



69, Avenue Michel-Ange  
B-1000 Brussels  
[www.eac-web.eu](http://www.eac-web.eu)

## **E A C – N E W S L E T T E R**

**Dezember – Januar / *December – January* 2019**

---

<b>THEMEN / <i>CONTENTS</i></b>	<b>Seite / <i>Page</i></b>
<b>Fahrzeugemissionen / <i>Car Emissions</i> .....</b>	<b>1</b>
<b>Maut / <i>Road Charges (unverändert / <i>unchanged</i>)</i> .....</b>	<b>5</b>
Europäische PKW-Maut / <i>European Passenger Road Charges</i> .....	5
<b>Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / <i>Access to Car Data (unverändert / <i>unchanged</i>)</i> ..</b>	<b>6</b>
<b>Straßenverkehrssicherheit / <i>Road Safety (unverändert / <i>unchanged</i>)</i> .....</b>	<b>8</b>
<b>Termine / <i>Dates</i> .....</b>	<b>11</b>
Sitzungstermine / <i>Meeting Dates</i> .....	11
Veranstaltungen (Brüssel) / <i>Events (Brussels)</i> .....	12
EAC-Veranstaltungen / <i>EAC-Events</i> .....	12

---

**Fahrzeugemissionen / Car Emissions**

<b>Letzter Stand:</b> <b>Status Quo:</b>	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 triologue 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: CO2-Emissionsstandards für neue Pkw**

Knapp zwei Monate nachdem die Trilogverhandlungen über neue Vorschriften zur Verringerung der CO2-Emissionen von Leichtfahrzeugen (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) begonnen hatten, wurde nun am 17. Dezember nach fünf Verhandlungsrunden eine Einigung erzielt.

Schon vor Beginn der Verhandlungen wurde deutlich, dass es sehr schwierig sein würde, die ehrgeizigen Ziele des Parlaments mit denen der Mitgliedstaaten und der Kommission zu verbinden. So mancher hatten nicht mehr geglaubt, dass bis zum Jahresende eine Einigung erzielt werden würde.

	<b>2025</b>	<b>2030</b>
Europäische Kommission	15%	30%
Europäisches Parlament	20%	40%
Rat der EU	15%	35%
<b>Kompromiss</b>	15%	37.5%

*Übersicht - CO2-Emissionsminderungsziele der EU-Institutionen (Pkw)*

Die Vereinbarung sieht nun vor, dass die CO2-Emissionen von Neuwagen bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 37,5 Prozent reduziert werden müssen. Somit gleicht der Wert des Zwischenziels 2025 dem des ursprünglichen Kommissionsvorschlags und dem der Allgemeinen Ausrichtung des Rates. Das Parlament plädierte für eine Reduzierung von 20 Prozent bis 2025. Das Ziel für 2030 ist dagegen ein Musterbeispiel eines Kompromisses zwischen Rat und Parlament. Die Verhandlungsführer einigten sich auf die goldene Mitte. Jedoch liegt es 7.5 Prozent über dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag.

Aktuell gilt EU-weit, dass Neuwagen im Durchschnitt ihrer Flotte 2021 nicht mehr als 95 Gramm CO2 pro Kilometer aufstoßen sollen. Von diesem Wert 2021 wird die Senkung der CO2-Werte berechnet. Zuletzt lag der EU-Durchschnitt bei 118.5 Gramm.

Zusätzlich zu den CO2-Zielen, einigten sich die Unterhändler der Mitgliedsstaaten und des Parlaments auf ein Anreizsystem für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge (>50 Gramm CO2 pro Kilometer) in Ländern, in denen der Absatz gering war. Für diese Länder gilt ein Bonus-Multiplikator von 0,7, um die Anzahl der saubereren Autos zu erhöhen. Erreicht der Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge 5 Prozent der Flotte eines Landes, endet der Multiplikator.

