

COM (2013) 316 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 24 juin 2013

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 24 juin 2013

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 17 juin 2013 (18.06)
(OR. en)**

11124/13

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

**ENT 194
MI 558
CODEC 1506**

PROPOSITION

| | |
|---------------|---|
| Origine: | Commission européenne |
| En date du: | 13 juin 2013 |
| N° doc. Cion: | COM(2013) 316 final |
| Objet: | Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE |

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2013) 316 final



Bruxelles, le 13.6.2013
COM(2013) 316 final

2013/0165 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

L'objet de la présente proposition est d'introduire dans le système de réception CE par type des véhicules à moteur une obligation d'installation d'un système eCall embarqué. La présente proposition fait partie d'une série d'actes juridiques de l'UE visant à assurer le déploiement du service eCall basé sur le numéro 112 d'ici au 1^{er} octobre 2015. Les autres principaux actes législatifs liés à l'initiative eCall sont les suivants:

- la recommandation 2011/750/UE de la Commission du 8 septembre 2011 sur le soutien à un service eCall à l'échelle de l'UE dans les réseaux de communications électroniques en vue de la transmission d'appels d'urgence embarqués basés sur le numéro 112 (appels «eCall»)¹;
- le règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne²;
- la proposition de décision .../.../UE du xx.xx.20xx du Parlement européen et du Conseil concernant le déploiement du système eCall interopérable dans toute l'Union européenne³.

Ces différents textes sont complémentaires et permettront, conjointement, au service eCall basé sur le numéro 112 d'être pleinement opérationnel d'ici au 1^{er} octobre 2015.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

2.1. Consultation des parties intéressées

La présente proposition est le résultat de consultations approfondies des principales parties prenantes.

Les parties prenantes, et notamment le groupe de haut niveau CARS21, ont été consultées au cours de la procédure qui a conduit à l'adoption de la communication «CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe». Plus précisément, la présente proposition met en œuvre l'action consistant à «continuer d'encourager le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI), y compris les systèmes coopératifs et en particulier le système automatique d'appel d'urgence embarqué paneuropéen "eCall"».

La présente proposition prend également en considération toutes les consultations menées dans le cadre de l'analyse d'impact du service eCall. Ces consultations ont notamment donné lieu à des contributions approfondies de parties prenantes participant à plusieurs forums, tels que la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall (European eCall Implementation Platform – EeIP), le groupe d'experts sur les centres de réception des appels d'urgence (Public Service Answering Point – PSAP) pour le service eCall, le groupe de pilotage eCall au sein du forum eSafety/i-Mobility, ainsi qu'à une consultation publique sur la mise en place du service eCall qui s'est tenue du 19 juillet au 19 septembre 2010.

¹ JO L 303 du 22.11.2011, p. 46.

² JO L 91 du 3.4.2013, p. 1.

³ JO L [...] du [...], p. [...].

Enfin, la présente proposition prend en considération les avis du groupe consultatif européen sur les STI, composé de 25 représentants de haut niveau de prestataires de services de STI, d'associations d'utilisateurs, d'opérateurs de transport et d'exploitants d'installations, du secteur manufacturier, de partenaires sociaux, d'associations professionnelles, d'autorités locales et d'autres instances pertinentes.

2.2. Analyse d'impact et analyse coûts-bénéfices

Une analyse coût-bénéfices approfondie a été réalisée dans le cadre de l'analyse d'impact du service eCall pour les trois options proposées, notamment l'option privilégiée des mesures de réglementation.

En ce qui concerne l'analyse coût-bénéfices de l'option retenue (option 3), chacune des trois mesures de réglementation envisagées (équipements embarqués, télécommunication, PSAP) est indissociable des deux autres.

2.2.1. Analyse des principaux bénéfices

Les bénéfices recensés dans l'analyse d'impact et dans plusieurs études, notamment nationales, sont les suivants:

- diminution du nombre de tués (si tous les véhicules sont équipés pour eCall, entre 1 % et 10 % selon la densité de population du pays ainsi que ses infrastructures routières et d'intervention d'urgence);
- réduction de la gravité des blessures (de 2 % à 15 %);
- abaissement des coûts liés aux encombrements provoqués par les accidents. Cela tient à l'amélioration de la gestion des accidents, chaque accident étant immédiatement notifié aux PSAP et pouvant de ce fait être transféré au centre de gestion de la circulation approprié, qui peut à son tour informer immédiatement les autres usagers de la route et ainsi contribuer à diminuer le nombre d'accidents secondaires;
- facilitation des services de sauvetage et renforcement de la sécurité des équipes de sauvetage (pompiers par exemple) lors de la désincarcération d'occupants coincés dans les véhicules, car les données minimales requises fourniront notamment des informations sur le type de carburant utilisé;
- allègement des infrastructures d'appels de secours en bord de route, car chaque usager de la route a la possibilité de lancer un appel d'urgence depuis son véhicule.

