



Bruselas, 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall
integrado en los vehículos, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El objetivo de la presente propuesta es introducir en el sistema de homologación de tipo CE de los vehículos de motor un requisito para la instalación de un sistema eCall integrado en los vehículos. La presente propuesta es parte de un conjunto de actos jurídicos de la UE destinados a garantizar el despliegue del servicio eCall basado en el número 112 no más tarde del 1 de octubre de 2015. Los otros actos legislativos importantes vinculados a la iniciativa eCall son los siguientes:

- la Recomendación 2011/750/UE de la Comisión, de 8 de septiembre de 2011, relativa al apoyo de un servicio eCall a escala de la UE en las redes de comunicación electrónica para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo, basado en el número 112 («llamada eCall»)¹,
- el Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall)²,
- la propuesta de Decisión (UE) n° [...] de [xx.xx.20xx], del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE³.

Estos diferentes textos son complementarios y, juntos, harán posible que el servicio eCall basado en el número 112 esté plenamente operativo no más tarde del 1 de octubre de 2015.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

2.1. Consultas con las partes interesadas

La presente propuesta es el resultado de extensas consultas con los principales interesados.

Se consultó a los interesados y, en particular, al Grupo de Alto Nivel CARS21 durante el proceso que dio lugar a la adopción de «CARS 2020: Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa». Más concretamente, la presente propuesta constituye una entrega de la acción consistente en «seguir promoviendo el despliegue de los Sistemas de Transporte Inteligentes (STI), incluidos los sistemas cooperativos, en particular “eCall”, el servicio paneuropeo de llamada de emergencia desde el vehículo».

La presente propuesta también tiene en cuenta todas las consultas realizadas en la evaluación de impacto de eCall. Dichas consultas incluyen, en particular, amplias contribuciones de los interesados que participan en diversos foros, tales como la Plataforma Europea para la Implantación de eCall (EeIP), el Grupo de expertos sobre los puntos de respuesta del servicio público (PSAP) de eCall y el Grupo Impulsor de eCall del Foro eSafety/i-Mobility, así como una consulta pública sobre la implantación de eCall celebrada entre el 19 de julio y el 19 de septiembre de 2010.

Por último, la presente propuesta tiene también en cuenta el dictamen del Grupo Consultivo Europeo sobre los STI, compuesto por veinticinco representantes de alto nivel de los proveedores de servicios STI, las asociaciones de usuarios, los operadores de transporte y de

¹ DO L 303 de 22.11.2011, p. 46.

² DO L 91 de 3.4.2013, p. 1.

³ DO L [...] de [...], p. [...].

instalaciones, el sector manufacturero, los interlocutores sociales, las asociaciones profesionales, las autoridades locales y otros foros pertinentes.

2.2. Evaluación de impacto y análisis de costes y beneficios

En el marco de la evaluación de impacto de eCall se ha realizado un profundo análisis de costes y beneficios de las tres opciones propuestas, incluida la opción preferida, relativa a medidas reguladoras.

En lo que respecta al análisis de costes y beneficios de la opción elegida (la opción 3), cada una de las tres medidas reguladoras de eCall previstas (integración, telecomunicaciones y PSAP) es inseparable de las otras dos.

2.2.1. Análisis de los principales beneficios

En la evaluación de impacto y en diversos estudios realizados, algunos nacionales, se han puesto de relieve los beneficios siguientes:

- reducción del número de víctimas mortales (si todos los vehículos están equipados con eCall, entre un 1 % y un 10 %, en función de la densidad de población del país y de su infraestructura viaria y de respuesta a las emergencias),
- reducción de la gravedad de las lesiones (entre el 2 % y el 15 %),
- reducción de los costes de congestión causados por accidentes de tráfico, lo que se consigue gracias a la mejora de la gestión de los accidentes, ya que estos se notifican inmediatamente a los PSAP, quienes a su vez los transmiten a los centros de gestión del tráfico adecuados para que informen inmediatamente a los demás usuarios de la carretera, con la consiguiente reducción del número de accidentes secundarios,
- facilitación de los servicios de salvamento y mayor seguridad para los equipos de rescate (por ejemplo, los bomberos) al extraer a ocupantes atrapados, ya que el conjunto mínimo de datos del mensaje eCall facilitará, entre otras cosas, información sobre el tipo de combustible,
- reducción de la infraestructura de socorro a pie de carretera, ya que todos los usuarios de la carretera podrían activar una llamada de emergencia desde su vehículo.

