



69, Avenue Michel-Ange
B-1000 Brussels
www.eac-web.eu

E A C – N E W S L E T T E R

September – Oktober / *September – October* 2018

THEMEN / *CONTENTS*

Seite / *Page*

| | |
|---|----------|
| Fahrzeugemissionen / <i>Car Emissions</i> | 1 |
| Maut / <i>Road Charges (unverändert/unchanged)</i> | 5 |
| Europäische PKW-Maut / <i>European Passenger Road Charges</i> | 5 |
| Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / <i>Access to Car Data</i> | 5 |
| Straßenverkehrssicherheit / <i>Road Safety (unverändert / unchanged)</i> | 7 |
| Termine / <i>Dates</i> | 8 |
| Sitzungstermine / <i>Meeting Dates</i> | 8 |
| Veranstaltungen (Brüssel) / <i>Events (Brussels)</i> | 9 |
| EAC-Veranstaltungen / <i>EAC-Events</i> | 9 |

Fahrzeugemissionen / Car Emissions

| | | |
|---|------------|--|
| Letzter Stand: Status Quo: | 01/09/2018 | Inkrafttreten des neuen Emissionsprüfungen WLTP und RDE für alle neu zugelassenen Fahrzeuge <i>Entry into force of the new emission tests WLTP and RDE for all newly registered vehicles</i> |
| | 17/05/2018 | Drittes Mobilitätspaket: Saubere Mobilität <i>Third Mobility Package: Clean Mobility</i> |
| | 07/12/2017 | Vorläufige Einigung in den Trilogverhandlungen zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz (2016/0014/COD) <i>Preliminary agreement reached in the dialogue negotiations on type-approval and market surveillance of motor vehicles (2016/0014/COD)</i> |
| | 08/11/2017 | Vorschlag für CO2-Standards für Pkw und Transporter nach 2020 (2017/0293(COD) – Clean Mobility Package) <i>Proposal for Post-2020 CO2 standards for cars and vans (2017/0293(COD) – Clean-Mobility-Package)</i> |
| | 01/09/2017 | Inkrafttreten des neuen Emissionsprüfungen WLTP und RDE für alle neuen Fahrzeugmodelle, die erstmals auf dem europäischen Markt eingeführt werden <i>Entry into force of the new WLTP and RDE emission tests for all new vehicle models introduced to the European market for the first time</i> |
| | 27/07/2017 | Inkrafttreten der Verordnung (2017/1151) und entsprechenden Durchführungsbestimmungen für die schrittweise Erneuerung des NEFZ mit dem neuen WLTP-Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO2-Emissionen (RDE 3) <i>Entering into force of the Regulation (2017/1151) and its implementing Regulations for the incremental replacement of the NEDC testing procedure with the WLTP test for measuring vehicle fuel consumption and CO2 emissions (RDE 3)</i> |
| | 07/07/2017 | Veröffentlichung der primären Verordnung für das WLTP (2017/1151) mit entsprechenden Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der EU (RDE 3) <i>Publication of the primary Regulation of the WLTP (2017/1151) with its implementing Regulations in the Official Journal of the EU (RDE 3)</i> |

Letzter Stand: *Zweites Mobilitätspaket: CO₂-Emissionsstandards für neue Pkw*

Das Europäische Parlament hat am 3. Oktober in Straßburg für ein CO₂-Reduktionsziel von 40 Prozent für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 2030 gestimmt. Das Ziel ist höher als das, was die Kommission im November 2017 vorgeschlagen hatte.

Am 8. November 2017 legte die Kommission das „Clean Mobility Package“ vor, das darauf abzielt, den Verkehrssektor schrittweise auf eine saubere Mobilität umzustellen und die Verpflichtungen unter dem Paris Accord zu erfüllen. Kern dieses Legislativpakets waren die neuen CO₂-Emissionsstandards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020. Die Kommission sah in ihrem Vorschlag vor, dass die durchschnittlichen Emissionen von Neuwagen 2030 um 30 Prozent niedriger sein müssen als im Jahre 2021. Für das Jahr 2025 legte die Kommission ein Zwischenziel von 15 Prozent fest, um sicherzustellen, dass die Emissionsminderungen so früh wie möglich erfolgen.