2.2.3. Rapport coûts-bénéfices

Les bénéfices ont également été quantifiés en valeurs monétaires et une analyse coût-bénéfice réalisée pour les différentes options ainsi que pour les différentes catégories concernées. Les estimations ont été calculées jusqu'en 2033, année présumée de pénétration complète du service eCall dans le cas de l'option stratégique privilégiée.

| | Option 1 Aucune action de l'UE | Option 2 Approche volontaire | Option 3 Mesures réglementaires |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| Rapport coûts-bénéfices | 0,29 | 0,68 | 1,74 |

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Base juridique

La proposition se fonde sur l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

3.2. Subsidiarité et proportionnalité

En vertu du principe de subsidiarité (article 5, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne), une action au niveau de l'Union ne devrait être entreprise que lorsque les objectifs visés ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres, mais peuvent l'être mieux, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, au niveau de l'Union.

La sécurité routière est un sujet de préoccupation majeur dans toute l'Union européenne et pour tous ses citoyens. L'objet de l'initiative eCall interopérable dans l'ensemble de l'UE est d'équiper, à terme, tous les véhicules de l'UE des fonctionnalités minimales nécessaires pour assurer un traitement adéquat des appels d'urgence par les services d'intervention. Actuellement, on compte plus de 100 millions de trajets routiers par an dans les États membres et on note une augmentation liée à la consolidation de l'Union européenne (de par la libre circulation des biens, des personnes et des services). Il faut agir à l'échelon de l'UE afin de garantir l'interopérabilité et la continuité du service dans l'ensemble de l'Europe, ce qui ne peut être atteint de manière satisfaisante au niveau des États membres. En outre, agir à l'échelon de l'UE en faisant appel à des normes européennes communes, approuvées par les organismes européens de normalisation (CEN et ETSI), garantira l'efficacité des services d'intervention d'urgence dans toute l'Europe, par exemple dans le cas de véhicules voyageant à l'étranger, et contribuera également à éviter la fragmentation du marché.

Le service eCall paneuropéen a été conçu de manière à minimiser l'incidence sur toutes les parties prenantes de la chaîne de valeur (industrie automobile, opérateurs de téléphonie mobile, États membres — PSAP) et à répartir équitablement cette incidence.

3.3. Explication détaillée de la proposition

Articles 2, 4 et 5:

La proposition exige que les nouveaux types de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers soient construits de manière à garantir le déclenchement automatique d'un appel d'urgence (eCall) vers le numéro 112 en cas d'accident grave. Il doit également être possible de déclencher manuellement un appel d'urgence (eCall) vers le 112.

Article 6:

Étant donné la nature des informations transmises par ce service, des règles concernant la protection des données et de la vie privée sont prévues.

Articles 5, 6 et 8:

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en ce qui concerne:

- les exigences techniques détaillées et les essais relatifs à la réception par type des systèmes eCall embarqués, qui seront basés sur les normes visées à l'article 5;
- la protection des données et de la vie privée;
- les dérogations pour les véhicules à usage spécial et pour d'autres cas justifiés. Les dérogations seront limitées en nombre.

Article 12:

Le règlement sera applicable à compter du 1^{er} octobre 2015.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.

