



Bruxelles, den 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system og om
ændring af direktiv 2007/46/EF**

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Formålet med dette forslag er at indføre krav i EF-typegodkendelsessystemet om montering af et køretøjsmonteret eCall-system. Forslaget er et led i en række EU-retsakter, som skal sikre indførelsen af den 112-baserede eCall-tjeneste senest den 1. oktober 2015. De vigtigste andre retsakter med tilknytning til eCall-initiativet er:

- Kommissionens henstilling 2011/750/EU af 8. september 2011 om støtte til en EU-dækkende eCall-tjeneste i elektroniske kommunikationsnetværk til fremføring af alarmopkald fra køretøjer baseret på 112 ("eCall")¹
- Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 305/2013 af 26.11.2012 om supplerung af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår harmoniseret tilrådgivelsesstilling af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system²
- Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) nr..../... af xx.xx.20xx om indførelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system³

Disse forskellige retsakter supplerer hinanden og vil tilsammen muliggøre en 112 eCall-tjeneste, der er fuldt operationel senest den 1. oktober 2015.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

2.1. Høringer af interesserede parter

Dette forslag er et resultat af omfattende høringer af væsentlige berørte parter.

De berørte parter og navnlig ekspertgruppen CARS21 blev hørt under den proces, der førte til vedtagelsen af "CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig europæisk bilindustri". Mere præcist udgør dette forslag en levering af foranstaltningen: "yderligere fremme udbredelsen af intelligente transportsystemer (ITS), herunder kooperative systemer, navnlig det EU-dækkende køretøjsmonterede nødopkaldssystem eCall".

Dette forslag tager også højde for alle de høringer, der blev foretaget i forbindelse med eCall-konsekvensanalysen. Høringerne indbefatter bl.a. omfattende bidrag fra interessenter fra adskillige fora, såsom platformen til indførelse af det europæiske eCall-system, eCall-alarmcentralernes ekspertgruppe og eCall-styregruppen inden for eSafety/i-Mobility-forummet, og den offentlige høring om indførelsen af eCall, som blev gennemført fra 19. juli til 19. september 2010.

Endelig tages der i dette forslag også højde for Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppens holdning. Gruppen består af 25 højtstående repræsentanter fra relevante udbydere af ITS-tjeneste, brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, fremstillingsindustrien, arbejdsmarkedets parter, faglige sammenslutninger, lokale myndigheder og andre relevante fora.

¹ EUT L 303 af 22.11.2011, s. 46.

² EUT L 91 af 3.4.2013, s. 1.

³ EUT L [...] af [...], s. [...].

2.2. Konsekvensanalyse og cost-benefit-analyse

Der blev gennemført en omfattende cost-benefit-analyse som en del af eCall-konsekvensanalysen af de tre foreslåede modeller, herunder de lovgivningsmæssige foranstaltninger, som blev foretrukket.

For så vidt angår cost-benefit-analysen af den valgte model (model 3) kan hver enkelt af de planlagte lovmæssige foranstaltninger i forbindelse med eCall (køretøjsmontering, telekommunikation, alarmcentraler) ikke adskilles fra de to øvrige.

2.2.1. Analyse af vigtigste fordele

Fordelene, der er blevet identificeret i konsekvensanalysen og flere undersøgelser, herunder også nationale undersøgelser, omfatter:

- Reduktion af antallet af trafikdræbte (med eCall-udstyr i alle køretøjer, mellem 1 % og 10 % afhængigt af befolkningstæthed og vej- og alarmberedskabsinfrastruktur).
- Reduktion af personskadernes alvor (mellem 2 % og 15 %).
- Reduktion af trængselsomkostningerne ved trafikulykker. Dette skyldes forbedringerne i håndteringen af ulykker, da oplysninger om ulykken med det samme sendes til alarmcentralen og derfor kan overføres til den ansvarlige trafikstyringsenhed, som straks kan informere andre trafikanter og bidrage til at mindske antallet af sekundære ulykker.
- Lettelse af redningstjenesters arbejde og øget sikkerhed for redningsmandskab (f.eks. brandmænd) ved befrielse af fastklemte passagerer, da minimumsdatasættene i eCall-meddelelsen bl.a. indeholder oplysninger om brændstoftypen.
- Reduktion af infrastrukturen af nødtelefoner ved vejene, da hver enkelt vejbruger vil kunne udløse et alarmopkald fra deres køretøj.