Die Vorschläge wurden jedoch von vielen Seiten als zu niedrig kritisiert. Schon vor Bekanntgabe des Kommissionsvorschlags versuchten neun europäische Hauptstädte für strengere Ziele und einer Mindestanzahl von Elektrofahrzeugen in der Produktion zu werben. Auch die Regierungen in den Niederlanden, Frankreich und Luxemburg kritisierten die Ziele. Umweltverbände, wie BUND, die DUH oder VCD forderten sogar eine Anhebung auf 60 bis 70 Prozent.

Der Kommissionsvorschlag verbindet außerdem die CO₂-Ziele für 2025 und 2030 mit einem technologieneutralen Anreizmechanismus für emissionsfreie (z.B. elektrisch, Brennstoffzelle) und emissionsarme Fahrzeuge (weniger als 50g CO₂/km; z.B. Plug-in-Hybride), um dem Markt ein klares Signal für Investitionen in saubere Fahrzeuge zu geben. Hersteller, die einen Anteil an emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen erreichen, der höher ist als der vorgeschlagene Referenzwert von 15 Prozent im Jahr 2025 und 30 Prozent im Jahr 2030, werden mit einem weniger strengen CO₂-Ziel belohnt. Bei der Ermittlung dieses Anteils wird das Emissionsverhalten der betreffenden Fahrzeuge berücksichtigt. Ein emissionsfreies Fahrzeug zählt also mehr als ein emissionsarmes Fahrzeug. Um die Effektivität der Ziele zu gewährleisten, werden mit dem Vorschlag auch Marktüberwachungsmechanismen eingeführt. Aufbauend auf den Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beratungsverfahrens (SAM) und des Europäischen Parlaments ist die Erhebung, Veröffentlichung und Überwachung der tatsächlichen Kraftstoffverbrauchsdaten vorgesehen. Grundlage hierfür wird die Verpflichtung der Hersteller sein, in Neufahrzeugen standardisierte Kraftstoffverbrauchsmessgeräte einzubauen. Darüber hinaus werden Konformitätskontrollen während des Betriebs eingeführt, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge auf der Straße, die bei der Typp Genehmigung genehmigten Werte einhalten. Bei Abweichungen ermöglichen Korrekturmechanismen die Berücksichtigung dieser Abweichungen bei der Konformitätsbewertung. Die Kommission veröffentlicht mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur (EEA) jedes Jahr die Überwachungsdaten des vorangegangenen Kalenderjahres einschließlich herstellereinspezifischer CO₂-Leistungsberechnungen.

Der ursprüngliche Vorschlag beinhaltete auch eine Sanktionsmechanismus oder Malus, welcher jedoch nach erfolgreicher Lobbyarbeit wieder aus dem

Vorschlag gestrichen wurde. So sah dieser eigentlich vor, dass Hersteller, die ihr spezifisches Emissionsziel überschreiten, für jedes neu zugelassene Fahrzeug des betreffenden Herstellers in diesem Jahr eine Sanktion von 95 EUR je überschrittenes Gramm CO₂ pro km zahlen müssen.

Der parlamentarische Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) war bei dem entsprechenden Dossier federführend. Berichterstatterin Miriam Dalli (S&D) versuchte, die Ambitionen des Vorschlags zu verstärken, was letztlich auch Wirkung zeigte. So unterstützte das Parlament am 3. Oktober in Strasbourg Dallis Bericht, über welchem Mitte September im ENVI-Ausschuss abgestimmt wurde, und einigte sich auf ein Ziel von 20 Prozent für 2020 sowie 40 Prozent bis 2030. Die MEPs nahmen auch das Anreizsystem der EU-Exekutive für den Verkauf von emissionsarmen und emissionsfreien Pkws an, und legten Ziele von 20 Prozent für 2025 und 35 Prozent für 2030 fest. Noch interessanter war jedoch, dass das Parlament auch den eigentliche von der Kommission abgelehnten Sanktionsmechanismus/Malus wieder ins Spiel brachte und annahm.

