

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-DW | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25638/14/13/GS/jm
Dr. Günter Schneglberger

Durchwahl
4024

Datum
24.7.2013

**Stellungnahme zum Legislativvorschlag der Europäischen Kommission: eCall-Dienst
COM(2013) 315 final sowie COM(2013) 316 final**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich erlaubt sich zu den im Betreff genannten übermittelten Dokumenten wie folgt Stellung zu nehmen:

Aufgrund der vorgelegten Dokumente müssen wir feststellen, dass die Gestaltung des geplanten Vorhabens mit großer Skepsis betrachtet wird, da wir bezweifeln, dass die hier vorgesehenen Schritte tatsächlich geeignet sind, die Verkehrssicherheit im gewünschten Sinne zu beeinflussen. Die Wirtschaftskammer Österreich hat immer effektvolle Maßnahmen unterstützt, die der Verkehrssicherheit und damit der Reduktion der Zahl von Verkehrstoten dienen.

Da sich die Kommission ebenfalls nicht sicher ist, wie die Auswirkungen der Einführung solch eines Systems sein werden, ist für einen späteren Zeitpunkt - jedenfalls erst nach dem Zeitpunkt des Beginns von der verpflichtenden Fahrzeugausrüstung - eine Kosten-Nutzen-Analyse geplant.

Wie die Kommission richtig feststellt, hat der bisherige freiwillige Ansatz nicht ausgereicht, eine breite Verwendung des eCall-Systems und den damit verbundenen Diensten zu initiieren. Weil die Entwicklung in der Praxis aus der Sicht der Kommission unzureichend ist, vertritt letztere die Ansicht, das eCall-System verpflichtend ab 1.10.2015 vorzuschreiben, gibt aber gleichzeitig zu (vgl. dazu COM(2013) 315 final Punkt 2.2.3.), dass die flächendeckende Verwirklichung eines eCall-Dienstes erst 2033 EU-weit verwirklicht sein wird. Wir lehnen es daher ab, jetzt schon eine verpflichtende Fahrzeugausstattung verbunden mit Mehrkosten für Anschaffung und Betrieb einzufordern, parallel dazu den Fahrzeugnutzer in einer trügerischen Sicherheit zu wiegen und gleichzeitig zu wissen, dass das System nicht EU-weit vollständig betriebsbereit ist.

Weiters vermissen wir Aussagen zu folgenden Aspekten:

- Die vorliegenden Unterlagen regeln nicht die Frage, ob ein entsprechender Notruf gleichzeitig einen kostenpflichtigen Auftrag für den Fahrzeugeigentümer darstellt.
- Ungeklärt ist ebenso, wie mit Sprachproblemen zwischen einem Notrufsendenden und der empfangenden Station umzugehen ist.

- Offen sind weiters die tatsächlich anfallenden Kosten für den Endnutzer aufgrund der Bereitstellung des Systems. Hierzu gibt es nicht einmal ansatzweise Angaben.
- Es bedarf darüber hinaus der Klärung, welche rechtlichen Konsequenzen den Nutzer erwartet, wenn er nicht gewillt ist, nach 2015 das eCall-System in seinem Fahrzeug zu aktivieren.
- Ebenso ungeklärt ist die Frage, wie die Kommission sicherstellen will, dass eine 100 %ige Flächendeckung (nur so kann das System tatsächlich seinen Nutzen ausspielen) EU-weit garantiert werden kann. 100 % der Bevölkerung im Rahmen des Mobilfunknetzes zu erreichen bedeutet keine 100 %ige Flächenabdeckung! Gerade in wenig befahrenen Gegenden könnte das System seinen Vorteil ausspielen, jedoch ist die 100 %ige Abdeckung sehr kostenintensiv. Wie weit der Nutzen in Ballungszentren die entstehenden Kosten abdeckt, ist aufgrund der sofort vorhandenen öffentlichen Aufmerksamkeit bei einem Unfall fraglich.
- Ferner fehlen zahlreiche Begriffsdefinitionen (wie z.B. „tatsächliche Notrufe“, Mindestdatensatz, Normalbetrieb, öffentliches Mobilfunknetz, Mindestinformationen).