Während der Verhandlungen sorgte insbesondere dieser Abschnitt für Diskussionsstoff. Der Rat sah eigentlich eine Doppelzählung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge in jenen EU-Mitgliedstaaten vor, deren Umsatz unter 60% des EU-Durchschnitts liegt (2021). Mit Hilfe dieser Regelung hätten Autohersteller sich aussuchen können, wo sie ihre emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeuge registrieren lassen. Folglich könnten Hersteller ihre Autos in einem doppelt gezählten Land registrieren, aber dann kurz darauf in einem anderen Land mit einem größeren Markt verkaufen.

Einen Rückschlag erlitt das Parlament jedoch bei der Einführung eines Malus, um Automobilhersteller, welche nicht genügend emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge liefern, zu sanktionieren. Dieser wurde vom Rat und der Kommission blockiert.

Kleine Autohersteller, die weniger als 300 000 Autos pro Jahr produzieren, werden von allen Regelungen bis zum Jahr 2028 ausgenommen.

Der vorläufige Text muss noch vom Plenum des Europäischen Parlaments und vom Rat formell genehmigt werden.

Insgesamt wurde die Vereinbarung sehr unterschiedlich aufgenommen. Während die Automobilindustrie die Ziele als "völlig unrealistisch" bewertete, kritisierten Umweltverbände wie Transport and Environment die Vereinbarung als unzureichend.

Gemessen an den Zielen des Übereinkommens von Paris muss jedoch festgehalten werden, dass die jetzige Vereinbarung nicht ausreicht. Eine Erhöhung der Ziele um 7.5 Prozent bis 2030 mag zunächst ambitioniert klingen, jedoch gilt dies nur für Neufahrzeuge. Mit Blick auf die gesamte Flotte, inklusive der jetzt schon im Betrieb befindlichen Fahrzeuge, wäre bei Erreichung der jetzigen Ziele lediglich eine Senkung um 15-20 Prozent möglich.

Ein weiteres Problem könnte das sehr niedrige Zwischenziel von 15 Prozent bis 2025 sein. Je niedriger die Ambitionen für 2025, desto höher müssen sie sein, um die Ziele für 2030 zu erreichen. Das niedrige Ziel für 2025 ist lediglich eine unangemessene Verzögerung der dringend benötigten Fortschritte.

Erst vor wenigen Tagen hatten sich auf dem Klimagipfel in Kattowitz Staaten wie Deutschland für eine strenge Klimapolitik ausgesprochen. Mit dem jetzigen Zielen wird wieder einmal deutlich, dass es einen relevanten Unterschied zwischen reiner Rhetorik und realem Handeln gibt.

Trotz aller Kritik sind die Ziele jedoch ehrgeiziger als befürchtet. Und die Tatsache, dass es überhaupt eine Einigung gab, kann in den schwierigen Verhandlungen durchaus positiv bewertet werden.

#### **Weitere Links:**

- [Allgemeine Ausrichtung des Rates \(EN\)](#)
- [Mitteilung der enttäuschten Mitgliedsstaaten \(EN\)](#)
- [Euractiv zu den Trilogverhandlungen \(EN\)](#)
- [Analyse von Transport & Environment \(EN\)](#)
- [Euractiv: Verkehr und die Klimazukunft der EU im Jahr 2050](#)

#### **Status-Quo:**

#### **CO2 emission standards for new passenger cars**

*Less than two months after the trilogue negotiations on new regulations to reduce CO2 emissions from light vehicles (passenger cars and light commercial vehicles) began, an agreement was reached on 17 December after five rounds of negotiations.*

*Even before negotiations started, it became clear that it would be very difficult to combine Parliament's ambitious objectives with those of the Member States and the Commission. Some had no longer believed that an agreement would be reached by the end of the year.*

	<b>2025</b>	<b>2030</b>
<i>European Commission</i>	<i>15%</i>	<i>30%</i>
<i>European Parliament</i>	<i>20%</i>	<i>40%</i>

