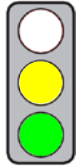


## KERNPUNKTE

**Ziel der Verordnung:** Ein automatisches Notrufsystem, das in Neufahrzeuge einzubauen ist, soll die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr verringern.

**Betroffene:** Kfz-Fahrer und -Insassen, Fahrzeughersteller, Notrufzentralen.



**Pro:** (1) Der eCall-Dienst erhöht die Verkehrssicherheit.

(2) Die datenschutzrechtlichen Vorkehrungen gegen den Missbrauch der gesendeten Daten erfüllen die Anforderungen des EU-Datenschutzrechts.

**Contra:** Es gibt keinen sachlichen Grund, warum Busse von der Verordnung ausgenommen werden.

## INHALT

### Titel

**Vorschlag COM(2013) 316** vom 13. Juni 2013 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

**Vorschlag COM(2013) 315** für einen **Beschluss** des Europäischen Parlaments und des Rates über die **Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes**

### Kurzdarstellung

Hinweis: Soweit nicht anders angegeben, verweisen Seiten- und Artikelangaben auf den Verordnungsvorschlag COM(2013) 316.

#### ► Hintergrund und Ziele

- 2011 gab es in der EU 1,1 Mio. Straßenverkehrsunfälle mit insgesamt 30.000 Verkehrstoten und mehr als 1,5 Mio. Verletzten.
- Um bei einem Unfall die Zeit bis zum Eintreffen von Rettungskräften um 40–50% zu verkürzen, will die Kommission ein EU-weit einheitliches Notrufsystem für den Straßenverkehr einführen („eCall-Dienst“).
- Durch ein eCall-Gerät im Fahrzeug wird ein Notruf über das Mobilfunknetz an eine Notrufzentrale gesendet (Art. 3 Abs. 1),
  - entweder automatisch bei einem „schweren Unfall“ oder
  - manuell durch die Fahrzeuginsassen.
- Ziel ist die Verringerung (Erwägungsgrund 5)
  - der Zahl der Verkehrstoten und
  - der Schwere der durch Verkehrsunfälle verursachten Verletzungen.
- Die Einführung des eCall-Dienstes erfordert Vorgaben für folgende Akteure:
  - Fahrzeughersteller: Der Verordnungsvorschlag COM(2013) 316 schreibt den Einbau von eCall-Geräten in Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vor.
  - Mobilfunknetzbetreiber: Nach der Empfehlung der Kommission zur Unterstützung des eCall-Dienstes (2011/750/EU) sollen die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass Mobilfunknetzbetreiber in ihren Netzen bis Ende 2014 den EU-weit genormten „Mechanismus“ für die Verwendung von eCall-Notrufen umsetzen.
  - Notrufzentralen:
    - Die Mitgliedstaaten müssen die Notrufzentralen mit Empfangsgeräten ausrüsten, die zu einer „ordnungsgemäßen Annahme und Bearbeitung“ von eCall-Notrufen im Stande sind [Beschlussvorschlag COM(2013) 315, Art. 1].
    - Die Spezifikationen für die Aufrüstung der Notrufzentralen mit Empfangsgeräten wurden von der Kommission bereits in der delegierten Verordnung (Nr. 305/2013) festgelegt, die die Richtlinie über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme [IVS-Richtlinie (2010/40/EU)]; s. [cepAnalyse](#)] konkretisiert.

#### ► Anwendungsbereich

- Die Verordnung gilt für alle vierrädrigen Kraftfahrzeuge [Art. 2 i.V.m. Rahmenrichtlinie zur Typgenehmigung (2007/46/EG), Anhang II]
  - zur Personenbeförderung mit höchstens neun Sitzplätzen einschließlich dem Fahrersitz und
  - zur Güterbeförderung mit einer Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen.