Generell ist anzumerken, dass Telematik-Systeme, die die im Vorschlag beschriebenen Mindestvoraussetzungen für einen eCall-Dienst erfüllen, auch viele weitere technische Nutzungen unterschiedlichster Dienste ermöglichen. Als Vergleich darf hier das Mobiltelefon herangezogen werden, welches in den vergangenen Jahren durch die Smartphone-Technologie einen neuen allgemein gültigen Standard erlangt hat. Ein Mobiltelefon/Smartphone wird weniger als sprachliches Kommunikationsmittel verwendet, denn als immer verfügbarer Informationsmanager inkl. unterschiedlicher Dienste in Form von Apps.

Ähnlich kann das bordeigene eCall-System, bereits mit den technischen Mindestvoraussetzungen ausgestattet, als Informationsmanager genutzt werden, wie wir es heute schon vom TPS eCall-System kennen. Diese damit verbundenen Dienste reichen vom Routing, über aktuelle Verkehrsinformation, bis hin zu Concierge-Diensten wie Hotel-, Restaurant- oder Parkplatzbuchung. Darüber hinaus können technische Probleme des Fahrzeuges automatisch an Servicestellen übertragen werden, die ggf. sogar außertourliche Servicetermine bei Werkstätten vereinbaren können.

Es ist unbestritten, dass diese additive Nutzung von bordeigenen eCall-Systemen auch zur Verkehrssicherheit beitragen kann, jedoch ist es aus unserer Sicht unabdingbar, entsprechende strenge rechtliche Maßstäbe zu setzen, damit es bei additiven Diensten zu keiner Diskriminierung aller möglichen beteiligten Marktteilnehmer kommt und dem Konsument die Wahlfreiheit möglicher alternativer Anbieter von additiven Diensten gewährleistet ist. Darüber hinaus muss auch verlässlich der Datenschutz des Zulassungsbesitzers bzw. des Lenkers gewährleistet sein.

Wir fordern deshalb auch, dass der Rechtsrahmen für die EU einheitlich geregelt sein muss, um idente Standards im Sinne der delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013 zu garantieren. Die oft verwendeten weicheren Formulierungen in den vorliegenden Dokumenten werden jedenfalls abgelehnt.

Da die Fahrzeughersteller über die technische Struktur des bordeigenen eCall-Systems und des bordeigenen Systems verfügen, sind folgende wesentliche Punkte jedenfalls in den Vorschlägen zur berücksichtigen:

- Verfügbarkeit der technischen Details des bordeigenen eCall-Systems, sowie des bordeigenen Systems in nichtdiskriminierender Art und Weise für alle Marktteilnehmer (vgl. Verordnung (EG) Nr. 715/2007, Artikel 6).
- Wahlfreiheit des Zulassungsbesitzers und des Lenker über die Nutzung von additiven Diensten.

- Gewährleistung des Datenschutzes des Zulassungsbesitzers und des Lenkers auch bei additiven Diensten.

Basierend auf den vorgenannten Überlegungen und oben geforderten Grundsätzen nehmen wir wie folgt zu den vorgeschlagenen Dokumenten Stellung:

Stellungnahme zu COM(2013) 315 final

Zu Erwägungsgrund 5:

Die Kommission weist darauf hin, dass ein eCall-Dienst Einsparungen für die Gesellschaft bringen wird. Es stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, warum die von diesem System profitierenden Sozialversicherungen nicht an der Kostendeckung für die Einführung dieses Systems beteiligt werden.

Zu Erwägungsgrund 6:

Die hier vorgeschlagene Vorgangsweise darf nicht dazu führen, dass bestehende Systeme, wie das TPS eCall, nicht weiter geführt werden darf. Es muss möglich sein, dass jetzt schon entwickelte Systeme alternativ zu dem von den Kommissionen vorgeschlagenen System angewendet werden dürfen.

Zu Erwägungsgrund 7:

Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschlag
Die Erfahrungen mit anderen Notrufsystemen haben gezeigt, dass es sich bei manuell ausgelösten eCalls auch um Pannennotrufe handeln kann. Falls erforderlich, können die Mitgliedsstaaten alle geeigneten technischen und organisatorischen Vorkehrungen treffen, um diese Pannennotrufe herauszufiltern und sicherzustellen, dass nur die tatsächlichen Notrufe von den eCall-Notrufabfragestellen bearbeitet werden.	Die Erfahrungen mit anderen Notrufsystemen haben gezeigt, dass es sich bei manuell ausgelösten eCalls auch um Pannennotrufe handeln kann. Falls erforderlich, können die Mitgliedsstaaten alle geeigneten technischen und organisatorischen Vorkehrungen treffen, um diese Pannennotrufe herauszufiltern und sicherzustellen ohne sie an Dritte weiterzuleiten , dass nur die tatsächlichen Notrufe von den eCall-Notrufabfragestellen bearbeitet werden.
Begründung: eCall-Notrufabfragestellen können die Vertragspartner des Zulassungsbesitzers oder Lenkers nicht kennen. Eine Weiterleitung von z.B. Pannennotrufen könnte a) als Auftragsvergabe gewertet werden, so dass die eCall-Notrufabfragestelle für die entstandenen Kosten haftet b) die Wahlfreiheit des Zulassungsbesitzers, bzw. Lenkers aufgrund der Entscheidung der Notrufabfragestelle einschränken.	