<i>Council of the EU</i>	<i>15%</i>	<i>35%</i>
<b>Compromise</b>	<b>15%</b>	<b>37.5%</b>

*Overview - CO<sub>2</sub>-emission reduction targets (cars)*

*The agreement now stipulates that CO<sub>2</sub> emissions from new cars must be reduced by 15 percent by 2025 and by 37.5 percent by 2030. Thus, the value of the 2025 interim target is similar to that of the Commission's original proposal and that of the Council's General Approach. Parliament argued for a 20 percent reduction by 2025, but the 2030 target is a prime example of compromise between the Council and Parliament. The negotiators agreed on the golden mean. However, it is 7.5 percent higher than the original Commission proposal.*

*Currently, the EU-wide average for new cars in 2021 is not to exceed 95 grams of CO<sub>2</sub> per kilometre. From this value 2021 the reduction of the CO<sub>2</sub> values is calculated. The most recent EU average was 118.5 grams.*

*In addition to the CO<sub>2</sub> targets, Member State and Parliament negotiators agreed on an incentive system for low-emission and zero-emission vehicles (>50 grams of CO<sub>2</sub> per kilometre) in countries where sales were low. A bonus multiplier of 0.7 applies to these countries in order to increase the number of clean cars. If the share of low-emission and zero-emission vehicles reaches 5 percent of a country's fleet, the multiplier ends.*

*During the negotiations, this section in particular provided material for discussion. The Council actually envisaged a double counting of low-emission and zero-emission vehicles in those EU Member States whose turnover is below 60% of the EU average (2021). This scheme would have allowed car manufacturers to choose where to register their low-emission and zero-emission vehicles. As a result, manufacturers could register their cars in a double-counted country, but then shortly afterwards sell them in another country with a larger market.*

*However, Parliament suffered a setback with the introduction of a malus to penalise car manufacturers who do not supply enough zero-emission and low-emission vehicles. This was blocked by the Council and the Commission. Small car manufacturers producing less than 300 000 cars per year will be exempted from all regulations until 2028.*

*The provisional text still has to be formally approved by the plenary of the European Parliament and the Council.*

*Overall, the agreement was received very differently. While the automotive industry judged the targets to be "totally unrealistic", environmental organisations such as Transport and Environment criticised the agreement as inadequate.*

*However, in view of the objectives of the Paris Convention, it has to be said that the current agreement is not sufficient. An increase in the targets by 7.5 percent by 2030 may sound ambitious at first, but this only applies to new vehicles. With regard to the entire fleet, including the vehicles already in service, only a reduction of 15-20 percent would be possible if the current targets were achieved.*

*Another problem could be the very low interim target of 15 percent by 2025. The lower the ambitions for 2025, the higher they have to be to reach the*

2030 targets. The low 2025 target is merely an unreasonable delay in much needed progress.

Only a few days ago, at the climate summit in Katowice, countries such as Germany spoke out in favour of a strict climate policy. With the current targets, it is once again clear that there is a relevant difference between pure rhetoric and real action.

Despite all the criticism, however, the targets are more ambitious than feared. And the fact that there was any agreement at all can be assessed positively in the difficult negotiations.

**Further Links:**

- [Council's general approach](#)
- [Statement to the minutes by "disappointed Member States"](#)
- [Euractiv on the trioque](#)
- [Analysis by Transport & Environment](#)
- [Euractiv: Transport and the EU's 2050 climate future](#)

**Maut / Road Charges (unverändert / unchanged)**

**Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges**

**Letzter Stand:** 25/10/2018 Annahme durch das Europäische Parlament  
**Status-Quo:**

Adoption by the European Parliament

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](#)