2.2.2. Relación de costes y beneficios

Los beneficios también se han cuantificado económicamente, y se ha efectuado un análisis de costes y beneficios de las diferentes opciones y según los tipos de categorías afectadas. Las estimaciones se han calculado hasta el año 2033, ya que este es el año en que está previsto que el servicio eCall esté totalmente implantado en el caso de la opción de actuación preferida.

	Opción de actuación 1 No intervención de la UE	Opción de actuación 2 Enfoque voluntario	Opción de actuación 3 Medidas reguladoras
Relación de costes y beneficios	0,29	0,68	1,74

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Base jurídica

La base jurídica es el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3.2. Subsidiariedad y proporcionalidad

Con arreglo al principio de subsidiariedad (artículo 5, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea), la Unión solo debe intervenir en caso de que los objetivos perseguidos no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por sí solos, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión.

La seguridad vial es causa de gran preocupación en toda la Unión Europea y para todos sus ciudadanos. El objetivo de la iniciativa eCall, interoperable en toda la Unión, es, básicamente, introducir en todos los vehículos de la UE las funcionalidades mínimas necesarias para garantizar la tramitación adecuada de las llamadas de emergencia por parte de los servicios de respuesta a las emergencias. En la actualidad, el número anual de viajes por carretera a través de los distintos Estados miembros supera los cien millones, y esta cifra crece a medida que se consolida la integración de la Unión Europea (con la libre circulación de bienes, personas y servicios). Es necesario actuar a nivel de la UE para garantizar la interoperabilidad y la continuidad del servicio en toda Europa, un objetivo que los Estados miembros no pueden lograr de manera satisfactoria actuando en solitario. Además, la actuación a nivel de la UE utilizando las normas europeas comunes en materia de eCall, homologadas por los organismos europeos de normalización (CEN y ETSI), garantizará la prestación eficaz del servicio de respuesta a las emergencias en toda Europa, por ejemplo en el caso de los vehículos que circulan fuera de su país, y ayudará a evitar la fragmentación del mercado.

El sistema eCall para toda la UE ha sido diseñado de forma que se minimice el impacto en todas las partes interesadas de la cadena de valor (la industria del automóvil, los operadores de redes móviles, los Estados miembros y los PSAP) y que dicho impacto se distribuya de manera equitativa.

3.3. Explicación detallada de la propuesta

Artículos 2, 4 y 5:

Con arreglo a la propuesta, deben fabricarse tipos nuevos de turismos y vehículos industriales ligeros para que, en caso de accidente grave, se active automáticamente una llamada de emergencia (eCall) al 112. También debe ser posible activar manualmente las llamadas de emergencia (eCalls) al 112.

Artículo 6:

Habida cuenta del tipo de información que se facilita a través de este servicio, se establecen normas en materia de privacidad y protección de datos.

Artículos 5, 6 y 8:

Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados en lo referente a:

- requisitos y ensayos técnicos detallados para la homologación de tipo de los sistemas eCall integrados en los vehículos, que se basarán en las normas a las que se hace referencia en el artículo 5,
- privacidad y protección de datos,

- exenciones para los vehículos especiales y para otros supuestos justificados; el número de exenciones será limitado.

Artículo 12:

El Reglamento se aplicará a partir del 1 de octubre de 2015.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La medida no tiene repercusiones presupuestarias en el presupuesto de la UE.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a su territorio.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴,

Visto el dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) En la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco)⁵, se establece un sistema global de homologación de tipo a nivel de la Unión para los vehículos de motor.
- (2) A fin de garantizar un elevado nivel de seguridad vial en toda la Unión, se han armonizado a nivel de esta los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor con respecto a diversos elementos relativos a la seguridad y el medio ambiente.
- (3) Al objeto de seguir mejorando la seguridad vial, en la Comunicación «eCall: el momento de implantarlo»⁶ se proponen nuevas medidas para acelerar el despliegue en la Unión de un servicio de llamadas de emergencia integrado en los vehículos. Una de las medidas propuestas consiste en la instalación obligatoria en todos los vehículos nuevos, empezando por los de las categorías M₁ y N₁ según la definición del anexo II de la Directiva 2007/46/CE, de sistemas eCall integrados en el vehículo.
- (4) El 3 de julio de 2012, el Parlamento Europeo aprobó el «Informe sobre eCall: un nuevo servicio 112 para los ciudadanos»⁷ e instó a la Comisión a presentar una propuesta en el marco de la Directiva 2007/46/CE a fin de garantizar la implantación obligatoria de un sistema eCall público basado en el número 112 para 2015.