Nachdem Berichterstatterin Dalli die Zustimmung des Parlaments hat, kann sie direkt in die Verhandlungen mit der Kommission und dem Rat/den Mitgliedsstaaten starten. Der Rat wird sich am 9. Oktober in Luxemburg treffen, um seine finale Verhandlungsposition zu bestimmen. Es kann jedoch erwartet werden, dass auch der Rat die ursprünglich vorgeschlagenen Ziele der Kommission verstärkt. Momentan fordern 19 Mitgliedsstaaten (64.2% der Stimmen) ein 40 Prozent-Ziel. Da jedoch für eine Mehrheit 65 Prozent der Stimmen notwendig sind, bleibt abzuwarten, ob Österreich, als Ratsvorsitzende, für die 40 Prozent stimmen wird. Aktuell scheint Österreich jedoch 35 Prozent zu bevorzugen. Autonation Deutschland beispielsweise unterstützt nur ein Ziel von 30 Prozent.

Dokumente:

- [Vom Europäischen Parlament am 3. Oktober 2018 angenommene Änderungen \(EN\)](#)

Weitere Links:

- [Euractiv zur Abstimmung im Parlament \(EN\)](#)
- [Transport & Environment zur Abstimmung im Parlament \(EN\)](#)

Status-Quo:***Second mobility package: CO₂ emission standards for new passenger cars***

On 3 October in Strasbourg, the European Parliament voted in favor of a CO₂ reduction target of 40 percent for passenger cars and light commercial vehicles by 2030. The target is higher than what the Commission proposed in November 2017.

On 8 November 2017, the Commission presented the "Clean Mobility Package", which aims to gradually shift the transport sector towards clean mobility and to fulfill the obligations under the Paris Accord. The core of this legislative package were the new CO₂ emission standards for passenger cars and light commercial vehicles for the period after 2020. In its proposal, the Commission stipulated that the average emissions of new cars in 2030 must be 30 percent lower than in 2021. For the year 2025, the Commission set an

interim target of 15 percent to ensure that emission reductions take place as early as possible.

However, the proposals were criticized by many as being too low. Even before the Commission's proposal was announced, nine European capitals tried to promote stricter targets and a minimum number of electric vehicles in production. Governments in the Netherlands, France and Luxembourg also criticized the targets. Environmental associations such as BUND, DUH or VCD even demanded an increase to 60 to 70 percent.

The Commission proposal also combines the CO₂ targets for 2025 and 2030 with a technology-neutral incentive mechanism for emission-free (e.g. electric, fuel cell) and low-emission vehicles (less than 50g CO₂/km; e.g. plug-in hybrids) to give the market a clear signal for investment in clean vehicles. Manufacturers that achieve a share of zero-emission and low-emission vehicles higher than the proposed reference value of 15 percent in 2025 and 30 percent in 2030 will be rewarded with a less stringent CO₂ target. In determining this proportion, the emission behavior of the vehicles concerned is taken into account. An emission-free vehicle therefore counts for more than a low-emission vehicle.

In order to ensure the effectiveness of the targets, the proposal also introduces market surveillance mechanisms. Building on the recommendations of the Scientific Advisory Procedure (SAM) and the European Parliament, the proposal provides for the collection, publication and monitoring of actual fuel consumption data. This will be based on manufacturers' obligation to install standardized fuel consumption meters in new vehicles. In addition, in-service conformity checks will be introduced to ensure that vehicles on the road comply with the values approved for type-approval. In the event of deviations, correction mechanisms shall allow these deviations to be taken into account in the conformity assessment. Each year, the Commission, assisted by the European Environment Agency (EEA), publishes monitoring data for the previous calendar year, including manufacturer-specific CO₂ performance calculations.

