meer voorgesteld alle nieuwe voertuigen in de categorieën M1 en N1, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, verplicht uit te rusten met eCall-boordsystemen.
- (4) Op 3 juli 2012 heeft het Europees Parlement het verslag "eCall: a new 112 service for citizens"⁷ aangenomen, waarin de Commissie wordt aangespoord om in het kader van Richtlijn 2007/46/EG een voorstel in te dienen voor de verplichte implementatie tegen 2015 van een openbaar, op 112 gebaseerd eCall-systeem.
- (5) Naar verwachting zal het eCall-systeem het aantal verkeersdoden in de Unie doen dalen en ook een positief effect hebben op de ernst van de verwondingen ten gevolge

⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

⁶ COM(2009) 434 definitief.

⁷ 2012/2056(INI).

van verkeersongevallen. De verplichte invoering van het eCall-systeem zal ervoor zorgen dat deze dienst beschikbaar is voor alle burgers en zal het menselijk lijden en de gezondheids- en andere kosten doen afnemen.

- (6) Het verstrekken van nauwkeurige en betrouwbare plaatsbepalingsinformatie is een essentieel onderdeel van de effectieve werking van het eCall-boordsysteem. Het systeem moet dan ook compatible zijn met de diensten die worden verleend door satellietnavigatieprogramma's, inclusief de systemen die zijn ontwikkeld in het kader van de programma's Galileo en EGNOS, zoals uiteengezet in Verordening (EG) nr. 683/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende de voortzetting van de uitvoering van de Europese programma's voor navigatie per satelliet (EGNOS en Galileo)⁸.
- (7) De verplichting om voertuigen uit te rusten met het eCall-boordsysteem heeft in eerste instantie alleen betrekking op nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen (categorieën M1 en N1) waarvoor al een passend activeringsmechanisme bestaat.
- (8) De verplichte uitrusting van voertuigen met het eCall-boordsysteem doet geen afbreuk aan het recht van alle belanghebbenden, zoals autofabrikanten en onafhankelijke operatoren, om aanvullende nooddiensten en/of diensten met toegevoegde waarde aan te bieden, die gelijklopen met of voortbouwen op het op 112 gebaseerd eCall-boordsysteem. Deze aanvullende diensten moeten echter zodanig zijn ontworpen dat ze de bestuurder niet extra afleiden.
- (9) Om de vrije keuze van de klanten en eerlijke concurrentie te garanderen, innovatie te stimuleren en de concurrentiekracht van de informatietechnologiesector van de Unie op de mondiale markt te versterken, moet het eCall-boordsysteem gratis en zonder onderscheid tussen de onafhankelijke operatoren beschikbaar zijn en gebaseerd zijn op een interoperabel platform dat het mogelijk maakt in de toekomst toegang te bieden tot andere boordtoepassingen of -diensten.
- (10) Om de integriteit van het typegoedkeuringsstelsel in stand te houden, mogen met het oog op de toepassing van deze verordening alleen eCall-boordsystemen worden aanvaard die volledig kunnen worden getest.
- (11) In kleine series gebouwde voertuigen zijn bij Richtlijn 2007/46/EG vrijgesteld van de eisen inzake de bescherming van de inzittenden in geval van frontale of zijdelingse botsing. Deze voertuigen moeten dan ook worden vrijgesteld van de verplichting om te voldoen aan de eCall-vereisten.
- (12) Voertuigen voor speciale doeleinden moeten voldoen aan de in deze verordening uiteengezette eCall-vereisten, tenzij de typegoedkeuringsautoriteiten geval per geval oordelen dat het voertuig wegens zijn speciale bestemming niet aan deze vereisten kan voldoen.
- (13) Volgens de aanbevelingen van de groep "gegevensbescherming artikel 29", die vervat zijn in het op 26 september 2006 goedgekeurde werkdocument betreffende de gevolgen van het eCall-initiatief⁹ moet de verwerking van persoonsgegevens via het eCall-boordsysteem beantwoorden aan de regels inzake de bescherming van persoonsgegevens die zijn vastgesteld in Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en

⁸ PB L 196 van 24.7.2008, blz. 1.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

betreffende het vrije verkeer van die gegevens¹⁰ en in Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie)¹¹, met name om te garanderen dat voertuigen die met eCall zijn uitgerust niet opspoorbaar zijn en niet permanent worden gevolgd wanneer 112 eCall zich in de normale werkingsstand bevindt, en dat het eCall-boordsysteem minstens de gegevens verstuurt die nodig zijn voor de passende afhandeling van noodoproepen.