⁴ DO C [...] de [...], p. [...].

⁵ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁶ COM(2009) 434 final.

⁷ 2012/2056(INI).

- (5) Se espera que el sistema eCall de la Unión reduzca el número de víctimas mortales en la Unión, así como la gravedad de las lesiones causadas por los accidentes de tráfico. La introducción obligatoria del sistema eCall pondría este servicio a disposición de todos los ciudadanos y contribuiría así a reducir tanto el sufrimiento humano como los gastos sanitarios y de otro tipo.
- (6) Un elemento esencial para el funcionamiento eficaz del sistema eCall integrado en los vehículos es proporcionar información precisa y fiable sobre la localización. Por consiguiente, conviene exigir su compatibilidad con los servicios prestados por los programas de navegación por satélite, incluidos los sistemas creados en el marco de los programas Galileo y EGNOS, establecidos en el Reglamento (CE) n° 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre la continuidad de los programas europeos de navegación por satélite (EGNOS y Galileo)⁸.
- (7) La instalación obligatoria del sistema eCall integrado en los vehículos en un principio solo debería aplicarse a los turismos y vehículos industriales ligeros (categorías M₁ y N₁) nuevos para los que ya exista un mecanismo de activación adecuado.
- (8) La instalación obligatoria del sistema eCall integrado en los vehículos no debe ser un impedimento para que todas las partes interesadas, como son los fabricantes de vehículos y los operadores independientes, puedan ofrecer servicios adicionales de emergencia o con valor añadido, junto con el sistema eCall basado en el número 112 integrado en los vehículos o a partir de dicho sistema. Sin embargo, estos servicios adicionales tendrían que estar diseñados de manera que no aumentaran la distracción del conductor.
- (9) A fin de garantizar la libre elección de los consumidores y la competencia justa, y para fomentar la innovación e impulsar la competitividad del sector de las tecnologías de la información de la UE en el mercado mundial, todos los operadores independientes deben poder acceder de forma gratuita e indiscriminada al sistema eCall integrado en los vehículos, que ha de estar basado en una plataforma interoperable y de acceso abierto para posibles aplicaciones o servicios futuros integrados en los vehículos.
- (10) A fin de mantener la integridad del sistema de homologación de tipo, solo deben aceptarse para los fines del presente Reglamento los sistemas eCall integrados en los vehículos que puedan someterse plenamente a ensayo.
- (11) En la Directiva 2007/46/CE, los vehículos fabricados en series cortas quedan excluidos de los requisitos sobre la protección de los ocupantes en caso de colisión frontal y de colisión lateral. Por tanto, debe excluirse a los vehículos fabricados en series cortas de la obligación de cumplir los requisitos del eCall.
- (12) Los vehículos especiales deben estar sujetos al cumplimiento de los requisitos del eCall establecidos en el presente Reglamento, salvo que las autoridades de homologación de tipo consideren, caso por caso, que el vehículo no puede cumplir dichos requisitos debido al fin especial al que están destinados.
- (13) De conformidad con las recomendaciones formuladas por el Grupo de trabajo del artículo 29 sobre protección de datos que figuran en el «Documento de trabajo sobre la protección de datos y las consecuencias para la intimidad en la iniciativa eCall»⁹, adoptado el 26 de septiembre de 2006, el tratamiento de datos personales a través del sistema eCall integrado en los vehículos debe cumplir las normas en materia de

⁸ DO L 196 de 24.7.2008, p. 1.

⁹ 1609/06/ES; WP 125.

protección de datos personales establecidas en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos¹⁰, y en la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas)¹¹, en particular para garantizar que los vehículos equipados con sistemas eCall integrados en los vehículos, en su estado normal de funcionamiento por lo que respecta al eCall basado en el número 112, no puedan ser localizados ni ser objeto de seguimiento permanente y que el conjunto mínimo de datos enviado a través del sistema eCall integrado en los vehículos incluya la información mínima necesaria para la tramitación adecuada de las llamadas de emergencia.