2.2.2. Cost-benefit-forhold

Fordelene er også blevet opgjort i penge, og der er blevet udarbejdet en cost-benefit-analyse for de forskellige modeller samt for typerne af berørte kategorier. Estimerne er blevet fremskrevet til og med år 2033, da eCall forventes at være fuldt udbredt i dette år, såfremt den foretrukne model vælges.

	Løsningsmodel 1 Intet EU-indgreb	Løsningsmodel 2 Frivillig tilgang	Løsningsmodel 3 Reguleringsmæssige foranstaltninger
Benefit-cost- forhold	0,29	0,68	1,74

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

3.1. Retsgrundlag

Retsgrundlaget er artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

3.2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

I overensstemmelse med nærhedsprincippet (artikel 5, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union) skal der kun handles på EU-niveau, hvis de forventede mål ikke i tilstrækkelig grad

kan opfyldes af medlemsstaterne alene og derfor bedre kan gennemføres på EU-plan på grund af omfanget eller virkningerne af den foreslåede handling.

Trafiksikkerhed er et område, der betragtes som vigtigt i hele Den Europæiske Union - også blandt borgerne. Formålet med et interoperabelt EU-dækkende eCall-initiativ er i sidste instans at sikre, at alle køretøjer i EU får de minimumsfunktionaliteter, der er nødvendige, for at alarmberedskabet kan varetage alarmopkald på passende vis. For øjeblikket udgør antallet af ture på vejene mere end 100 mio. om året på tværs af medlemsstaterne, og antallet stiger som følge af yderligere konsolidering af Den Europæiske Union (via varers, personers og tjenesteydelsers frie bevægelighed). Der er brug for foranstaltninger på EU-niveau for at sikre en interoperabel og stabil tjeneste i hele Europa, og dette kan ikke løses tilfredsstillende af de enkelte medlemsstater. Derudover vil foranstaltninger på EU-niveau ved hjælp af fælles europæiske eCall-standarde, der er godkendt af de europæiske standardiseringsorganisationer (CEN og ETSI), sikre et effektivt alarmberedskab i hele Europa, f.eks. ved kørsel i udlandet. Foranstaltningerne vil også bidrage til at forhindre et opsplittet marked

Den EU-dækkende eCall-tjeneste er udformet med henblik på at minimere påvirkningen for alle interessenter i værdikæden (bilindustrien, mobilnetoperatører, medlemsstater - alarmcentraler) og at fordele denne påvirkning ligeligt.

3.3. Nærmere redegørelse for forslaget

Artikel 2, 4 og 5:

Ifølge forslaget skal nye typer personbiler og lette erhvervskøretøjer være konstrueret således, at de i tilfælde af en alvorlig ulykke automatisk udløser et nødopkald (eCall) til 112. Det skal også være muligt at udløse nødopkald (eCalls) til 112 manuelt.

Artikel 6:

På grund af arten af de oplysninger, der leveres af denne tjeneste, er der fastsat regler for beskyttelse af personoplysninger.

Artikel 5, 6 og 8:

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter vedrørende:

- detaljerede tekniske forskrifter og prøvninger med henblik på typegodkendelse af køretøjsmonterede eCall-systemer, som vil blive baseret på de i artikel 5 omhandlede standarder
- beskyttelse af personoplysninger
- undtagelser for køretøjer til særlig anvendelse og i andre begrundede tilfælde. Undtagelserne vil være begrænset i antal.

Artikel 12:

Forordningen finder anvendelse fra den 1. oktober 2015.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for EU's budget.