- (14) De Europese normaliseringsorganisaties, ETSI en CEN, hebben gemeenschappelijke normen opgesteld voor de uitrol van een pan-Europese eCall-dienst. Bij de toepassing van de onderhavige verordening dienen deze normen te worden gevolgd omdat dit de technologische evolutie van de eCall-dienst zal vergemakkelijken, de interoperabiliteit en continuïteit van de dienst in de hele Unie zal garanderen en de tenuitvoerleggingskosten voor de hele Unie zal drukken.
- (15) Om te garanderen dat gemeenschappelijke technische voorschriften gelden voor het eCall-boordsysteem, moet de Commissie worden gemachtigd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie besluiten vast te stellen inzake gedetailleerde regels voor de toepassing van de relevante normen inzake tests en bescherming van persoonsgegevens en privacy en inzake vrijstellingen voor bepaalde voertuigen of klassen van de voertuigcategorieën M1 en N1. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet er bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen voor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.
- (16) Voertuigfabrikanten moeten voldoende tijd krijgen om zich aan te passen aan de technische voorschriften van deze verordening.
- (17) Deze verordening is een nieuwe afzonderlijke verordening in het kader van de EG-typegoedkeuringsprocedure die is vastgesteld bij Richtlijn 2007/46/EG; bijlagen I, III, IV, VI, IX en XI bij die richtlijn moeten dan ook dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (18) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk de voltooiing van de interne markt door de invoering van gemeenschappelijke technische voorschriften voor nieuwe, met het eCall-boordsysteem uitgeruste voertuigen waaraan typegoedkeuring is verleend, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang van het optreden beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

¹⁰ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

¹¹ PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1
Onderwerp

Bij deze verordening worden de technische voorschriften vastgesteld voor de EG-typegoedkeuring van voertuigen, voor wat het eCall-boordsysteem betreft.

Artikel 2
Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op voertuigen van de categorieën M1 en N1, zoals gedefinieerd in de punten 1.1.1 en 1.2.1 van bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG.

Artikel 3
Definities

Voor de toepassing van deze verordening zijn naast de definities van artikel 3 van Richtlijn 2007/46/EG en artikel 2 van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013¹² de volgende definities van toepassing:

- (1) "eCall-boordsysteem": een systeem dat automatisch door sensoren in het voertuig of manueel wordt geactiveerd, waarbij via draadloze mobielecommunicatienetwerken een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en op basis van het nummer 112 een audioverbinding tot stand wordt gebracht tussen de inzittenden van het voertuig en een publieke alarmcentrale;
- (2) "boordsysteem": de apparatuur aan boord van het voertuig, samen met de middelen om een eCall-verbinding te activeren en te beheren en een boodschap te verzenden via een openbare draadloze mobielecommunicatieverbinding tussen het voertuig en de eCall-dienst.

Artikel 4
Algemene verplichtingen van de fabrikant

Fabrikanten moeten aantonen dat alle nieuwe voertuigtypen waarnaar in artikel 2 wordt verwezen zijn uitgerust met een eCall-boordsysteem, overeenkomstig deze verordening en de gedelegeerde besluiten die krachtens deze verordening zijn vastgesteld.

Artikel 5
Specifieke verplichtingen van de fabrikanten

1. De fabrikanten zien erop toe dat al hun nieuwe voertuigtypes worden gebouwd en goedgekeurd overeenkomstig de voorschriften die zijn uiteengezet in deze verordening en de gedelegeerde besluiten die krachtens deze verordening zijn vastgesteld.
2. De fabrikanten tonen aan dat al hun nieuwe voertuigtypes zodanig zijn gebouwd dat in geval van een ernstig ongeval op het grondgebied van de Unie automatisch een eCall plaatsvindt naar het gemeenschappelijk Europees noodnummer 112.
De fabrikanten tonen aan dat nieuwe voertuigen zodanig zijn gebouwd dat een eCall naar het gemeenschappelijk Europees noodnummer 112 ook manueel kan worden geïnitieerd.
3. De fabrikanten zien erop toe dat de ontvangers in de boordsystemen compatibel zijn met de plaatsbepalingsdiensten van satellietnavigatiesystemen, inclusief Galileo en EGNOS.
4. Alleen eCall-boordsystemen die kunnen worden getest, worden aanvaard met het oog op typegoedkeuring.

¹² PB L 91 van 3.4.2013, blz. 1.

5. eCall-boordsystemen moeten voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 1999/5/EG¹³ en VN/ECE-reglement nr. 10¹⁴.
6. Het eCall-boordsysteem moet gratis toegankelijk zijn voor alle onafhankelijke operatoren, waarbij minstens voor herstellingen en onderhoud geen onderscheid mag worden gemaakt.
7. De Commissie wordt overeenkomstig artikel 9 gemachtigd om gedelegeerde besluiten vast te stellen waarbij de gedetailleerde technische voorschriften en tests voor de typegoedkeuring van eCall-boordsystemen worden vastgesteld en Richtlijn 2007/46/EG dienovereenkomstig wordt gewijzigd.