- Die Kommission kann mittels delegierter Rechtsakte (Art. 290 AEUV) bestimmte Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen vom Anwendungsbereich ausnehmen, wenn sich die Verwendung von eCall-Geräten für diese Fahrzeuge unter Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte als „nicht zweckmäßig“ erweist (Art. 8).
- **Verpflichtender Einbau von eCall-Geräten in Fahrzeuge**
  - Ab 1. Oktober 2015 dürfen neue Fahrzeugtypen nur dann eine Typgenehmigung erhalten, wenn sie mit einem eCall-Gerät ausgerüstet sind (Art. 4, Art. 5 Abs. 1 und 2, Art. 7). Die Typgenehmigung ist die Anerkennung der Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugtyps und wird von den Mitgliedstaaten erteilt (Richtlinie 2007/46/EG, Art. 3 Abs. 3).
  - Das eCall-Gerät muss
    - bei einem „schweren“ Unfall innerhalb der EU automatisch einen Notruf auslösen (Art. 3 Abs. 1 und Art. 5 Abs. 2),
    - zusätzlich manuell ausgelöst werden können (Art. 3 Abs. 1 und Art. 5 Abs. 2),
    - über die EU-Notrufnummer 112 eine Sprachverbindung zwischen Fahrzeuginsassen und Notrufstelle herstellen („eCall-Notruf“, Art. 3 Abs. 1),
    - einen „Mindestdatensatz“ an die Notrufstelle übermitteln (Art. 3 Abs. 1) und
    - mit den von Satellitennavigationsprogrammen erbrachten Ortungsdiensten kompatibel sein (Art. 5 Abs. 3).
  - Die Kommission kann mittels delegierter Rechtsakte (Art. 290 AEUV) die „ausführlichen technischen Anforderungen und Tests“ für eCall-Geräte festlegen, die im Rahmen der Typgenehmigungen für Neufahrzeuge zu erfüllen sind (Art. 5 Abs. 7, Art. 9).
  - Das eCall-Gerät „sollte“ für Reparaturen und Wartung für jede Kfz-Werkstatt frei zugänglich sein (Art. 5 Abs. 6).
- **Datenschutz**
  - Das eCall-Gerät darf nur die „Mindestinformationen“ – z.B. die Fahrzeugposition – übermitteln, die für die zweckmäßige Bearbeitung von Notrufen notwendig sind (Art. 6 Abs. 2).
  - Die Fahrzeughersteller müssen gewährleisten, dass (Art. 6 Abs. 1 und 3)
    - Fahrzeuge mit eCall-Geräten im Normalbetrieb nicht verfolgbar sind,
    - die eCall-Geräte über Sicherheitssysteme zur Verhinderung von Überwachung und Missbrauch verfügen,
    - die eCall-Nutzer umfassende Informationen über die Datenübermittlung und -verarbeitung erhalten; hierzu zählen insbesondere Angaben
      - zur Rechtsgrundlage für die Datenverarbeitung,
      - darüber, dass das eCall-Gerät standardmäßig automatisch aktiviert wird,
      - über die Art der erhobenen und verarbeiteten Daten,
      - über die Datenempfänger und
      - darüber, dass keine elektronische Verfolgung des Fahrzeugs erfolgt.
- **Sanktionen**
  - Die Mitgliedstaaten müssen für Verstöße der Fahrzeughersteller gegen die Verordnung „wirksame, verhältnismäßige und abschreckende“ Sanktionen festlegen.
  - Zu den Verstößen, die bestraft werden müssen, gehören (Art. 10 Abs. 2)
    - falsche Angaben im Typgenehmigungsverfahren,
    - die Fälschung von Prüfergebnissen für die Genehmigung eines Fahrzeugtyps („Typgenehmigung“) und
    - das Zurückhalten von Daten oder technischen Spezifikationen, die zum Entzug der Typgenehmigung führen.

## Wesentliche Änderung zum Status quo

Bisher gibt es keine Regelungen zur Einführung eines eCall-Dienstes.

## Subsidiaritätsbegründung der Kommission

Laut Kommission ist ein Handeln auf EU-Ebene notwendig, um in der gesamten EU die Interoperabilität und die flächendeckende Verfügbarkeit des eCall-Dienstes zu gewährleisten. Zudem kann nur durch einen EU-weit einheitlichen eCall-Dienst die Fragmentierung des Binnenmarktes für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verhindert werden. (S. 4)

## Politischer Kontext

2005 forderte die Kommission in ihrer Mitteilung über die Verbreitung des eCalls [KOM(2005) 431] die freiwillige Einführung eines eCall-Dienstes. 2009 stellte sie in einer weiteren Mitteilung zum eCall [KOM(2009) 434] fest, dass die Freiwilligkeit nicht für eine Einführung ausreiche, und kündigte eine Regulierung an. Die IVS-Richtlinie [(2010/40/EU); s. [cepAnalyse](#)] nennt die Einführung eines EU-weiten eCall-Dienstes als vorrangige Maßnahme, für die technische Spezifikationen erlassen werden müssen. Die eCall-Einführung ist auch Bestandteil des Aktionsplans CARS 2020 [Mitteilung COM(2012) 636].

## Stand der Gesetzgebung

13.06.13 Annahme durch Kommission  
Offen Annahme durch Europäisches Parlament und Rat, Veröffentlichung im Amtsblatt, Inkrafttreten

## Politische Einflussmöglichkeiten

Federführende Generaldirektion:	GD Mobilität und Verkehr
Ausschüsse des Europäischen Parlaments:	COM(2013) 316: Binnenmarkt (federführend), Berichterstatter Olga Sehnalova (S&D-Fraktion, CZ); COM(2013) 315: Verkehr und Fremdenverkehr (federführend), Berichterstatter Philippe de Bakker (ALDE-Fraktion, BE)
Bundesministerien:	Verkehr (federführend)
Ausschüsse des Deutschen Bundestags:	N.N.
Entscheidungsmodus im Rat:	Qualifizierte Mehrheit (Annahme durch Mehrheit der Mitgliedstaaten und mit 260 von 352 Stimmen; Deutschland: 29 Stimmen)