*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:** Am 25. Oktober hat das Parlament mehrheitlich für den Vorschlag der Kommission zum Ersetzen der zeitbasierten Vignettensysteme gestimmt. Kern des Vorschlags ist eine zweistufige Abschaffung der zeitbasierten Vignetten. Stattdessen argumentiert die Kommission für eine digitalisierte streckenbezogene Mautgebühr nach dem Nutzerprinzip. Danach sollen die Distanzen, die Verkehrsteilnehmer auf den entsprechenden Strecken zurücklegen, gemessen werden und anschließend als Basis für die Berechnung der Maut dienen. Eine Erhebung von Gebühren auf Grundlage der Entfernung soll das tatsächliche Maß der Nutzung, Emissionen und Umweltverschmutzung besser widerspiegeln. Bis 2023 soll so eine streckenbasierte Maut für Lastwagen eingeführt werden und bis zum Jahr 2027 dann für alle 4 Fahrzeuge „anderer Kategorien“, einschließlich Pkw. Darüber hinaus sollen emissionsfreie Autos 75 Prozent weniger zahlen als andere und die generelle Höhe der Straßennutzungsgebühr von der CO2- und anderen Luftschadstoffbilanzen des Fahrzeugs sowie anderen externen Kosten, wie Lärm oder Verkehrsüberlastung, abhängig gemacht werden.

**Weitere Links:**

- [Pressemitteilung des Parlaments zur Abstimmung über die europäische Maut](#)

- Verfahrensakte zum Vorschlag (EN)

**Status-Quo:**

*On 25 October, a majority in Parliament voted in favour of the Commission's proposal to replace time-based vignette systems. The core of the proposal is a two-stage abolition of time-based vignettes. Instead, the Commission argues in favour of a digitised route-based toll based on the user principle. According to this principle, the distances travelled by road users on the relevant routes are to be measured and then used as the basis for calculating the toll. A charging system based on distance should better reflect the actual level of use, emissions and pollution. By 2023, a distance-based toll is to be introduced for trucks and by 2027 for all 4 vehicles of "other categories", including passenger cars. In addition, zero-emission cars will pay 75 percent less than others and the general level of the road user charge will depend on the vehicle's CO2 and other air pollutant balances and other external costs such as noise or congestion.*

**Further Links:**

- [Parliament press release on the vote on European tolls](#)
- [Procedural file on the proposal](#)

**Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data (unverändert / unchanged)**

**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***

Im Januar 2019 wird im Plenum des Europäischen Parlaments über den Bericht „Autonomes Fahren im europäischen Verkehrswesen“ von Berichterstatter Wim van de Camp (EVP) abgestimmt.

Der Bericht soll den Vorschlag der Kommission über sichere Systeme für die automatisierte Mobilität auf der Straße (3. Mobilitätspaket) ergänzen. Insbesondere sollte die Kommission unverzüglich noch offene regulatorische Fragen im Zusammenhang mit autonomem Fahren klären. Dies betrifft vor allem Haftung, Datenschutz, Datenverwendung sowie allgemeine Cybersicherheit. Auch die Normungsbemühungen auf internationaler Ebene sollten vorangetrieben werden, um die Interoperabilität von Fahrzeugen und Infrastrukturen über staatliche Grenzen hinweg sicherzustellen. Auch die Forderung nach Sofortmaßnahmen beim Thema „Zugang zu Daten im Fahrzeug“, wurde in den letzten Sitzungen immer lauter. Es gab jedoch auch Stimmen, welche für einen differenzierteren und nicht überstürzten Ansatz argumentierten.

Der federführende TRAN-Ausschuss erhielt Stellungnahmen vom Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO), dem Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie (ITRE) sowie vom Rechtsausschuss (JURI).

Die Ausschüsse schlugen insbesondere vor, die noch offenen Fragen des Datenschutzes, der Nutzung von Fahrzeug- und Streckendaten sowie der Cybersicherheit umgehend anzugehen. Darüber hinaus müssten die Regulierungsbemühungen 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 sollten sich die Forschungsanstrengungen mit neuen Phänomenen, wie beispielsweise der Wahrnehmung 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.