5. FAKULTATIVE ELEMENTER

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system og om ændring af direktiv 2007/46/EF**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,
under henvisning til udtalelse fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er indført et omfattende EU-typegodkendelsessystem for motorkøretøjer ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektivet)⁵.
- (2) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til en række sikkerheds- og miljøelementer er blevet harmoniseret på EU-plan for at sikre et højt trafikikkerhedsniveau i hele EU.
- (3) For yderligere at forbedre trafikikkerheden, foreslås der i meddelelsen "eCall: Tid til udbygning"⁶ nye foranstaltninger til hurtigere indførelse af et køretøjsmonteret alarmopkaldssystem i EU. En af de foreslåede foranstaltninger er at gøre det obligatorisk at montere eCall-systemer i alle nye køretøjer, idet der begynder med køretøjer i klasse M1 og N1 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF.
- (4) Den 3. juli 2012 vedtog Europa-Parlamentet sin "Betænkning om eCall: En ny 112-tjeneste for borgerne"⁷, hvori det opfordrede Kommissionen til at fremsætte et forslag inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF for at sikre obligatorisk indførelse af et offentligt 112-baseret eCall-system inden udgangen af 2015.
- (5) EU's eCall-system forventes at reducere antallet af dødsulykker i EU samt de kvæstelser, der følger af trafikulykker. Den obligatoriske indførelse af eCall-systemet

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

⁶ KOM(2009) 434 endelig.

⁷ 2012/2056 (INI).

vil gøre den tilgængelig for alle borgere og dermed bidrage til at mindske de menneskelige lidelser og sundhedsudgifterne og andre omkostninger.

- (6) Levering af nøjagtige og pålidelige positionsinformationer er et væsentligt element i en effektiv drift af det køretøjsmonterede eCall-system. Derfor er det hensigtsmæssigt at kræve, at det er foreneligt med de serviceydelser, som leveres af satellitbaserede navigationsprogrammer, herunder de systemer, der oprettes under programmerne Galileo og Egnos, som er fastsat i forordning (EF) Nr. 683/2008 af 9. juli 2008 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitbaserede navigationsprogrammer (Egnos og Galileo)⁸.
- (7) Obligatorisk udstyring af køretøjer med et eCall-system bør i første omgang kun være gældende for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer (klasse M1 og N1), for hvilke der allerede findes hensigtsmæssige udløsningsmekanismer.
- (8) Obligatorisk udstyring af køretøjer med et eCall-system berører ikke den ret, som interessenterne, herunder bilfabrikanter og uafhængige operatører, har til at tilbyde yderligere retnings tjenester og/eller tillægstjenester, parallelt med eller i forbindelse med det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system. Disse supplerende tjenester bør være udformet, således at de ikke øger førerens distraktion.
- (9) For at sikre åbne valgmuligheder for kunderne og fair konkurrence samt fremme innovation og styrke konkurrenceevnen for IT-sektoren i EU på verdensmarkedet, bør det køretøjsmonterede eCall-system være tilgængeligt vederlagsfrit og uden forskelsbehandling for alle uafhængige operatører og baseret på en interoperabel og åben platform til mulige fremtidige køretøjsmonterede applikationer eller tjenester.
- (10) For at sikre integriteten af typegodkendelsessystemet bør kun de køretøjsmonterede eCall-systemer, som kan prøves i fuldt omfang, accepteres i forbindelse med denne forordning.
- (11) Køretøjer i små serier er i henhold til direktiv 2007/46/EF udelukket fra kravene om beskyttelse af fører og passagerer i tilfælde af frontal kollision og sidepåkørsel. Derfor skal sådanne køretøjer i små serier udelukkes fra forpligtelsen til at overholde kravene om eCall.
- (12) Køretøjer til specielle formål bør være underlagt de i denne forordning fastsatte krav om eCall, med mindre de typegodkendende myndigheder fra sag til sag vurderer, at køretøjet ikke kan opfylde disse krav som følge af sin særlige anvendelse.
- (13) Ifølge de henstillinger fra Artikel 29-Gruppen vedrørende Databeskyttelse, der findes i arbejdsdokumentet om beskyttelse af personoplysninger i forbindelse med eCall-initiativet, som blev vedtaget den 26. september 2006⁹, bør enhver behandling af personoplysninger gennem det køretøjsmonterede eCall-system være i overensstemmelse med reglerne om beskyttelse af personoplysninger, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger¹⁰ og direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation)¹¹, navnlig for at garantere, at køretøjer monteret med eCall-systemer i

⁸ EUT L 196 af 24.7.2008, s. 1.

⁹ 1609/06/EN – WP 125.