Zu Artikel 1, letzter Satz:

Die Möglichkeit, dass Notdienste Anrufe herausfiltern dürfen, um sie entsprechend nicht weiterzuleiten bzw. abzuarbeiten ist kritisch zu hinterfragen, da die Beurteilungsmöglichkeiten in der Notrufstelle sehr eingeschränkt sind. Zur Erläuterung ein Beispiel: Ein brennendes

Fahrzeug wird am Straßenrand abgestellt, der Fahrzeuglenker löst den manuellen Notruf aus (da es nicht zu einem automatischen Notruf aufgrund des fehlenden Unfalles gekommen ist und verlässt naturgemäß auf dem schnellsten Weg das Fahrzeug. Eine Rückfrage der Notrufstelle kann somit nicht mehr beantwortet werden, womit die Gefahr besteht, dass gemäß Art. 1 dieser Notruf herausgefiltert wird, obwohl er eine tatsächliche Notsituation beschreibt und den Einsatz von Hilfskräften erfordert.

Zu Artikel 1, letzter Satz:

Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschlag
<p>Dies berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, ihre Notdienste auf die wirtschaftlichste und ihrem Bedarf am besten entsprechende Weise zu organisieren, einschließlich der Möglichkeit, Anrufe herauszufiltern, die keine Notrufe sind und möglicherweise von den eCall-Notrufabfragestellen nicht bearbeitet werden sollen, insbesondere manuell ausgelöste eCalls.</p>	<p>Dies berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, ihre Notdienste auf die wirtschaftlichste und ihrem Bedarf am besten entsprechende Weise zu organisieren, einschließlich der Möglichkeit, Anrufe herauszufiltern, die keine Notrufe sind und möglicherweise von den eCall-Notrufabfragestellen nicht bearbeitet werden sollen, insbesondere manuell ausgelöste eCalls. <i>Diese dürfen nicht an Dritte weitergegeben werden.</i></p>
<p>Begründung:</p> <p>eCall-Notrufabfragestellen können die Vertragspartner des Zulassungsbesitzers oder Lenkers nicht kennen. Eine Weiterleitung von z.B. Pannennotrufe könnte a) als Auftragsvergabe gewertet werden, so dass die eCall-Notrufabfragestelle für die entstandenen Kosten haftet b) die Wahlfreiheit des Zulassungsbesitzers bzw. Lenkers einschränken.</p>	

Zu Artikel 2, letzter Satz:

Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschlag
<p>Die Mitgliedsstaaten legen der Kommission spätestens 18 Monate nach Inkrafttreten dieses Beschlusses einen Bericht über den Stand der Durchführung dieses Beschlusses vor. Dieser Bericht enthält mindestens die Liste der Behörden, die für die Bewertung der Konformität des Betriebs der eCall-Notrufabfragestellen mit den Anforderungen in Artikel 3 der delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013 zuständig sind, die Aufstellung und die geografischen Zuständigkeiten der eCall-Notrufabfragestellen, die Beschreibung der Konformitätsprüfungen und die Beschreibung der Vorkehrungen für die Wahrung der Privatsphäre und den Datenschutz.</p>	<p>Die Mitgliedsstaaten legen der Kommission spätestens 18 Monate nach Inkrafttreten dieses Beschlusses einen Bericht über den Stand der Durchführung dieses Beschlusses vor. Dieser Bericht enthält mindestens die Liste der Behörden, die für die Bewertung der Konformität des Betriebs der eCall-Notrufabfragestellen mit den Anforderungen in Artikel 3 der delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013 zuständig sind, die Aufstellung und die geografischen Zuständigkeiten der eCall-Notrufabfragestellen, die Beschreibung der Konformitätsprüfungen gemäß Art. 3 und 4 und die verbindliche Beschreibung der Vorkehrungen für die Wahrung der Privatsphäre gemäß Art. 6 und den Datenschutz.</p>

Begründung:

Eine bloße Beschreibung kann nicht akzeptiert werden. Um den Betroffenen ihren Rechtsanspruch sicher zu stellen, ist eine verbindliche Feststellung notwendig.