**Weitere Links:**

- [Verfahrensakte: Autonomes Fahren im europäischen Verkehr \(EN\)](#)

**Status-Quo:*****Autonomous Driving in European Transportation:***

*In January 2019 the European Parliament plenary will vote on the report "Autonomous Driving in European Transport" by rapporteur Wim van de Camp (EPP).*

*The report is intended to complement the Commission's proposal on safe systems for automated mobility on the road (3rd mobility package). In particular, the Commission should immediately clarify outstanding regulatory issues related to autonomous driving. This concerns in particular liability, data protection, data use and general cyber security. Standardisation efforts at international level should also be pursued to ensure interoperability of vehicles and infrastructures across national borders. The call for immediate action on access to data in the vehicle has also become louder in recent sessions. However, there were also voices in favour of a more differentiated and not rash approach.*

The lead TRAN Committee received opinions from the Internal Market and Consumer Protection Committee (IMCO), the Industry, Research and Energy Committee (ITRE) and the Legal Affairs Committee (JURI).

In particular, the Committees suggested that the outstanding issues of data protection, use of vehicle and route data and cyber security should be addressed immediately. Furthermore, regulatory efforts at international level, in particular within the UNECE and the Vienna Convention, should continue to be coordinated and contribute to ensuring seamless interoperability of vehicles across borders. Building on the growing experience with automated vehicles, research efforts should address new phenomena such as driver perception. 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.

**Further Links:**

- [Procedure file: Autonomous driving in European transport](#)

**Straßenverkehrssicherheit / Road Safety (unverändert / unchanged)**

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

**Letzter Stand:** **Typgenehmigung und allgemeine Sicherheit**

Mit dem dritten Mobilitätspaket vom 17. Mai wurde auch eine umfassende Überarbeitung der Fahrzeugsicherheitsnormen vorgestellt, mit der 16 Sicherheitstechnologien (z.B. automatische Notbremsung,

Fahrspurassistenten usw.) in die allgemeine Sicherheitsverordnung der EU aufgenommen werden soll, um über einen Zeitraum von 15 Jahren die Zahl der Todesfälle um 25 000 Tote zu reduzieren. Eine ausführliche Behandlung dieses Gesetzespakets finden Sie im Newsletter Mai-Juni.

Am 17. Dezember beschäftigte sich der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz den Berichtsentwurf von Berichterstatterin Róza Gräfin von Thun Und Hohenstein über den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über die Sicherheit von Kraftfahrzeugen prüfen.

Der IMCO-Ausschuss erhält Stellungnahmen vom Umweltausschuss (ENVI), dem Industrie- und Forschungsausschuss (ITRE) sowie vom Verkehrsausschuss (TRAN).

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments wird voraussichtlich am 10. Januar über die neuen Vorschriften abstimmen. Eigentlich sollte bereits Anfang Dezember abgestimmt werden. Berichterstatter Matthijs van Miltenburg (ALDE) stimmt zum Großteil dem Kommissionsvorschlag zu. Van Miltenburg hält es jedoch für notwendig, in den Vorschlag einige Garantien aufzunehmen. Die neuen Sicherheitsfeatures sollten für alle Kraftfahrzeuge verbindlich sein, unabhängig von Fahrzeugsegment und Luxus. Darüber hinaus ist er der Ansicht, dass die Kommission nicht spezifisch genug ist, wenn es um den Schutz personenbezogener Daten geht, insbesondere im Hinblick auf die Verwendung des Ereignis-(Unfall-)Datenschreibers. Er ist fest davon überzeugt, dass einige Garantien im Zusammenhang mit dem Eigentum und dem Zugang zu diesen Daten vorgesehen werden sollten. Der Berichterstatter betont auch, dass die Kosteneffizienz der neuen Maßnahmen gewährleistet sein sollte, damit die Fahrzeuge für die Endverbraucher erschwinglich bleiben.