The original proposal also included a sanction mechanism or malus, which was removed from the proposal after successful lobbying. In fact, the proposal provided that manufacturers who exceed their specific emission target would have to pay a penalty of €95 per gram of CO₂ per km exceeded for each newly registered vehicle of the manufacturer concerned this year.

The Parliamentary Committee on the Environment, Public Health and Food Safety (ENVI) was in charge of the dossier. Rapporteur Miriam Dalli (S&D) tried to reinforce the ambitions of the proposal, which ultimately had an impact. For example, on 3 October in Strasbourg, Parliament supported Dallis' report, which was voted on by the ENVI Committee in mid-September and agreed on a target of 20 percent for 2020 and 40 percent by 2030. The MEPs also adopted the EU executive's incentive system for the sale of low-emission and zero-emission cars and set targets of 20 percent for 2025 and 35 percent for 2030. Even more interesting, however, was the fact that the Parliament also brought the actual sanction mechanism/malus rejected by the Commission back into play and adopted it.

Once the rapporteur, Mrs Dalli, has the approval of Parliament, she can start negotiations directly with the Commission and the Council/Member States. The Council will meet in Luxembourg on 9 October to determine its final

negotiating position. However, it can be expected that the Council will also strengthen the Commission's originally proposed objectives. Currently, 19 Member States (64.2% of the votes) demand a 40 percent target. However, as 65 percent of the votes are necessary for a majority, it remains to be seen whether Austria, as Council President, will vote for the 40 percent. At present, however, Austria seems to prefer 35 percent. Car nation Germany, for example, supports only a target of 30 percent.

Documents:

- [Amendments adopted by the European Parliament on 3 October 2018](#)

Further Links:

- [Euractiv on the vote of the European Parliament](#)
- [Transport & Environment on the vote of the European Parliament](#)

Maut / Road Charges (unverändert/unchanged)**Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges**

Letzter Stand: 31/05/2017 Veröffentlichung des EU Road Packages durch EC, darin u.a. Regelungen zur Maut und dem europäischen elektronischen Mautsystem, Seite der Kommission zum Road Package [hier](#)

Status-Quo:

Publication of the EU Road Package by the EC, i.e. Regulations on road charges and the European electronic toll system, Site of the Commission's road package [here](#)

Letzter Stand: Nachdem Österreich kürzlich die EU-Ratspräsidentschaft übernommen hat, bleibt abzuwarten, was mit der Eurovignetten-Richtlinie geschieht. Die Erfahrungen Österreichs als Transitland für den Güterverkehr werden bei der Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie zur Einführung einer entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr erforderlich sein. Es ist jedoch bekannt, dass Österreich nicht gerade ein starker Befürworter der Abschaffung des auch in Österreich verwendeten Vignettensystems ist.

Status-Quo: *Now that Austria has recently taken over the Presidency of the Council of the EU, it remains to be seen what happens with the Eurovignette Directive. Austria's experience as a transit country for freight transport will be necessary in the revision of the Eurovignette Directive to introduce a distance-based road user charge. It is well known, however, that Austria is not exactly a strong supporter of the abolition of the vignette system also used in Austria.*

Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data

Letzter Stand: 25/05/2018 Datenschutz-Grundverordnung tritt in Kraft

Status Quo:

General Data Protection Regulation enters into force

17/05/2018 Drittes Mobilitätspaket: Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: Eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft

*Third Mobility Package: On the road to automated mobility:
An EU strategy for mobility of the future*

13/03/2018 Parlament billigt den Bericht des TRAN-Ausschusses über die Mitteilung der Kommission "Eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme".