De in alinea 1 vermelde technische voorschriften en tests worden gebaseerd op de in de alinea's 3, 4 en 6 uiteengezette voorschriften en op de volgende normen, voor zover van toepassing:

- a) EN 16072 'Intelligent transport system-ESafety-PanEuropean eCall-Operating requirements';
- b) EN 16062 'Intelligent transport systems-ESafety-ECall high level application requirements (HLAP)';
- c) EN 16454 'Intelligent transport systems - eSafety - eCall end to end conformance testing', voor wat de conformiteit van het eCall-boordsysteem met de pan-Europese eCall betreft;
- d) eventuele andere Europese normen of VN/ECE-reglementen die betrekking hebben op eCall-systemen.

Artikel 6

Voorschriften inzake bescherming van de privacy en gegevensbescherming

1. Overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG en Richtlijn 2002/58/EG zien de fabrikanten erop toe dat voertuigen die zijn uitgerust met eCall-boordsystemen niet traceerbaar zijn en niet permanent worden gevolgd wanneer eCall zich in de normale werkingsstand bevindt.

Om de gebruikers van eCall het gewenste niveau van bescherming van hun privacy te bieden en de nodige garanties te verschaffen om surveillance en misbruik te voorkomen, worden technologieën ter versterking van de privacy ingebouwd in het eCall-boordsysteem.
2. De minimumreeks van gegevens die door het eCall-boordsysteem wordt doorgezonden, moet alleen de minimuminformatie bevatten die vereist is voor een passende afhandeling van noodoproepen.
3. De fabrikanten zien erop toe dat eCall-gebruikers duidelijke en uitgebreide informatie krijgen over de verwerking van de gegevens die via het eCall-boordsysteem worden verstuurd, en met name over:
 - a) de rechtsgrondslag voor de verwerking;
 - b) het feit dat het eCall-boordsysteem automatisch wordt geactiveerd;
 - c) de specifieke voorwaarden van de gegevensverwerking door het eCall-boordsysteem;
 - d) de doeleinden van de verwerking;
 - e) het type gegevens dat wordt verzameld en verwerkt en de ontvangers van die gegevens;
 - f) de termijn voor de bewaring van de gegevens in het boordsysteem;
 - g) het feit dat het voertuig niet permanent wordt gevolgd;

¹³ PB L 91 van 7.4.1999, blz. 10.

¹⁴ PB L 254 van 20.9.2012, blz. 1.

- h) de specifieke voorwaarden waaronder degenen op wie de gegevens betrekking hebben hun rechten kunnen doen gelden;
 - i) eventuele noodzakelijke aanvullende informatie over de verwerking van persoonsgegevens in verband met het verlenen van particuliere eCall-diensten en/of diensten met toegevoegde waarde.
4. De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 9 gedelegeerde besluiten vast te stellen, waarin het verbod op traceren en volgen en de in lid 1 vermelde privacyversterkende technologieën verder worden gedefinieerd, alsmede de in lid 3 vermelde voorwaarden voor de verwerking van privégegevens en gebruikersinformatie.

Artikel 7

Verplichtingen van de lidstaten

Met ingang van 1 oktober 2015 verlenen de nationale autoriteiten, voor wat de eCall-boordsystemen betreft, alleen EG-typegoedkeuring aan nieuwe voertuigtypes die beantwoorden aan deze verordening en de gedelegeerde besluiten die krachtens deze verordening zijn vastgesteld.

Artikel 8

Vrijstellingen

1. De Commissie kan bepaalde voertuigen of voertuigklassen van de categorieën M1 en N1 vrijstellen van de in artikel 4 uiteengezette verplichting om eCall-boordsystemen te installeren als uit een kostenbatenanalyse, die door of in opdracht van de Commissie is uitgevoerd, blijkt dat het niet loont die systemen in te bouwen in het desbetreffende voertuig of de desbetreffende voertuigklasse, rekening houdende met alle relevante veiligheidsaspecten.
2. De Commissie is gemachtigd om overeenkomstig artikel 9 gedelegeerde handelingen vast te stellen waarbij de in lid 1 vermelde vrijstellingen worden vastgesteld. Die vrijstellingen hebben bijvoorbeeld betrekking op voertuigen voor speciale doeleinden en voertuigen zonder airbags, en het aantal vrijstellingen wordt beperkt.

