



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

## **EAC – NEWSLETTER**

**November – Dezember / November – December 2018**

### **THEMEN / CONTENTS**

**Seite / Page**

<b>Fahrzeugemissionen / Car Emissions</b> .....	<b>1</b>
<b>Maut / Road Charges (unverändert / unchanged)</b> .....	<b>5</b>
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges .....	5
<b>Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data</b> .....	<b>6</b>
<b>Straßenverkehrssicherheit / Road Safety</b> .....	<b>9</b>
<b>Termine / Dates</b> .....	<b>12</b>
Sitzungstermine / Meeting Dates.....	12
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels) .....	13
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events.....	13

**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**

Nachdem sich am 3. Oktober das Parlament und am 9. Oktober der Rat auf neue Vorschriften zur Verringerung der CO2-Emissionen von Leichtfahrzeugen (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) geeinigt hatten, starteten die Trilogverhandlungen bereits am 10. Oktober. Trilogverhandlungen finden gewöhnlich hinter verschlossenen Türen statt. Somit sind nur wenige Details über den aktuellen Verhandlungsstand bekannt. Einige Quellen (z.B. Euractiv) berichten jedoch, dass es wenige bis keine Anzeichen für Fortschritt gibt.

Eines der Haupthindernisse der ersten zwei Verhandlungsrunden war wohl offenbar eine Änderung des Rates zur Doppelzählung von ZLEVs (emissionsarme und- freie Fahrzeuge) in den EU-Mitgliedstaaten, deren Umsatz unter 60% des EU-Durchschnitts liegt (2021). Mit Hilfe dieser Regelung könnten Autohersteller sich aussuchen, wo sie ihre ZLEVs registrieren lassen. So könnten Hersteller ihre Autos in einem doppelt gezählten Land registrieren, aber dann kurz darauf in einem anderen Land mit einem größeren Markt verkaufen. Auf diese Problematik machte bereits im Oktober die Umweltorganisation Transport & Environment aufmerksam und kritisierte dieses offensichtliche Schlupfloch. Momentan würden 15 Länder in die Kategorie der Doppelzählung fallen. Konkrete Beispiele gibt es auch: Hyundai-Kia zum Beispiel registriert in Deutschland und Schweden unter 50 g/km EVs, die dann aber in Norwegen im selben Jahr weiterverkauft werden. Es könnte sein, dass die Kommission nun aufgefordert wird, eine eingehende Bewertung der voraussichtlichen Auswirkungen dieser Änderungen vorzunehmen.

**CO2-Emissionsstandards für neue Pkw: Überblick**

Nachdem das Europäische Parlament am 3. Oktober in Straßburg für ein CO2-Reduktionsziel von 40 Prozent für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 2030 gestimmt hatte, hat sich auch der Rat der EU, und somit die Mitgliedsstaaten, am 9. Oktober nach langen Verhandlungen auf neue CO2-Standards verständigt. Auch die nun vom Rat angestrebten Standards sind höher als jene, die die Kommission im November 2017 vorgeschlagen hatte.

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

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

Laut der allgemeinen Ausrichtung des Rates sollen die durchschnittlichen CO2-Emissionen der in der EU zugelassenen neuen Pkw 2025 um 15 % und 2030 um 35 % niedriger sein als die 2021 geltenden Emissionsgrenzwerte. Dies sind EU-weite Flottenziele. Der CO2-Reduktionsaufwand wird auf die Hersteller auf der Grundlage der durchschnittlichen Masse ihres Fuhrparks verteilt.

Ebenso angepasst wurde der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge. Der Benchmark für Autos für 2030 wurde auf 35% angehoben. Ziel soll außerdem eine bessere Gewichtung emissionsarmer

Fahrzeuge sein. Der Rat einigte sich ferner auf einen besonderen Anreiz für die Hersteller, emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge auf Märkten mit einer geringen Marktdurchdringung dieser Fahrzeuge zu verkaufen. Konkret gibt es eine günstigere Gewichtung für neu zugelassene Personenkraftwagen in den Mitgliedstaaten, in denen der Anteil der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge unter 60% des EU-Durchschnitts liegt. Außerdem soll es so genannte "Nischenausnahmen" für kleinere Hersteller geben, sodass alle Unternehmen, die 300.000 Autos oder weniger herstellen, von den Regeln ausgenommen sind.