Stellungnahme zu COM(2013) 316 final

Zu Erwägungsgrund 4:

Der Termin 01.10.2015 ist als Einführungsdatum nicht zu halten. Ab Verabschiedung aller technischen und rechtlichen Vorschriften werden fahrzeugseitig 36 Monate zur Umsetzung für neue Fahrzeugtypen benötigt. Dies schließt eine einjährige Testphase der öffentlichen Infrastruktur ein. Die zwingende Koppelung der Veröffentlichung der „Implementing Measures“ an den Einsatztermin für eCall im Fahrzeug ist essentiell, da dies wesentlichen Einfluss auf die Ausgestaltung des Systems hat.

Für Fahrzeugmärkte in Ländern, die Rettungsleitstellen objektiv nicht bis 04/2014 ausrüsten werden, kann eCall erst zu einem späteren Termin eingesetzt werden, da eine „Blindleistung“ respektive Fehlfunktion erhebliche Nachteile für die Verbraucher und rechtliche Probleme für die Fahrzeughersteller, aber auch verantwortliche Regierungsstellen, mit sich bringt.

Zu Erwägungsgrund 6:

eCall benötigt eine zuverlässige Satellitenortung, dabei ist aber eine Vorschrift zur zwingenden Verwendung von Galileo/EGNOS wettbewerbsrechtlich kritisch. Eine Fixierung auf Galileo zur Einführung von eCall, egal ob redundant zu GPS oder alleine verbaut, wird daher abgelehnt. Als längerfristige Option können die geplanten Galileo-Dienste durchaus Chancen für wettbewerbsfähige Dienste in der EU bieten.

Zu Erwägungsgrund 9 (generell):

Die Einführung eines interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes und der damit verbundenen Harmonisierung der Typengenehmigung zur Einführung von bordeigenen eCall-Systemen mag ein wesentlicher Schritt in diese Richtung sein, auch wenn zum derzeitigen Informationsstand nicht klar ist, mit welchem Kostenaufwand in den unterschiedlichen Stadien des Gesamtkonzeptes zu rechnen ist, bzw. wer diese zu tragen hat. Eine Umwälzung von Kosten auf den Zulassungsbesitzer, bzw. Lenker lehnen wir strikt ab.

Zu Erwägungsgrund 9:

Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschlag
<p>Das bordeigene eCall-System sollte frei zugänglich, d.h. kostenlos sein, unabhängige Anbieter nicht diskriminieren und sich auf eine interoperable und offene Plattform für mögliche künftige bordeigene Anwendungen oder Dienste stützen, um die Wahlfreiheit der Kunden und faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, Innovationen zu fördern und die Wettbewerbsfreiheit der europäischen Informationstechnologiebranche auf den Weltmärkten zu stärken.</p>	<p>Alle Elemente des bordeigenen eCall-System sowie alle Teile daraus, müssen frei zugänglich, d.h. kostenlos sein, unabhängige Anbieter nicht diskriminieren und sich auf eine interoperable und standardisierte offene Plattform für mögliche künftige bordeigene Anwendungen oder additive Dienste stützen, um die Wahlfreiheit der Kunden und faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, Innovationen zu fördern und die Wettbewerbsfreiheit der</p>

	europäischen Informationstechnologiebranche auf den Weltmärkten zu stärken.
Begründung: Nur wenn alle Elemente standardisiert sind, gewährleistet dies einen nichtdiskriminierenden Zugang für alle Marktteilnehmer. Somit wird die damit verbunden Innovationskraft gefördert und gewährleistet die Wahlfreiheit des Konsumenten. Eine sinngemäß gleiche Formulierung wurde bereits bei der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, Artikel 6 Absatz 1 angewendet.	

Zu Erwägungsgrund 11:

Die hier getroffenen Aussagen sind zu überdenken, da der Nutzen des eCall-Systems nur dann gegeben ist, wenn die Ausnahmen für eine Nichtausrüstung gering bleiben.