- (14) Los organismos europeos de normalización ETSI y CEN han desarrollado normas comunes para el despliegue de un servicio eCall paneuropeo que deben ser aplicables a los fines del presente Reglamento, lo que facilitaría la evolución tecnológica del servicio eCall integrado en los vehículos, garantizaría la interoperabilidad y la continuidad del servicio en toda la Unión y reduciría los gastos de implantación para la Unión en su conjunto.
- (15) A fin de garantizar la aplicación de los requisitos técnicos comunes por lo que respecta al sistema eCall integrado en los vehículos, deben delegarse en la Comisión poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo referente a las normas detalladas sobre la aplicación de las normas pertinentes en materia de ensayos, datos personales y protección de la privacidad, así como en lo relativo a las exenciones para determinados vehículos o clases de vehículos de las categorías M₁ y N₁. Reviste especial importancia que la Comisión realice las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (16) Los fabricantes de vehículos deben disponer de tiempo suficiente para adaptarse a los requisitos técnicos del presente Reglamento.
- (17) El presente Reglamento es un Reglamento particular nuevo en el contexto del procedimiento de homologación de tipo CE establecido en la Directiva 2007/46/CE, por lo que deben modificarse en consecuencia los anexos I, III, IV, VI, IX y XI de dicha Directiva.
- (18) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la consecución del mercado interior mediante la introducción de unos requisitos técnicos comunes para los nuevos vehículos con homologación de tipo equipados con el sistema eCall integrado en los vehículos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión de la acción, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad, establecido en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

¹⁰ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

¹¹ DO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Objeto

El presente Reglamento establece los requisitos técnicos para la homologación de tipo CE de los vehículos con respecto al sistema eCall integrado en ellos.

Artículo 2
Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de las categorías M₁ y N₁ según la definición de los puntos 1.1.1 y 1.2.1 del anexo II de la Directiva 2007/46/CE.

Artículo 3
Definiciones

A efectos del presente Reglamento, además de las definiciones establecidas en el artículo 3 de la Directiva 2007/46/CE y en el artículo 2 del Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013 de la Comisión¹², se aplicarán las definiciones siguientes:

- 1) «sistema eCall integrado en los vehículos»: sistema activado, bien automáticamente mediante sensores integrados en el vehículo, bien manualmente, que transmite, a través de redes de comunicaciones inalámbricas móviles, un conjunto mínimo de datos normalizados y establece un canal audio, basado en el número 112, entre los ocupantes del vehículo y un punto de respuesta de seguridad pública;
- 2) «sistema integrado en los vehículos»: equipo integrado en los vehículos, junto con el método para activar, tramitar y efectuar la transmisión eCall a través de una red pública de comunicaciones inalámbricas móviles, que establece una conexión entre el vehículo y el método de activación del servicio eCall a través de una red pública de comunicaciones inalámbricas móviles.

Artículo 4
Obligaciones generales de los fabricantes

Los fabricantes demostrarán que todos los tipos nuevos de vehículos a los que se hace referencia en el artículo 2 están equipados con un sistema eCall integrado en los vehículos, de conformidad con el presente Reglamento y con los actos delegados adoptados con arreglo a dicho Reglamento.

Artículo 5
Obligaciones específicas de los fabricantes

1. Los fabricantes velarán por que todos los tipos nuevos de vehículos estén fabricados y homologados de conformidad con los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en los actos delegados adoptados con arreglo a dicho Reglamento.
2. Los fabricantes demostrarán que todos los tipos nuevos de vehículos están fabricados para garantizar que, en caso de que se produzca un accidente grave en el territorio de la Unión, se active automáticamente una llamada eCall al 112, número único de emergencia europeo.

¹² DO L 91 de 3.4.2013, p. 1.

Los fabricantes demostrarán que los vehículos nuevos están fabricados para garantizar que la llamada eCall al 112, número único de emergencia europeo, también se pueda activar manualmente.

3. Los fabricantes se asegurarán de que los receptores de los sistemas integrados en los vehículos son compatibles con los servicios de localización prestados por los sistemas de navegación por satélite, incluidos los sistemas Galileo y EGNOS.
4. A efectos de la homologación de tipo, solo se aceptarán los sistemas eCall integrados en los vehículos que puedan someterse a ensayo.
5. Los sistemas eCall integrados en los vehículos cumplirán los requisitos de la Directiva 1999/5/CE¹³ y del Reglamento CEPE n° 10¹⁴.
6. Todos los operadores independientes deberán poder acceder de forma gratuita e indiscriminada al sistema eCall integrado en los vehículos, al menos con fines de reparación y mantenimiento.
7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9, por los que se establezcan los requisitos y ensayos técnicos detallados para la homologación de tipo de los sistemas eCall integrados en los vehículos y se modifique la Directiva 2007/46/CE en consecuencia.