5. ÉLÉMENTS OPTIONNELS

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient par conséquent qu'il lui soit étendu.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen⁴,
vu l'avis du Contrôleur européen de la protection des données,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Un système de réception par type des véhicules à moteur à l'échelle de l'Union a été mis en place par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre)⁵.
- (2) Les exigences techniques pour la réception des véhicules à moteur relatives aux nombreux éléments concernant la sécurité et l'environnement ont été harmonisées pour garantir un niveau élevé de sécurité routière dans l'ensemble de l'Union.
- (3) Afin de renforcer la sécurité routière, la communication intitulée «eCall: la phase de déploiement»⁶ propose de nouvelles mesures visant à accélérer le déploiement d'un service d'appel d'urgence embarqué dans l'Union. L'une des mesures proposées consiste à rendre obligatoire l'installation de systèmes eCall embarqués dans tous les véhicules neufs, en commençant par les catégories de véhicules M1 et N1 définies à l'annexe II de la directive 2007/46/CE.
- (4) Le 3 juillet 2012, le Parlement européen a approuvé le rapport intitulé «eCall: un nouveau service "112" pour les citoyens»⁷ qui invite la Commission à soumettre une proposition dans le cadre de la directive 2007/46/CE afin d'assurer le déploiement obligatoire d'un système public eCall fondé sur le numéro 112 d'ici à 2015.
- (5) Le système eCall devrait réduire le nombre d'accidents mortels dans l'Union, ainsi que la gravité des blessures provoquées par les accidents de la route. L'introduction

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

⁵ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁶ COM (2009) 434 final.

⁷ 2012/2056 (INI).

obligatoire du système eCall devrait le rendre accessible à tous les citoyens et contribuer ainsi à réduire la souffrance humaine, ainsi que le coût des soins de santé et autres.

- (6) La fourniture d'informations de positionnement précises et fiables est un élément essentiel du bon fonctionnement du système eCall embarqué. Il convient donc d'exiger sa compatibilité avec les services fournis par les programmes de navigation par satellite, y compris les systèmes établis dans le cadre des programmes Galileo et EGNOS définis par le règlement (CE) n° 683/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relatif à la poursuite de la mise en œuvre des programmes européens de radionavigation par satellite (EGNOS et Galileo)⁸.
- (7) L'installation obligatoire du système eCall embarqué dans les véhicules ne devrait initialement s'appliquer qu'aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers neufs (catégories M1 et N1) pour lesquels il existe déjà un mécanisme de déclenchement approprié.
- (8) L'installation obligatoire du système eCall embarqué dans les véhicules devrait être sans préjudice du droit de toutes les parties prenantes, telles que les constructeurs automobiles et les opérateurs indépendants, de proposer des services complémentaires d'urgence et/ou à valeur ajoutée, en parallèle ou sur la base du système eCall embarqué fondé sur le numéro 112. Toutefois, ces services complémentaires devraient être conçus de manière à ne pas distraire le conducteur.
- (9) Afin de garantir le libre choix des consommateurs et une concurrence équitable, et en vue d'encourager l'innovation et de stimuler la compétitivité de l'industrie des technologies de l'information de l'Union sur le marché mondial, le système eCall embarqué devrait être accessible gratuitement et sans discrimination à tous les opérateurs indépendants et devrait être basé sur une plate-forme interopérable et libre d'accès pour d'éventuels services ou applications embarqués futurs.
- (10) Afin de maintenir l'intégrité du système de réception par type, seuls les systèmes eCall embarqués pouvant être soumis à un essai intégral devraient être acceptés aux fins du présent règlement.
- (11) Les véhicules produits en petites séries ne sont pas soumis, en vertu de la directive 2007/46/CE, aux exigences concernant la protection des occupants des véhicules en cas de collision frontale et latérale. Par conséquent, ces véhicules produits en petites séries devraient être exemptés de l'obligation de respecter les exigences du système eCall.
- (12) Les véhicules à usage spécial devraient être conformes aux exigences du système eCall énoncées dans le présent règlement, à moins que les autorités compétentes en matière de réception estiment, au cas par cas, qu'un véhicule ne peut pas répondre aux exigences en raison de son usage spécial.
- (13) Conformément aux recommandations qui ont été formulées par le groupe de travail «Article 29» sur la protection des données et qui figurent dans le «Document de travail sur la protection des données et le respect de la vie privée dans l'initiative "eCall"», adopté le 26 septembre 2006⁹, tout traitement de données à caractère personnel par l'intermédiaire du système eCall embarqué devrait respecter les règles en matière de protection des données à caractère personnel prévues par la directive 95/46/CE du

⁸ JO L 196 du 24.7.2008, p. 1.

⁹ 01609/06/FR — WP 125.

Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données¹⁰ et par la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques)¹¹, notamment pour garantir que les véhicules équipés des systèmes eCall embarqués, en mode de fonctionnement normal relatif au système eCall basé sur le numéro 112, ne sont pas traçables et ne font pas l'objet d'une surveillance constante et que l'ensemble minimal de données envoyées par le système eCall embarqué comprend les informations minimales requises pour un traitement approprié des appels d'urgence.