Zu Erwägungsgrund 13, letzter Satz:

Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschlag
<p>Nach den Empfehlungen der Artikel-29-Datenschutzgruppe in deren am 26. September 2006 angenommenen Arbeitsdokument „Eingriffe in den Datenschutz im Rahmen der Initiative eCall“ sollten bei der Verarbeitung personenbezogener ...</p> <p>... damit gewährleistet werden kann, dass die mit bordeigenen eCall-Systemen ausgerüsteten Fahrzeuge im Normalbetrieb aufgrund des 112-eCall-Systems nicht verfolgbar sind, und dass der vom bordeigenen eCall-System abgesetzte Mindestdatensatz nur die Mindestinformationen enthält, die für die zweckmäßige Bearbeitung von Notrufen notwendig sind.</p>	<p>Nach den Empfehlungen der Artikel-29-Datenschutzgruppe in deren am 26. September 2006 angenommenen Arbeitsdokument „Eingriffe in den Datenschutz im Rahmen der Initiative eCall“ müssen bei der Verarbeitung personenbezogener ...</p> <p>... damit gewährleistet werden kann, dass die mit bordeigenen eCall-Systemen ausgerüsteten Fahrzeuge im Normalbetrieb aufgrund des 112-eCall-Systems nicht verfolgbar sind, und dass der vom bordeigenen eCall-System abgesetzte Mindestdatensatz nur die Mindestinformationen enthält, die für die zweckmäßige Bearbeitung von Notrufen notwendig sind. Diese Grundsätze sind sinngemäß auch auf additive Service-Dienste anzuwenden.</p>
Begründung: Bei Datenschutz soll es kein Wahlrecht geben. Privatsphäre und Datenschutz muss für Zulassungsbesitzer und Lenker auch für additive Dienste gewährleistet sein.	

Zu Artikel 3, Absatz 2:

Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschlag
„bordeigenes System“ das ins Fahrzeug eingebaute Gerät und die technischen Mittel zur Auslösung, Nutzung und Übertragung des eCall-Notrufes über ein öffentliches Mobilfunknetz, womit die Verbindung zwischen dem Fahrzeug und einer Einrichtung zur Durchführung des eCall-Dienstes über ein öffentliches Mobilfunknetz hergestellt wird.	„bordeigenes System“ das ins Fahrzeug eingebaute Gerät und die technischen Mittel zur Auslösung, Nutzung und Daten-/Sprach- übertragung des eCall-Notrufes über ein öffentliches Mobilfunknetz, womit die Verbindung zwischen dem Fahrzeug und einer Einrichtung zur Durchführung des eCall-Dienstes mittels Daten-/Sprachübertragung über ein öffentliches Mobilfunknetz hergestellt wird.
Begründung: Telematik-Systeme entwickeln sich ständig weiter und stellen die Basis in Hard- und Software für eCall-Dienste, aber auch additive Servicedienste dar. Daher ist bereits heute auf zukünftige Entwicklungen Rücksicht zu nehmen.	

Zu Artikel 5 (generell):

Zu beachten ist, dass weder EU eCall noch TPS zum jetzigen Zeitpunkt in der Lage resp. hinreichend untersucht worden ist, ob eine verkehrssichere Umsetzung in einer offenen Telematik-Plattform mit permanent sendender SIM Karte möglich und umsetzbar ist. eCall und eine offene Telematik-Plattform müssen daher getrennt bearbeitet werden. Zur verbindlichen Einführung von eCall bietet im Falle von TPS eCall die proprietäre Lösung mit einem abgesicherten Kanal ins Fahrzeug ein hohes Maß an Datensicherheit und Datenschutz für die Verbraucher.

Zu Artikel 5, Absatz 1:

Artikel 5 sollte berücksichtigen, dass die Pflicht zum Einbau eines eCall-Systems technologie-neutral gehalten wird, damit auch bestehende Systeme, wie das TPS eCall, weiterverwendet und -entwickelt werden können.

Zu Artikel 5, Absatz 4:

Wir verweisen auf unsere Stellungnahme zu Erwägungsgrund 6.

Zu Artikel 5, Absatz 6:

Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschlag
Das bordeigene eCall-System sollte zumindest hinsichtlich Reparatur- und Wartungszwecken für alle unabhängigen Anbieter frei zugänglich, d.h. kostenlos, sein und diese nicht diskriminieren.	Das bordeigene eCall -System <i>hat</i> zumindest hinsichtlich Reparatur- und Wartungszwecken, sowie zur Entwicklung und Implementierung für additive Servicedienste, basierend auf einer interoperablen, standardisierten und offenen Plattform für mögliche zukünftige bordeigenen Anwendungen oder Dienste,

	für alle unabhängigen Anbieter frei zugänglich, d.h. kostenlos, zu sein und diese nicht zu diskriminieren.
Begründung: Dies begründet sich im Erwägungsgrund 9.	