Los requisitos y ensayos técnicos contemplados en el párrafo primero se basarán en los requisitos establecidos en los apartados 3, 4 y 6 y en las normas siguientes, cuando sean aplicables:

- a) EN 16072: Sistemas inteligentes de transporte. E-Safety. Requisitos de funcionamiento de la llamada de emergencia europea eCall;
- b) EN 16062: Sistemas inteligentes de transporte. E-Safety. Requisitos de aplicación de alto nivel (HLAP) de la llamada de emergencia europea eCall;
- c) EN 16454: «Intelligent transport systems - eSafety - eCall end to end conformance testing», as regards the eCall in-vehicle system conformance to the pan-European eCall» (Sistemas inteligentes de transporte. E-Safety. Prueba de conformidad de extremo a extremo de eCall), por lo que respecta a la conformidad del sistema eCall integrado en los vehículos con el eCall paneuropeo;
- d) toda norma europea adicional o todo Reglamento CEPE que tenga relación con los sistemas de eCall.

Artículo 6

Normas sobre privacidad y protección de datos

- 1 De conformidad con la Directiva 95/46/CE y la Directiva 2002/58/CE, los fabricantes se asegurarán de que los vehículos equipados con el sistema eCall integrado en los vehículos no puedan ser localizados ni puedan ser objeto de seguimiento permanente en su estado normal de funcionamiento por lo que respecta al eCall.

Las tecnologías de mejora de la privacidad estarán incluidas en el sistema eCall integrado en los vehículos para proporcionar a los usuarios de eCall el nivel deseado

¹³ DO L 91 de 7.4.1999, p. 10.

¹⁴ DO L 254 de 20.9.2012, p. 1.

de protección de la privacidad, así como las barreras necesarias para evitar la vigilancia y el mal uso.

2. El conjunto mínimo de datos enviado por el sistema eCall integrado en los vehículos solo incluirá la información mínima necesaria para tramitar adecuadamente las llamadas de emergencia.
3. Los fabricantes se asegurarán de que los usuarios de eCall dispongan de información clara y exhaustiva sobre el tratamiento de los datos transmitidos a través del sistema eCall integrado en los vehículos, en particular sobre:
 - a) la referencia a la base jurídica para el tratamiento;
 - b) la activación por defecto del sistema eCall integrado en los vehículos;
 - c) las modalidades del tratamiento de datos que lleva a cabo el sistema eCall integrado en los vehículos;
 - d) la finalidad del tratamiento de eCall;
 - e) los tipos de datos recogidos y tratados y los destinatarios de esos datos;
 - f) el plazo máximo de retención de los datos en el sistema integrado en los vehículos;
 - g) el hecho de que el vehículo no es objeto de seguimiento permanente;
 - h) las modalidades para ejercer los derechos de los interesados en materia de datos;
 - i) toda información adicional necesaria relativa al tratamiento de los datos personales en relación con la prestación de un servicio privado de eCall y/o de otros servicios con valor añadido.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9, al objeto de ahondar en la definición del requisito de ausencia de trazabilidad y seguimiento y de las tecnologías de mejora de la privacidad contempladas en el apartado 1, así como de las modalidades de tratamiento de los datos privados y de la información de los usuarios contemplada en el apartado 3.

Artículo 7

Obligaciones de los Estados miembros

Con efecto a partir del 1 de octubre de 2015, las autoridades nacionales solo concederán homologaciones de tipo CE con respecto al sistema eCall integrado en los vehículos a los tipos nuevos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y en los actos delegados adoptados con arreglo a dicho Reglamento.

Artículo 8

Exenciones

1. La Comisión podrá exonerar a determinados vehículos o clases de vehículos de las categorías M₁ y N₁ de la obligación de instalar sistemas eCall integrados en los vehículos establecida en el artículo 4, si, a raíz de un análisis de costes y beneficios realizado o encargado por la Comisión, y teniendo en cuenta todos los aspectos pertinentes en materia de seguridad, la incorporación de tales sistemas no resulta adecuada para el vehículo o la clase de vehículo en cuestión.

2. Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 en lo referente al establecimiento de las exenciones contempladas en el apartado 1. Dichas exenciones se concederán a vehículos especiales y a vehículos que no estén equipados con airbags, y su número será limitado.