Eine interessante Debatte wurde nun von der britischen Zeitung The Guardian ins Rollen gebracht, die dem Europäischen Automobilherstellerverband (ACEA) vorwirft aktiv Lobbyarbeit gegen die Einführung von intelligenten Geschwindigkeitsassistenzsystemen (engl. Intelligent Speed Adaption, ISA) zu betreiben. ISA-Systeme können mit Hilfe von Verkehrszeichenerkennungskameras und GPS-gestützten Datenbanken aktiv verhindern, dass Fahrer die Höchstgeschwindigkeit überschreiten. ACEA behauptet jedoch, dass ISA aufgrund falscher Verkehrszeichen und veralteter Informationen in der Praxis immer noch mangelhaft sei. Außerdem können Kameras nicht alle Szenarien vorhersehen, beispielsweise wegen Sichtbehinderungen. Stattdessen seien Geschwindigkeitsbegrenzungs-Informationssysteme (Speed Limit Information, SLI) „in Kombination mit einer besseren Durchsetzung und Fahrertraining“ eine „effektive Alternative“. Statt aktiv die Geschwindigkeit zu reduzieren, zeigen SLI-Systeme nur Warnungen an, die aber auch ignoriert werden können.

The Guardian behauptet nun auf Grundlage zugespielter Briefe, dass ACEA im November eben diese Behauptungen von seiner Website entfernen musste. So habe das Verkehrsforschungslabor (TRL), welches zuvor eine detaillierte Analyse der Verkehrsunfallstatistiken und der Stärken und Schwächen vorgeschlagenen Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt hatte, die Behauptung der ACEA als „nicht wahr“ und „schädlich für ihren [TRLs]

Ruf“ deklariert. Direktor des TRL Richard Cuerden sagte explizit: „Wenn heute jedes [Fahrzeug] in der EU28 mit SLI anstelle von ISA ausgestattet wäre, würden jedes Jahr etwa 1.300 weitere Menschen auf unseren Straßen getötet. SLI ist keine effektive Alternative zu ISA“ [übersetzt].

Wenn man sich jedoch die im parlamentarischen Ausschuss eingereichten Änderungsanträge (Stand: 17.12.2018) anschaut, fällt schnell auf, dass sich die exakte Formulierung der ACEA hier wiederfindet. So brachten eine Reihe von MEPs der EVP (Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt, Andor Deli und Massimiliano Salini) sowie Jacqueline Foster der EKR das SLI-System als „effektive Alternative“ ein. Dies sei ein Resultat von erfolgreichem Lobbying, so The Guardian. Und die Übereinstimmung wirft durchaus Fragen auf.

Doch warum sollten Automobilhersteller etwas gegen ISA-Systeme haben, wenn diese viele Tote auf der Straße verhindern könnten? Darüber lässt sich nur spekulieren. So könnten eventuell ISA-Technologien die Verkaufszahlen schneller Autos drücken. Doch selbst wenn ISA noch fehlerhaft ist und zu Frustration auf der Straße führt, hat die Technologie das Potential Menschenleben zu retten. Wenn nur ein Mensch durch diese Technologie vor dem Tod bewahrt werden kann, dann ist diese Technologie „effektiv“. Das Fehler des ISA (bspw. wegen alter Informationen) zu Unfällen führen kann, ist bisher in keiner Studie nachgewiesen. Belege für die Behauptung des ACEA gibt es bisher nicht. Belege, dass ISA auch schon jetzt erfolgreich funktioniert, gibt es hingegen viele.

In der allgemeinen Ausrichtung des Rates sind ISA bisher noch enthalten.

Sobald das Europäische Parlament seinen eigenen Standpunkt in erster Lesung festgelegt hat, wird der Rat Verhandlungen mit dem Parlament aufnehmen.