## Formalien

Kompetenznorm:	Art. 114 AEUV (Binnenmarkt)
Art der Gesetzgebungszuständigkeit:	Geteilte Zuständigkeit (Art. 4 Abs. 2 AEUV)
Verfahrensart:	Art. 294 AEUV (ordentliches Gesetzgebungsverfahren)

# BEWERTUNG

## Ökonomische Folgenabschätzung

### Ordnungspolitische Beurteilung

**Der eCall-Dienst kann dazu beitragen**, aufgrund eines schnelleren Eintreffens der Rettungskräfte die Folgen insbesondere schwerer Unfälle zu verringern und somit **die Verkehrssicherheit zu erhöhen**, ohne dabei die Mobilität oder den Komfort der Kfz-Insassen einzuschränken. Die erhöhte Sicherheit kommt sowohl den Fahrzeuginsassen als auch allen anderen Unfallbeteiligten zugute. **Es gibt jedoch** vor diesem Hintergrund **keinen sachlichen Grund, warum Busse von der Verordnung ausgenommen werden**. Da Busse durchschnittlich mehr Insassen haben als Pkw, ist der Zugewinn an Sicherheit pro eingebautem eCall-Gerät hier noch höher als bei Pkw.

Die Verpflichtung, sowohl eCall-Geräte in Fahrzeuge als auch entsprechende Empfangsgeräte zur Annahme und Bearbeitung von eCall-Notrufen in den Notrufzentralen zu installieren, gewährleistet die kürzestmögliche Rettungskette. Denn Notrufe müssen nicht, wie derzeit bei privaten automatischen Notrufdiensten, über ein Call-Center an die Notrufzentrale weitergeleitet werden, sondern gehen dort über die Notrufnummer 112 direkt ein.

Die Vorgabe, dass Verstöße der Fahrzeughersteller – insbesondere Falschangaben im Genehmigungsverfahren – bestraft werden müssen, trägt dazu bei, dass alle Fahrzeughersteller eCall-Systeme regelkonform einbauen.

### Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

Der verpflichtende Einbau von eCall-Geräten in neue Fahrzeuge führt zu einem Anstieg der Kfz-Preise, da die Fahrzeughersteller die Mehrkosten hierfür, soweit es der Markt zulässt, an die Kunden weitergeben. Dem steht der erwähnte Sicherheitsgewinn gegenüber.

### Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Höhere Fahrzeugpreise wirken sich tendenziell negativ auf Wachstum und Beschäftigung aus.

### Folgen für die Standortqualität Europas

Die Verordnung ist standortneutral. Da ihr alle neuen Fahrzeuge der betroffenen Klassen unterliegen, die in der EU zugelassen werden, gilt sie auch für importierte Fahrzeuge aus Drittstaaten. Umgekehrt gilt sie nicht für Fahrzeuge aus der EU, die in Nicht-EU-Länder exportiert werden.

## Juristische Bewertung

### Kompetenz

Unproblematisch. Die EU darf im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Straßenverkehrs ergreifen (Art. 91 Abs. 1 lit. c AEUV). Zudem darf sie Maßnahmen erlassen, die der Errichtung und dem Funktionieren des Binnenmarktes dienen (Art. 114 AEUV). Hierunter fallen auch EU-weit einheitliche Produktvorgaben für die verpflichtende Ausstattung von Kfz mit eCall-Geräten.

#### Subsidiarität

Unproblematisch. Ein EU-weit einheitlicher, interoperabler und flächendeckender eCall-Dienst kann nicht durch einzelne Mitgliedstaaten, sondern nur auf EU-Ebene eingeführt werden.

#### Verhältnismäßigkeit

Unproblematisch. Angesichts der Vorteile eines EU-weiten eCall-Dienstes für den Schutz von Leben und Gesundheit bei Verkehrsunfällen sind die vorgeschlagenen Maßnahmen verhältnismäßig. Insbesondere stellt die Anforderung, aus datenschutzrechtlichen Gründen nur die für die zweckmäßige Bearbeitung von Notrufen notwendigen „Mindestinformationen“ zu verwenden, das mildeste Mittel dar.

#### Sonstige Vereinbarkeit mit EU-Recht

Bei der Übermittlung und Verarbeitung fahrzeug- und personenbezogener Daten durch eCall besteht die Gefahr des Datenmissbrauchs. **Die datenschutzrechtlichen Vorkehrungen** – Beschränkung auf die für eCall notwendigen Daten, Ausschluss der Verfolgbarkeit des Fahrzeugs im Normalbetrieb, weitere Sicherheitssysteme gegen Überwachung und Missbrauch – **sind** grundsätzlich **geeignet, die Anforderungen des EU-Datenschutzes** (Richtlinie 95/46/EG; Richtlinie 2002/58/EG) **zu erfüllen**.

#### Zusammenfassung der Bewertung

Der eCall-Dienst kann dazu beitragen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es gibt jedoch keinen sachlichen Grund, warum Busse von der Verordnung ausgenommen werden. Die datenschutzrechtlichen Vorkehrungen sind geeignet, die Anforderungen des EU-Datenschutzes zu erfüllen.