¹⁰ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31

¹¹ EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37

normal driftstilstand med hensyn til 112-eCall, ikke kan spores og ikke er underlagt nogen konstant overvågning, og at det minimum af oplysninger, som fremsendes af det køretøjsmonterede eCall-system omfatter de minimumsoplysninger, der kræves for at kunne håndtere alarmopkald på passende vis.

- (14) De europæiske standardiseringsorganisationer, ETSI og CEN, har udviklet fælles standarder for indførelsen af en paneuropæisk eCall-tjeneste, som bør anvendes i denne forordning, da dette vil lette den teknologiske udvikling af den køretøjsmonterede eCall-tjeneste, sikre tjenestens interoperabilitet og kontinuitet i hele EU og mindske gennemførelsesomkostningerne for EU som helhed.
- (15) For at sikre anvendelsen af fælles tekniske forskrifter vedrørende det køretøjsmonterede eCallsystem bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår de nærmere bestemmelser om anvendelse af de relevante standarder, prøvning, personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred og om dispensation for visse køretøjer eller kategorier af køretøjer i klasse M1 og N1. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (16) Køretøjsfabrikanter bør have tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de tekniske krav i denne forordning.
- (17) Denne forordning er en ny særskilt forordning, som vedrører EF-typegodkendelsesproceduren i direktiv 2007/46/EF, og derfor bør bilag I, III, IV, VI, IX og XI til nævnte direktiv ændres i overensstemmelse hermed.
- (18) Målene for denne forordning, nemlig gennemførelse af det indre marked gennem indførelse af fælles tekniske forskrifter for nye typegodkendte køretøjer udstyret med et køretøjsmonteret eCall-system, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål –

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1
Genstand

Denne forordning fastsætter de tekniske forskrifter for EF-typegodkendelse af køretøjer, hvad angår det køretøjsmonterede eCall-system.

Artikel 2
Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på køretøjer i klasse M1 og N1 som defineret i punkt 1.1.1 og 1.2.1 i bilag II til direktiv 2007/46/EF.

Artikel 3

Definitioner

Ved anvendelsen af denne forordning gælder ud over definitionerne i artikel 3 i direktiv 2007/46/EF og artikel 2 i Kommissionens delegerede forordning (EF) nr. 305/2013¹² følgende definitioner:

- 1) "køretøjsmonteret eCall-system": et system, som enten aktiveres automatisk via indbyggede sensorer eller manuelt, og som ved hjælp af trådløse mobilkommunikationsnetværk overfører et standardiseret minimumsdatasæt og opretter en 112-baseret lydkanal mellem køretøjets passagerer og en alarmcentral
- 2) "køretøjsmonteret system": det køretøjsmonterede udstyr samt midlerne til at udløse, styre og, via et offentligt trådløst mobilkommunikationsnetværk, foretage eCall-transmissionen, som etablerer en forbindelse mellem køretøjet og et middel til at foretage et eCall via et offentligt trådløst mobilkommunikationsnetværk.

Artikel 4

Fabrikantens generelle forpligtelser

Fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer omhandlet i artikel 2 er udstyret med et køretøjsmonteret eCall-system i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter, der er vedtaget i medfør af denne forordning.

Artikel 5

Fabrikantens særlige forpligtelser

1. Fabrikanten sikrer, at alle hans nye køretøjstyper er fremstillet og godkendt i overensstemmelse med kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter, der vedtaget i medfør af denne forordning.
2. Fabrikanten skal påvise, at alle hans nye køretøjstyper, er konstrueret således, at det sikres, at der i tilfælde af en alvorlig ulykke, som finder sted på EU's område, automatisk udløses et eCall til det fælleseuropæiske alarmnummer 112.
Fabrikanten skal påvise, at nye køretøjstyper er konstrueret således, at det sikres, at et eCall til det fælleseuropæiske alarmnummer 112 også kan udløses manuelt.
3. Fabrikanten skal sikre, at modtagerne i de køretøjsmonterede systemer er kompatible med positioneringstjenesterne fra satellitnavigationssystemer, herunder Galileo- og Egnos-systemerne.
4. Kun de eCall-køretøjsmonterede systemer, som kan prøves, accepteres med henblik på typegodkendelse.
5. Køretøjsmonterede eCall-systemer skal opfylde kravene i direktiv 1999/5/EF¹³ samt FN/ECE-regulativ nr. 10¹⁴.
6. Det køretøjsmonterede eCall-system skal være tilgængeligt for alle uafhængige operatører gratis og uden forskelsbehandling i det mindste med henblik på reparation og vedligeholdelse.