Artículo 9

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados que se contemplan en el artículo 5, apartado 7, el artículo 6, apartado 4, y el artículo 8, apartado 2, se conferirán a la Comisión por tiempo indefinido a partir del [...] [Para la Oficina de Publicaciones: insértese la fecha exacta de entrada en vigor].
3. La delegación de poderes que se contempla en el artículo 5, apartado 7, el artículo 6, apartado 4, y el artículo 8, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de poderes que en ella se especifique. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en tal decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 5, apartado 7, el artículo 6, apartado 4, y el artículo 8, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones ha formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas instituciones han comunicado a la Comisión su intención de no formular objeciones. El plazo se prolongará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 10

Sanciones por incumplimiento

1. Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable al incumplimiento por parte de los fabricantes de lo dispuesto en el presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas serán eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán estas disposiciones a la Comisión y le comunicarán a la mayor brevedad toda modificación posterior de las mismas.
2. Los tipos de incumplimientos susceptibles de ser sancionados incluirán, como mínimo, los siguientes:
 - a) la prestación de declaraciones falsas durante un procedimiento de homologación o un procedimiento encaminado a una recuperación;
 - b) la falsificación de los resultados de los ensayos de homologación de tipo;
 - c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que puedan conducir a una recuperación o retirada de la homologación de tipo.

Artículo 11
Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE

Los anexos I, III, IV, VI, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 12
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de octubre de 2015.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE

La Directiva 2007/46/CE queda modificada como sigue:

- 1) En el anexo I, se añaden los puntos 12.8 y 12.8.1 siguientes:
«12.8. Sistema eCall
12.8.1. Descripción o planos».
- 2) En el anexo III, en la parte I, sección A, se añaden los puntos 12.8 y 12.8.1 siguientes:
«12.8. Sistema eCall
12.8.1. Presencia: sí/no (1)».
- 3) La parte I del anexo IV se modifica como sigue:
 - a) En el cuadro, se añade el punto 71 siguiente:

Punto	Asunto	Acto reglamentario	Aplicabilidad										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
71.	Sistema eCall	Reglamento (UE) n° [...]	X			X							

- b) El apéndice 1 queda modificado como sigue:

- i) en el cuadro 1, se añade el punto 71 siguiente:

Punto	Asunto	Acto reglamentario	Cuestiones específicas	Aplicabilidad y requisitos específicos
71.	Sistema eCall	Reglamento (UE) n° [...]		N/A

- ii) en el cuadro 2, se añade el punto 71 siguiente:

Punto	Asunto	Acto reglamentario	Cuestiones específicas	Aplicabilidad y requisitos específicos
71.	Sistema eCall	Reglamento (UE) n° [...]		N/A

- 4) En el cuadro del apéndice del modelo A del anexo VI, se añade el punto 71 siguiente:

Punto	Asunto	Referencia del acto reglamentario ⁽¹⁾	Modificado por	Aplicable a las versiones
71.	Sistema eCall	Reglamento (UE) n° [...]		

5) El anexo IX queda modificado como sigue:

a) En la parte I, el modelo B queda modificado como sigue:

i) CARA 2 «CATEGORÍA DE VEHÍCULOS M₁» se sustituye como sigue:

- el punto 52 se sustituye por el texto siguiente:

«52. Presencia de eCall: sí/no»,

- se añade el punto 53 siguiente:

«53. Observaciones⁽¹¹⁾:»;

ii) CARA 2 «CATEGORÍA DE VEHÍCULOS N₁» se modifica como sigue:

- el punto 52 se sustituye por el texto siguiente:

«52. Presencia de eCall: sí/no»,

- se añade el punto 53 siguiente:

«53. Observaciones⁽¹¹⁾:».

b) En la parte II, el modelo C2 se modifica como sigue:

i) CARA 2 «CATEGORÍA DE VEHÍCULOS M₁» se modifica como sigue:

- el punto 52 se sustituye por el texto siguiente:

«52. Presencia de eCall: sí/no»,

- se añade el punto 53 siguiente:

«53. Observaciones⁽¹¹⁾:»;

ii) CARA 2 «CATEGORÍA DE VEHÍCULOS N₁» se modifica como sigue:

- el punto 52 se sustituye por el texto siguiente:

«52. Presencia de eCall: sí/no»,

- se añade el punto 53 siguiente:

«53. Observaciones⁽¹¹⁾:».

6) En el cuadro del apéndice 1 del anexo XI, se añade el punto 71 siguiente:

Punto	Asunto	Referencia del acto reglamentario	$M_1 \leq$ 2 500 (¹) kg	$M_1 >$ 2 500 (¹) kg	M_2	M_3
71.	Sistema eCall	Reglamento (UE) nº [...]	A	A	N/A	N/A