- (14) Les organismes européens de normalisation, l'ETSI et le CEN, ont élaboré des normes communes pour le déploiement d'un service eCall paneuropéen qui devraient s'appliquer aux fins du présent règlement, car cela facilitera l'évolution technologique du service embarqué eCall, garantira l'interopérabilité et la continuité du service dans l'ensemble de l'Union et diminuera les frais de mise en œuvre pour toute l'Union.
- (15) Afin d'assurer l'application d'exigences techniques communes concernant le système eCall embarqué, la Commission devrait se voir déléguer, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le pouvoir d'adopter des actes en ce qui concerne les modalités d'application des normes pertinentes relatives aux essais, à la protection des données à caractère personnel et de la vie privée ainsi qu'aux dérogations pour certains véhicules ou classes de véhicules des catégories M1 et N1. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Lorsqu'elle préparera et élaborera des actes délégués, la Commission veillera à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (16) Les constructeurs de véhicules devraient disposer d'un délai suffisant pour s'adapter aux exigences techniques du présent règlement.
- (17) Le présent règlement est un nouveau règlement distinct dans le contexte de la procédure de réception CE par type prévue par la directive 2007/46/CE; les annexes I, III, IV, VI, IX et XI de ladite directive devraient donc être modifiées en conséquence.
- (18) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes applicables aux nouveaux véhicules réceptionnés par type et équipés du système eCall embarqué, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de sa dimension, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

¹⁰ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

¹¹ JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objet

Le présent règlement établit les exigences techniques pour la réception CE par type des véhicules en ce qui concerne le système eCall embarqué.

Article 2
Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories M1 et N1, tels que définis aux points 1.1.1. et 1.2.1. de l'annexe II de la directive 2007/46/CE.

Article 3
Définitions

Aux fins du présent règlement, outre les définitions énoncées à l'article 3 de la directive 2007/46/CE et à l'article 2 du règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission¹², on entend par:

- (1) «système "eCall" embarqué», un système actionné soit automatiquement par l'activation de détecteurs embarqués, soit manuellement, qui contient, grâce à des réseaux de communications sans fil, un ensemble minimal de données et établit un canal audio basé sur le numéro 112 entre les occupants du véhicule et un centre de réception des appels d'urgence;
- (2) «système embarqué», l'équipement embarqué ainsi que les moyens de déclencher, de gérer et d'assurer la transmission eCall par l'intermédiaire d'un réseau public de communications sans fil établissant une liaison entre le véhicule et un moyen de mettre en œuvre le service eCall via un réseau public de communications sans fil.

Article 4
Obligations générales des constructeurs

Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux types de véhicules visés à l'article 2 sont équipés d'un système eCall embarqué, conformément au présent règlement et aux actes délégués adoptés en application du présent règlement.

Article 5
Obligations spécifiques des constructeurs

1. Les constructeurs veillent à ce que tous les nouveaux types de véhicules soient fabriqués et réceptionnés conformément aux exigences énoncées dans le présent règlement et dans les actes délégués adoptés en application du présent règlement.
2. Les constructeurs démontrent que tous leurs nouveaux types de véhicules sont construits de manière à garantir, en cas d'accident grave survenu sur le territoire de l'Union, le déclenchement automatique d'un eCall vers le 112, numéro d'appel d'urgence unique européen.

¹² JO L 91 du 3.4.2013, p. 1.

Les constructeurs démontrent que les nouveaux véhicules sont construits de manière à garantir qu'un eCall vers le 112, numéro d'appel d'urgence unique européen, peut aussi être déclenché manuellement.

3. Les constructeurs veillent à ce que les détecteurs des systèmes embarqués soient compatibles avec les services de positionnement fournis par les systèmes de navigation par satellite, y compris par les systèmes Galileo et EGNOS.
4. Seuls les systèmes eCall embarqués qui peuvent être soumis à des essais sont acceptés aux fins de la réception par type.
5. Les systèmes eCall embarqués sont conformes aux exigences de la directive 1999/5/CE¹³ et du règlement n° 10 de la CEE-ONU¹⁴.
6. Le système eCall embarqué est accessible à tous les opérateurs indépendants à titre gratuit et sans discrimination, au moins à des fins de réparation et d'entretien.
7. La Commission est habilitée, conformément à l'article 9, à adopter des actes délégués définissant les exigences techniques détaillées et les essais pour la réception par type des systèmes eCall embarqués et modifiant la directive 2007/46/CE en conséquence.