Artikel 9

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 5, lid 7, artikel 6, lid 4, en artikel 8, lid 2, bedoelde bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen wordt voor onbepaalde tijd aan de Commissie verleend met ingang van [...] [Publicatiebureau: gelieve de exacte datum van inwerkingtreding in te voegen].
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, lid 7, artikel 6, lid 4, en artikel 8, lid 2, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een in dat besluit genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 5, lid 7, artikel 6, lid 4, en artikel 8, lid 2, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement of de

Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement of de Raad daartegen geen bezwaar heeft gemaakt, of als zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 10
Sancties voor niet-naleving

1. De lidstaten stellen de sancties vast die worden opgelegd wanneer fabrikanten deze verordening niet naleven en zij nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden uitgevoerd. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van die bepalingen en melden onverwijld eventuele wijzigingen daarvan.
2. Ten minste de volgende types niet-naleving geven aanleiding tot een sanctie:
 - a) het afleggen van valse verklaringen tijdens de goedkeuringsprocedures of de procedures die tot een herroeping leiden;
 - b) het vervalsen van testresultaten voor typegoedkeuring;
 - c) het achterhouden van gegevens of technische specificaties die tot de herroeping of intrekking van een typegoedkeuring kunnen leiden.

Artikel 11
Wijzigingen van Richtlijn 2007/46/EG

De bijlagen I, III, IV, VI, IX en XI bij Richtlijn 2007/46/EG worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 12
Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 oktober 2015.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE

Wijzigingen van Richtlijn 2007/46/EG

Richtlijn 2007/46/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) in bijlage I worden de volgende punten 12.8 en 12.8.1 toegevoegd:
"12.8 eCall-systeem
12.8.1 beschrijving of tekeningen";
- (2) in bijlage III, deel I, onder A, worden de volgende punten 12.8 en 12.8.1 toegevoegd:
"12.8 eCall-systeem
12.8.1 aanwezig: ja/nee (1)";
- (3) Deel 1 van bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:
 - a) Het volgende item 71 wordt aan de tabel toegevoegd:

Item	Onderwerp	Regelgeving	Van toepassing op									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	eCall-systeem	Verordening (EU) nr. ...	X			X						

- b) Aanhangsel 1 wordt als volgt gewijzigd:
 - i) het volgende item 71 wordt aan tabel 1 toegevoegd:

Item	Onderwerp	Regelgeving	Specifieke kwesties	Toepasbaarheid en specifieke voorschriften
71.	eCall-systeem	Verordening (EU) nr. ...		n.v.t.

- ii) Het volgende item 71 wordt aan tabel 2 toegevoegd:

Item	Onderwerp	Regelgeving	Specifieke kwesties	Toepasbaarheid en specifieke voorschriften
71.	eCall-systeem	Verordening (EU) nr. ...		n.v.t.

- (4) in het aanhangsel bij Model A in bijlage VI wordt het volgende item 71 aan de tabel toegevoegd:

Item	Onderwerp	Regelgeving ⁽¹⁾	Gewijzigd bij	Van toepassing op uitvoeringen
71.	eCall-systeem	Verordening (EU) nr. ...		

(5) Bijlage IX wordt als volgt gewijzigd:

a) Deel I, model B, wordt als volgt gewijzigd:

i) Bladzijde 2 "Voertuigcategorie M₁" wordt als volgt gewijzigd:

- punt 52 wordt vervangen door:

"52. eCall aanwezig: ja/nee",

- het volgende punt 53 wordt toegevoegd:

"53. Opmerkingen ⁽¹¹⁾:";

ii) Bladzijde 2 "Voertuigcategorie N₁" wordt als volgt gewijzigd:

- punt 52 wordt vervangen door:

"52. eCall aanwezig: ja/nee",

- het volgende punt 53 wordt toegevoegd:

"53. Opmerkingen ⁽¹¹⁾:";

b) in Deel II wordt model C2 als volgt gewijzigd:

i) Bladzijde 2 "Voertuigcategorie M₁" wordt als volgt gewijzigd:

- punt 52 wordt vervangen door:

"52. eCall aanwezig: ja/nee",

- het volgende punt 53 wordt toegevoegd:

"53. Opmerkingen ⁽¹¹⁾:";

ii) Bladzijde 2 "Voertuigcategorie N₁" wordt als volgt gewijzigd:

- punt 52 wordt vervangen door:

"52. eCall aanwezig: ja/nee",

- het volgende punt 53 wordt toegevoegd:

"53. Opmerkingen ⁽¹¹⁾:";

(6) In aanhangsel 1 van bijlage XI wordt het volgende item 71 aan de tabel toegevoegd:

Nr.	Onderwerp	Regelgeving	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
71.	eCall-systeem	Verordening (EU) nr. ...	A	A	n.v.t.	n.v.t.