Zu Artikel 5, Absatz 7:

Die Wirtschaftskammer Österreich lehnt prinzipiell delegierte Rechtsakte ab.

Zu Artikel 6, Absatz 1:

Vorschlag der Kommission Gemäß der Richtlinie 95/46/EG und der Richtlinie 2002/58/EG müssen Hersteller gewährleisten, dass die mit einem bordeigenen eCall-System ausgerüsteten Fahrzeuge im Normalbetrieb aufgrund des eCall-Notrufs nicht verfolgbar sind. In das eCall-System sind sowohl Technologien zur Stärkung des Datenschutzes einzubetten, um eCall-Anwendern den gewünschten Schutz zu bieten, als auch die erforderlichen Sicherungssysteme zur Verhinderung von Überwachung und Missbrauch.	Änderungsvorschlag Gemäß der Richtlinie 95/46/EG und der Richtlinie 2002/58/EG müssen Hersteller gewährleisten, dass die mit einem bordeigenen eCall -System ausgerüsteten Fahrzeuge im Normalbetrieb aufgrund des eCall-Notrufs und allfälliger additiven Servicedienste nicht verfolgbar sind. In das bordeigene eCall -System sind sowohl Technologien zur Stärkung des Datenschutzes einzubetten, um eCall -Anwendern den gewünschten Schutz zu bieten, als auch die erforderlichen Sicherungssysteme zur Verhinderung von Überwachung und Missbrauch.
Begründung: Der Datenschutz für Zulassungsbesitzer und Lenker ist sowohl für das eCall-Service als auch für additive Servicedienste zu gewährleisten. Der Begriff „Normalbetrieb“ ist nicht weiter definiert.	

Zu Artikel 6, Absatz 3, Einleitungssatz:

Vorschlag der Kommission Hersteller müssen gewährleisten, dass eCall-Nutzer klare und umfassende Informationen über die Zwecke der Verarbeitung der Daten erhalten, die durch das bordeigene eCall-System übermittelt werden, insbesondere:	Änderungsvorschlag Hersteller müssen gewährleisten, dass eCall -Nutzer klare und umfassende Informationen über die Zwecke der Verarbeitung der Daten erhalten, die durch das bordeigene eCall -System übermittelt werden, insbesondere:
Begründung: Der Datenschutz für Zulassungsbesitzer und Lenker ist sowohl für das eCall-Service als auch für additive Servicedienste zu gewährleisten.	

Zu Artikel 7:

TPS eCall ist für Rettungsfälle von Verletzten vorgesehen und sichert in hohem Maß digitale Verbraucherrechte sowie die Einhaltung geltender Datenschutzbestimmungen zu. Eine Öffnung des eCall-Systems für den freien Wettbewerb nachgelagerter Dienste ist systemkritisch und mit den hohen geforderten Standards in der Verkehrs- und Fahrzeugsicherheit nicht in Einklang zu bringen. Bislang gibt es hierzu keine abgestimmten Konzepte für die Notruf funktion eCall.

Zu Artikel 9:

Die Wirtschaftskammer Österreich lehnt prinzipiell die Schaffung einer Befugnis der Kommission, delegierte Rechtsakte zu erlassen, ab.

Zu Artikel 10:

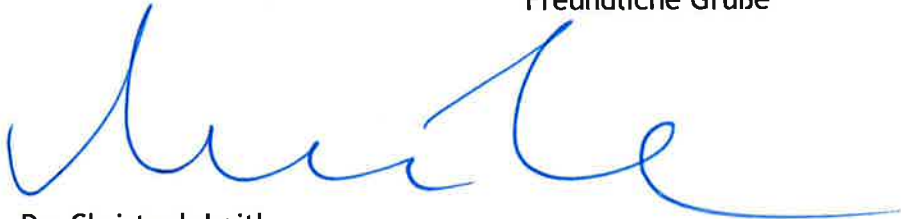
Aus unserer Sicht ist es unverständlich, warum die Kommission zahlreiche Einzelpunkte zum eCall-System festlegt, aber nicht die Strafen wegen Nichtbeachtung einheitlich regelt.

Zu Artikel 12:

Wir verweisen auf unsere Argumentation im Zusammenhang mit Erwägungsgrund 4.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Dr. Christoph Leitl
Präsident



Dr. Herwig Höllinger
Generalsekretär-Stv.