Parliament approves the TRAN Committee Report on the Commission Communication "A European Strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems"

18/10/2017 Veröffentlichung der GEAR 2030 Schlussfolgerungen

Publication of the GEAR 2030 Conclusions

Letzter Stand:

Autonomes Fahren im europäischen Verkehrswesen

Am 29. August stellte Berichterstatter Wim van de Camp (EVP) seinen Berichtsentwurf zu autonomem Fahren im europäischen Verkehr, welcher den Vorschlag der Kommission über sichere Systeme für die automatisierte Mobilität auf der Straße (3. Mobilitätspaket) ergänzen soll. Insbesondere sollte die Kommission unverzüglich noch offene regulatorische Fragen im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren auf Straßen wie Haftung, Datenschutz, Datenverwendung von Fahrzeugen und Strecken sowie Cybersicherheit angehen. Auch die Normungsbemühungen auf internationaler Ebene sollten vorangetrieben werden, um die Interoperabilität von Fahrzeugen und Infrastrukturen über die Grenzen hinweg sicherzustellen.

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) arbeitet zurzeit an einer Stellungnahme für den Verkehrsausschuss (TRAN) zu diesem INI-Bericht. IMCO hat die ausschließliche Kompetenz in den Bereichen Normung, Produktsicherheit und Verbraucherschutz. Der Entwurf einer Stellungnahme des Berichterstatters Arndt Kohn (S&D) schlägt insbesondere vor, die noch offenen Fragen des Datenschutzes, der Nutzung von Fahrzeug- und Streckendaten sowie der Cybersicherheit umgehend anzugehen. Darüber hinaus müssen die Normungsbemühungen auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der UNECE und des Wiener Übereinkommens, weiter koordiniert werden und dazu beitragen, eine nahtlose Interoperabilität der Fahrzeuge über die Grenzen hinweg zu gewährleisten. Aufbauend auf den wachsenden Erfahrungen mit automatisierten Fahrzeugen der Stufe 3 sollten sich die Forschungsanstrengungen mit neuen Phänomenen wie der Selbstzufriedenheit der Fahrer befassen. Da Systeme der künstlichen Intelligenz eine immer größere Rolle spielen, ist es auch dringend erforderlich, Richtlinien zu ethischen Fragen solcher Systeme in autonomen Fahrzeugen zu entwickeln.

Über den Bericht wird final am 22. November 2018 im TRAN-Ausschuss abgestimmt.

Dokumente:

- [INI-Berichtsentwurf des TRAN-Ausschusses zu autonomem Verkehr in Europa \(EN\)](#)
- [Entwurf: Stellungnahme ITRE-Ausschuss \(EN\)](#)
- [Entwurf: Bericht IMCO-Ausschuss \(EN\)](#)

Status-Quo: Autonomous Driving in European Transportation:

On 29 August, rapporteur Wim van de Camp (EPP) presented his draft report on autonomous driving in European transport, which complements the Commission's proposal on safe systems for automated mobility on the road (3rd mobility package). In particular, the Commission should immediately address outstanding regulatory issues related to autonomous driving on roads such as liability, data protection, data use of vehicles and routes and cyber-security. Standardization efforts at international level should also be stepped up to ensure interoperability of vehicles and infrastructures across borders.

The Internal Market and Consumer Protection Committee (IMCO) is currently preparing an opinion for the Transport Committee (TRAN) on this INI report. IMCO has exclusive competence in the fields of standardization, product safety and consumer protection. In particular, the draft opinion by rapporteur Arndt Kohn (S&D) suggests that the outstanding issues of data protection, use of vehicle and route data and cyber security should be addressed without delay. In addition, standardization efforts at international level, in particular within the UNECE and the Vienna Convention, must continue to be coordinated and help to ensure seamless interoperability of vehicles across borders. Building on the growing experience with Level 3 automated vehicles, research efforts should address new phenomena such as driver self-satisfaction. As artificial intelligence systems play an increasingly important role, there is also an urgent need to develop guidelines on ethical issues of such systems in autonomous vehicles.