Les exigences techniques et les essais visés au premier alinéa sont fondés sur les exigences prévues aux paragraphes 3, 4 et 6 ainsi que sur les normes suivantes, le cas échéant:

- a) EN 16072 «Systèmes intelligents de transport – ESafety – eCall paneuropéen – Exigences de fonctionnement»;
- b) EN 16062 «Systèmes de transport intelligents – ESafety – Exigences HLAP pour l'eCall»;
- c) EN 16454 «Intelligent transport systems – eSafety – eCall end to end conformance testing», en ce qui concerne la conformité du système eCall embarqué avec le service eCall paneuropéen;
- d) toute autre norme européenne ou tout autre règlement de la CEE-ONU relatifs aux systèmes eCall.

Article 6

Règles relatives à la protection des données et de la vie privée

- 1 Conformément à la directive 95/46/CE et à la directive 2002/58/CE, les constructeurs garantissent que les véhicules équipés d'un système eCall embarqué ne sont pas traçables et ne font pas l'objet d'une surveillance constante en mode de fonctionnement normal relatif au système eCall.

Les technologies renforçant la protection de la vie privée sont intégrées dans le système eCall embarqué afin d'offrir aux utilisateurs le niveau de protection souhaité, ainsi que les garanties nécessaires pour prévenir la surveillance et les utilisations abusives.

2. L'ensemble minimal de données transmis par le système eCall embarqué comprend uniquement les informations minimales requises pour le traitement approprié des appels d'urgence.

¹³ JO L 91 du 7.4.1999, p. 10.

¹⁴ JO L 254 du 20.9.2012, p. 1.

3. Les constructeurs veillent à ce que les utilisateurs du système eCall disposent d'informations claires et complètes sur le traitement des données effectué par l'intermédiaire du système eCall embarqué, notamment en ce qui concerne:
 - a) la référence à la base juridique pour le traitement;
 - b) le fait que le système eCall embarqué est activé par défaut;
 - c) les modalités du traitement des données effectué par le système eCall embarqué;
 - d) le but du traitement eCall;
 - e) les types de données collectées et traitées ainsi que les destinataires de ces données;
 - f) le délai de conservation des données dans le système embarqué;
 - g) le fait qu'il n'y a pas de surveillance constante du véhicule;
 - h) les modalités d'exercice des droits des personnes concernées;
 - i) toute information complémentaire nécessaire pour ce qui est du traitement des données à caractère personnel en rapport avec la fourniture d'un service eCall privé et/ou d'autres services à valeur ajoutée.
4. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 9, des actes délégués qui définissent plus précisément l'exigence relative à l'absence de traçabilité et de surveillance et les technologies renforçant la protection de la vie privée visées au paragraphe 1, ainsi que les modalités de traitement des données privées et des informations sur l'utilisateur visées au paragraphe 3.

Article 7
Obligations des États membres

À compter du 1^{er} octobre 2015, les autorités nationales accordent la réception CE par type en ce qui concerne le système eCall embarqué uniquement aux nouveaux types de véhicules qui sont conformes au présent règlement et aux actes délégués adoptés en application du présent règlement.

Article 8
Dérogations

1. La Commission peut exempter certains véhicules ou classes de véhicules des catégories M1 et N1 de l'obligation d'installation des systèmes eCall embarqués énoncée à l'article 4, si, à la suite d'une analyse coûts/bénéfices, effectuée ou commandée par la Commission, et compte tenu de l'ensemble des aspects de sécurité pertinents, il s'avère que l'application de ces systèmes n'est pas appropriée pour le véhicule ou la classe de véhicules concernés.
2. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 9, des actes délégués qui définissent les dérogations visées au paragraphe 1. Ces dérogations couvrent les véhicules tels que les véhicules à usage spécial et les véhicules sans coussins gonflables et sont limitées en nombre.