¹² EUT L 91 af 3.4.2013, s. 1

¹³ EFT L 91 af 7.4.1999, s. 10.

¹⁴ EUT L 254 af 20.9.2012, s. 1.

7. Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 9 at vedtage delegerede retsakter, der fastlægger de detaljerede tekniske forskrifter og prøvninger ved typegodkendelse af køretøjsmonterede eCall-systemer, og som ændrer direktiv 2007/46/EF i overensstemmelse hermed.

De tekniske forskrifter og prøvninger, der er nævnt i første afsnit, skal være baseret på de krav, der er fastsat i stk. 3, 4 og 6 samt på følgende standarder, hvis det er relevant:

- a) EN 16072 "Intelligente transportsystemer - eSafety - Driftskrav til paneuropæisk eCall"
- b) EN 16062 "Intelligente transportsystemer - eSafety - Applikationskrav til højniveau (HLAP)"
- c) EN 16454 "Vejtransport og trafiktelematik - esikkerhed - ekald - Tilpasningsafprøvning fra ende til ende" for så vidt angår det køretøjsmonterede eCall-systems overensstemmelse med det paneuropæiske eCall
- d) eventuelle yderligere europæiske standarder eller FN/ECE-regulativer vedrørende eCall-systemer.

Artikel 6

Regler om beskyttelse af personoplysninger

1. I overensstemmelse med direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF skal fabrikanten sikre, at køretøjer udstyret med et køretøjsmonteret eCall-system ikke kan spores og ikke er underlagt nogen konstant sporing ved normal eCall-driftstilstand.

Privatlivsfremmende teknologier skal integreres i det køretøjsmonterede eCall-system for at sikre eCall-brugerne det ønskede niveau for beskyttelse af privatlivets fred samt de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger til at forhindre overvågning og misbrug.
2. Det minimumsdatasæt, som udsendes af det køretøjsmonterede eCall-system, skal kun indeholde de minimumsoplysninger, der kræves for at kunne håndtere alarmopkald på passende vis.
3. Fabrikanten skal sikre, at eCall-brugere gives klare og omfattende oplysninger om den databehandling, der foretages af det køretøjsmonterede eCall-system, herunder især:
 - a) henvisning til retsgrundlaget for databehandlingen
 - b) at det køretøjsmonterede eCall-system som standardindstilling er aktiveret
 - c) de nærmere former for databehandling, som køretøjsmonterede eCall-systemer foretager
 - d) eCall-databehandlingens formål
 - e) hvilke typer data der indsamles og behandles, og hvem der modtager disse data
 - f) tidsgrænsen for lagring af data i det køretøjsmonterede system
 - g) at der ikke er konstant sporing af køretøjet
 - h) hvordan den registrerede kan udøve sine rettigheder

- i) eventuelle nødvendige yderligere oplysninger om behandling af personoplysninger i forbindelse med levering af en privat eCall-tjeneste og/eller andre tillægstjenester.
4. Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 9 at vedtage delegerede retsakter, som indeholder en beskrivelse af de yderligere krav om fravær af sporing og af de privatlivsfremmende teknologier, der er omhandlet i stk. 1, samt en præcisering af den behandling af personoplysninger og de brugeroplysninger, der er omhandlet i stk. 3.

Artikel 7

Medlemsstaternes forpligtelser

Med virkning fra den 1. oktober 2015 må de nationale myndigheder kun udstede EF-typegodkendelse for køretøjsmonterede eCall-systemer til nye køretøjstyper, der er i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter, der vedtaget i medfør af denne forordning.