The report will be voted on in the TRAN Committee on 22 November 2018.

Documents:

- [INI Draft report of the TRAN Committee on Autonomous Transport in Europe](#)
- [IMCO draft report on autonomous driving in European transport](#)
- [ITRE draft opinion](#)

Straßenverkehrssicherheit / Road Safety (unverändert / unchanged)

| | | |
|--|------------|--|
| Letzter Stand Status Quo: | 17/05/2018 | Drittes Mobilitätspaket: Überarbeitung der Allgemeinen Sicherheitsverordnung <i>Third Mobility Package: Revision of the General Safety Regulation</i> |
| | 25/04/2017 | Abstimmung über den INI-Bericht zum Thema Tacho-Manipulation <i>Vote on the INI report on Odometer Manipulation</i> |
| | 14/11/2017 | Verabschiedung der Resolution „Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU“ <i>Adoption of the resolution "Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU"</i> |

- 14/07/2017 Veröffentlichung der Road-Map zur Überprüfung der Verordnung (EG) 661/2009/EG und 78/2009
Publication of the Road-Map on the revision of Regulation (EG) 661/2009/EG und 78/2009
- 12/12/2016 Veröffentlichung des Berichts der Kommission an das Parlament und den Rat: Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU
Publication of the Report of the Commission to the Parliament and the Council: Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU

Letzter Stand: Mit dem dritten Mobilitätspaket vom 17. Mai wurde auch eine umfassende Überarbeitung der Fahrzeugsicherheitsnormen vorgestellt. Eine ausführliche Behandlung dieses Gesetzespakets finden Sie im Newsletter Mai-Juni.

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments wird voraussichtlich Anfang Dezember über die neuen Vorschriften abstimmen. Der Bericht des Parlaments über die Vorschläge wird von Daniela Aiuto (EFD) geleitet.

Status-Quo: *A comprehensive revision of vehicle safety standards was also presented in the third mobility package of 17 May. A detailed discussion of this legislative package can be found in the Newsletter May-June.*

The Transport Committee of the European Parliament is expected to vote on the new rules in early December. Parliament's report on the proposals will be chaired by Daniela Aiuto (EVS).

Termine / Dates

Sitzungstermine / Meeting Dates

Rat / Council

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 29-30/10/2018
Transport, Telecommunications and Energy Council

Rat für Wettbewerb / 29/11/2018
Competitiveness Council

Rat für Justiz und Inneres / 11/10/2018
Council of Justice and Home Affairs

Rat für Umwelt / 09/10/2018
Council of Environment

Plenum / Plenary 22-15/10/2018 (Agenda)

Ausschüsse / Committees

Umwelt /Environment (ENVI) 10-11/10/2018 (Agenda)

| | |
|---|--|
| | - Item 14: Promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles |
| Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) <i>Internal Market / Consumer</i> | 10-11/10/2018 (Agenda) - Item 16: Autonomous driving in European Transport |
| Justiz und Inneres (LIBE) <i>Justice & Home Affairs</i> | 10-11/10/2018 (Agenda) |
| Verkehr / Transport (TRAN) | 08/10/2018 (Agenda) - Item 26: Type-approval requirements 09/10/2018 (Agenda) 15/10/2018 (Agenda) |

Veranstaltungen (Brüssel) / *Events (Brussels)*

| | |
|---------------|--|
| 16/10/2018 | Connected Transport Summit 2018 |
| 17-18/10/2018 | Avere E-Mobility Conference 2018 (AEC 2018) |
| 21/11/2018 | Autonomous Mobility - Land, Sea & Air. What role for standards? (Stakeholder workshop) |

EAC-Veranstaltungen / *EAC-Events*

| | |
|-------------|--|
| 5-6/11/2018 | EAC-Fall Meeting 2018 in Berlin, Germany |
|-------------|--|