Article 9

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 7, à l'article 6, paragraphe 4, et l'article 8, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [...] [Office des publications: prière d'insérer la date d'entrée en vigueur exacte].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 7, à l'article 6, paragraphe 4, et à l'article 8, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. Une décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant la publication de la décision au *Journal officiel de l'Union européenne*, ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 7, de l'article 6, paragraphe 4, ou de l'article 8, paragraphe 2, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 10

Sanctions pour non-conformité

1. Les États membres établissent les règles concernant les sanctions applicables aux constructeurs ne respectant pas les dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir qu'elles sont mises en œuvre. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission et lui communiquent sans délai toute modification ultérieure les concernant.
2. Au nombre des éléments susceptibles de donner lieu à une sanction figurent au moins:
 - a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;
 - b) la falsification de résultats d'essais en vue de la réception par type;
 - c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception.

Article 11

Modifications de la directive 2007/46/CE

Les annexes I, III, IV, VI, IX et XI de la directive 2007/46/CE sont modifiées conformément à l'annexe III du présent règlement.

Article 12
Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 1^{er} octobre 2015.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE

Modifications de la directive 2007/46/CE

La directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'annexe I, les points 12.8. et 12.8.1. sont ajoutés:
«12.8. Système eCall
12.8.1. Description ou schémas».
- 2) À l'annexe III, partie I, section A, les points 12.8. et 12.8.1. suivants sont ajoutés:
«12.8. Système eCall
12.8.1. Présence: oui/non (1)».
- 3) L'annexe IV, partie I, est modifiée comme suit:
 - a) la rubrique 71. suivante est ajoutée au tableau:

| Rubrique | Objet | Acte réglementaire | Applicabilité | | | | | | | | | | | |
|----------|---------------|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|--|
| | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ | | |
| 71. | Système eCall | Règlement (UE) n° [../..] | X | | | X | | | | | | | | |

- b) l'appendice 1 est modifié comme suit:
 - i) la rubrique 71. suivante est ajoutée au tableau 1:

| Rubrique | Objet | Acte réglementaire | Questions spécifiques | Applicabilité et exigences spécifiques |
|----------|---------------|---------------------------|-----------------------|--|
| 71. | Système eCall | Règlement (UE) n° [../..] | | Sans objet |

- ii) la rubrique 71. suivante est ajoutée au tableau 2:

| Rubrique | Objet | Acte réglementaire | Questions spécifiques | Applicabilité et exigences spécifiques |
|----------|---------------|---------------------------|-----------------------|--|
| 71. | Système eCall | Règlement (UE) n° [../..] | | Sans objet |

- 4) Dans l'appendice du modèle A figurant à l'annexe VI, la rubrique 71. suivante est ajoutée au tableau:

| Rubrique | Objet | Référence de l'acte réglementaire ⁽¹⁾ | Modification | Applicable aux versions |
|----------|---------------|--|--------------|-------------------------|
| 71. | Système eCall | Règlement (UE) n° [../..] | | |

- 5) L'annexe IX est modifiée comme suit:
 - a) dans la partie I, le modèle B est modifié comme suit:

- i) la page 2 «Véhicules de catégorie M₁» est modifiée comme suit:
 - le point 52 est remplacé par le texte suivant:
«52. Présence du système eCall: oui/non»,
 - le point 53 suivant est ajouté:
«53. Remarques ⁽¹¹⁾:»;
- ii) la page 2 «Véhicules de catégorie N₁» est modifiée comme suit:
 - le point 52 est remplacé par le texte suivant:
«52. Présence du système eCall: oui/non»,
 - le point 53 suivant est ajouté:
«53. Remarques ⁽¹¹⁾:»;

b) dans la partie II, le modèle C2 est modifié comme suit:

- i) la page 2 «Véhicules de catégorie M₁» est modifiée comme suit:
 - le point 52 est remplacé par le texte suivant:
«52. Présence du système eCall: oui/non»,
 - le point 53 suivant est ajouté:
«53. Remarques ⁽¹¹⁾:»;
- ii) la page 2 «Véhicules de catégorie N₁» est modifiée comme suit:
 - le point 52 est remplacé par le texte suivant:
«52. Présence du système eCall: oui/non»,
 - le point 53 suivant est ajouté:
«53. Remarques ⁽¹¹⁾:».

6) À l'annexe XI, appendice 1, la rubrique 71. suivante est ajoutée au tableau:

| Rubrique | Objet | Référence de l'acte réglementaire | M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg | M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg | M ₂ | M ₃ |
|----------|---------------|-----------------------------------|---|---|----------------|----------------|
| 71. | Système eCall | Règlement (UE) n° [../..] | A | A | s.o. | s.o. |