Artikel 8

Dispensation

1. Kommissionen kan dispensere visse køretøjer eller kategorier af køretøjer i klasse M1 og N1 for forpligtelsen til at være udstyret med de i artikel 4 omhandlede køretøjsmonterede eCall-systemer, hvis det efter en cost-benefit-analyse, der udføres eller bemyndiges af Kommissionen, og under hensyntagen til alle relevante sikkerhedsaspekter, viser sig, at anvendelsen af disse systemer ikke er hensigtsmæssig for det pågældende køretøj eller den pågældende køretøjskategori.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9, der fastsætter de i stk. 1 omhandlede dispensationer. Sådanne dispensationer omfatter køretøjer, såsom køretøjer til særlig anvendelse og køretøjer uden airbags, og skal begrænses i antal.

Artikel 9

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 5, stk. 7, artikel 6, stk. 4, og artikel 8, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den [...] [Publications office: please insert the exact date of the entry into force].
3. Den i artikel 5, stk. 7, artikel 6, stk. 4, og artikel 8, stk. 2, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 7, artikel 6, stk. 4, og artikel 8, stk. 2, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort

indsigelse inden for en frist på 2 måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 10

Sanktioner ved manglende overholdelse

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for fabrikanternes manglende overholdelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.
2. De typer af manglende overholdelse, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter:
 - a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller procedurer, der fører til tilbagekaldelse
 - b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse
 - c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kunne føre til tilbagekaldelse eller inddragelse af typegodkendelsen.

Artikel 11

Ændring af direktiv 2007/46/EF

Bilag I, III, IV, VI, IX og XI til direktiv 2007/46/EF ændres som angivet i bilag III til denne forordning.

Artikel 12

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. oktober 2015.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

Ændringer af direktiv 2007/46/EF

I direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

- 1) I bilag I indsættes følgende som punkt 12.8 og 12.8.1:
"12.8 eCall-system
12.8.1 Beskrivelse eller tegninger".
- 2) I bilag III, del I, afdeling A, indsættes følgende som punkt 12.8 og 12.8.1:
"12.8 eCall-system
12.8.1 Monteret: ja/nej (1)".
- 3) I bilag IV, del I, foretages følgende ændringer:
 - a) Følgende punkt 71 tilføjes til tabellen:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Gyldighedsområde									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
71.	eCall-system	Forordning (EU) nr. ...	X			X						

- b) Tillæg 1 ændres som følger:

- i) Følgende punkt 71 tilføjes til tabel 1:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Særlige spørgsmål	Gyldighedsområde og særlige krav
71.	eCall-system	Forordning (EU) nr. ...		Ikke relevant

- ii) Følgende punkt 71 tilføjes til tabel 2:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Særlige spørgsmål	Gyldighedsområde og særlige krav
71.	eCall-system	Forordning (EU) nr. ...		Ikke relevant

- 4) I tillægget til model A i bilag VI tilføjes følgende punkt 71 til tabellen:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer ⁽¹⁾	Ændret ved	Gyldig for version
71.	eCall-system	Forordning (EU) nr. ...		

- 5) I bilag IX foretages følgende ændringer:
- a) I del I foretages følgende ændringer i model B:
- i) Side 2 "Køretøjsklasse M1" ændres således:
- punkt 52 affattes således:
"52. eCall monteret ja/nej"
 - følgende indsættes som punkt 53:
"53. Bemærkninger ⁽¹¹⁾:"
- ii) Side 2 "Køretøjsklasse N1" ændres således:
- punkt 52 affattes således:
"52. eCall monteret ja/nej"
 - følgende indsættes som punkt 53:
"53. Bemærkninger ⁽¹¹⁾:"
- b) I del II foretages følgende ændringer i model C2:
- i) Side 2 "Køretøjsklasse M1" ændres således:
- punkt 52 affattes således:
"52. eCall monteret ja/nej"
 - følgende indsættes som punkt 53:
"53. Bemærkninger ⁽¹¹⁾:"
- ii) Side 2 "Køretøjsklasse N1" ændres således:
- punkt 52 affattes således:
"52. eCall monteret ja/nej"
 - følgende indsættes som punkt 53:
"53. Bemærkninger (11):"

- 6) I bilag XI, tillæg 1, indsættes følgende punkt 71 i tabellen:

Punkt	Emne	Retsakt	$M_1 \leq 2\,500$ (l) kg	$M_1 > 2\,500$ (l) kg	M_2	M_3
71.	eCall-system	Forordning (EU) nr. ...	A	A	Ikke relevant	Ikke relevant