#### **Weitere Links:**

- [Verfahrensakte: Typgenehmigung und allgemeine Sicherheit \(EN\)](#)
- [Verfahrensakte: Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur \(EN\)](#)
- [Bericht von The Guardian \(EN\)](#)
- [Änderungsanträge \(EN\)](#)

#### **Status-Quo:**

##### ***Type-approval and general safety***

*An interesting debate has now been launched by the British newspaper The Guardian, which accuses the European Automobile Manufacturers Association (ACEA) of actively lobbying against the introduction of Intelligent Speed Adaptation (ISA) systems. ISA systems can use traffic sign recognition cameras and GPS-based databases to actively prevent drivers from exceeding the speed limit. ACEA claims, however, that ISA is still deficient in practice due to wrong traffic signs and outdated information. In addition, cameras cannot predict all scenarios, for example, due to visual impairments. Instead, Speed Limit Information (SLI) systems "in combination with better enforcement and driver training" are an "effective alternative". Instead of actively reducing speed, SLI systems only display warnings that can be ignored.*

*The Guardian now claims, based on leaked letters, that ACEA had to remove these allegations from its website in November. For example, the Traffic Research Laboratory (TRL), which had previously conducted a detailed analysis of traffic accident statistics and the strengths and weaknesses of proposed safety measures, declared ACEA's allegation "not true" and "harmful to its [TRL's] reputation". TRL Director Richard Cuerden explicitly said: "If every [vehicle] in the EU28 today were equipped with SLI instead of ISA, about 1,300 more people would be killed on our roads every year. SLI is not an effective alternative to ISA.*

*However, if you look at the amendments tabled in the parliamentary committee (status: 17.12.2018), you will quickly notice that ACEA's exact wording can be found here. A number of MEPs of the EPP (Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt, Andor Deli and Massimiliano Salini) and Jacqueline Foster of the EKR introduced the SLI system as an "effective alternative". This is a result of successful lobbying, says The Guardian. And the agreement certainly raises questions.*

*But why should car manufacturers have anything against ISA systems when they could prevent many deaths on the road? We can only speculate about that. ISA technologies could possibly reduce the sales figures of faster cars. But even if ISA is still flawed and leads to frustration on the road, the technology has the potential to save lives. If only one person can be saved from death by this technology, then this technology is "effective". The error of ISA (e.g. because of old information) can lead to accidents, has so far not been proven in any study. There is no evidence for ACEA's assertion so far. On the other hand, there is a lot of evidence that ISA is already working successfully.*

*ISA are still included in the general orientation of the Council.*

*Once the European Parliament has established its own position at first reading, the Council will start negotiations with Parliament.*

#### **Further Links:**

- [Procedure file: Type approval and general safety](#)
- [Procedure file: Road infrastructure safety management](#)
- [Report by the Guardian](#)
- [Amendments](#)

## **Termine / Dates**

### **Sitzungstermine / Meeting Dates**

#### **Rat / Council**

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie <i>Transport, Telecommunications and Energy Council</i>	04/03/2019
Rat für Wettbewerb / <i>Competitiveness Council</i>	18/02/2019
Rat für Justiz und Inneres /	07/03/2019

*Council of Justice and Home Affairs*

Rat für Umwelt /  
*Council of Environment* 05/03/2019

**Plenum / Plenary** Strasbourg: 14-17/01/2019 (Agenda)

**Ausschüsse / Committees**

Umwelt /*Environment* (ENVI) 07/01/2019 (Agenda)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO)  
*Internal Market / Consumer* 21-22/01/2019 (Agenda, tba)

Justiz und Inneres (LIBE)  
*Justice & Home Affairs* 07/01/2019 (Agenda)  
10/01/2019 (Agenda)

Verkehr / *Transport* (TRAN) 10/01/2019 (Agenda)  
- Item 11: General Safety of vehicles  
- Item 12: Road infrastructure safety

Rechtsangelegenheiten / *Legal Affairs* (JURI) tba

**Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)**

Derzeit gibt es keine relevanten Veranstaltungen in Brüssel. / *There are currently no relevant events in Brussels.*

**EAC-Veranstaltungen / EAC-Events**

18-19/03/2019 EAC-Spring Meeting 2019 in Banja Luka  
19-21/11/2019 EAC-Fall Meeting 2019 in Brussels