Zwanzig Mitgliedstaaten stimmten für den endgültigen Text, vier dagegen und vier enthielten sich der Stimme. Schon von Beginn an waren die Staaten geteilt in jene, die den Kommissionsvorschlag unterstützen, gegenüber derer, die striktere Standards bevorzugen. Jedoch war auch die finale Vereinbarung nicht für alle Mitgliedsstaaten zufriedenstellend. Dänemark, Irland, Luxemburg, die Niederlande, Slowenien und Schweden haben dem Vorsitz der österreichischen Präsidentschaft unmissverständlich deren Enttäuschung mitgeteilt und würden eine Erklärung verteilen, in der sie ihre "Enttäuschung" über das Abkommen zum Ausdruck bringen würden

**Dokumente:**

- [Allgemeine Ausrichtung des Rates \(EN\)](#)
- [Mitteilung der enttäuschten Mitgliedsstaaten \(EN\)](#)

**Weitere Links:**

- [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**

*After Parliament and Council agreed on 3 October and 9 October respectively on new rules to reduce CO2 emissions from light vehicles (passenger cars and light commercial vehicles), trialogue negotiations started on 10 October. Trialogue negotiations usually take place behind closed doors. Thus only a few details about the current state of the negotiations are known. However, some sources (e.g. Euractiv) report that there are few to no signs of progress.*

*One of the main obstacles to the first two rounds of negotiations seems to have been an amendment to the Council on double counting of low-emission and free vehicles (ZLEVs) in EU Member States whose turnover is below 60% of the EU average (2021). The scheme would allow car manufacturers to choose where to register their ZLEVs. This would allow manufacturers to register their cars in a double-counted country, but then shortly afterwards sell them in another country with a larger market. The environmental organisation Transport & Environment drew attention to this problem in October and criticised this obvious loophole. Currently, 15 countries would fall into the double counting category. There are also concrete examples: Hyundai-Kia, for example, registers less than 50 g/km EVs in Germany and Sweden, which are then resold in Norway in the same year. It could be that the Commission will now be asked to make a detailed assessment of the likely impact of these changes.*

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

After the European Parliament voted on 3 October in Strasbourg for a CO2 reduction target of 40 percent for passenger cars and light commercial vehicles by 2030, the EU Council, and thus the member states, agreed on new CO2 standards on 9 October after lengthy negotiations. The standards now sought by the Council are also higher than those proposed by the Commission in November 2017.

	<b>2025</b>	<b>2030</b>
<b>European Commission</b>	15%	30%
<b>European Parliament</b>	20%	40%
<b>Council of the EU</b>	15%	35%

Overview - CO2-emission reduction targets (cars)

According to the Council's general approach, average CO2 emissions from new passenger cars registered in the EU should be 15% lower in 2025 and 35% lower in 2030 than the 2021 emission limit values. These are EU-wide fleet targets. The CO2 reduction effort will be allocated among manufacturers on the basis of the average mass of their fleet.

The incentive mechanism for zero-emission and low-emission vehicles has also been adjusted. The car benchmark for 2030 has been raised to 35%. The aim is also to improve the weighting of low-emission vehicles. The Council also agreed on a specific incentive for manufacturers to sell zero-emission and low-emission vehicles on markets with low market penetration. Specifically, there will be a more favourable weighting for newly registered passenger cars in Member States where the share of zero- and low-emission vehicles is below 60% of the EU average. There will also be so-called "niche exemptions" for smaller manufacturers, so that all companies producing 300,000 cars or less will be exempted from the rules.

Twenty Member States voted in favour of the final text, four against and four abstained. From the outset, the Member States have been divided into those that support the Commission proposal and those that prefer stricter standards. However, even the final agreement was not satisfactory for all Member States. Denmark, Ireland, Luxembourg, the Netherlands, Slovenia and Sweden have unequivocally informed the Presidency of the Austrian Presidency of their disappointment and would distribute a statement expressing their "disappointment" with the agreement.

#### **Documents:**

- [Council's general approach](#)
- [Statement to the minutes by "disappointed Member States"](#)

#### **Further Links:**

- [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 CO<sub>2</sub>- und anderen Luftschadstoffbilanzen des Fahrzeugs sowie anderen externen Kosten, wie Lärm oder Verkehrsüberlastung, abhängig gemacht werden.

**Dokumente:**

- [Verfahrensakte zum Vorschlag \(EN\)](#)

**Weitere Links:**

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

**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 CO<sub>2</sub> and other air pollutant balances and other external costs such as noise or congestion.*

**Documents:**

- [Procedural file on the proposal](#)

**Further Links:**

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

**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 22. November stimmte der parlamentarische Ausschuss für Verkehr (TRAN) mit 33 Ja-Stimmen und 3 Nein-Stimmen für den Berichtsentwurf „Autonomes Fahren im europäischen Verkehrswesen“ von Berichterstatter Wim van de Camp (EVP).

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.

Über den Bericht soll im Januar 2019 im Plenum des Europäischen Parlaments abgestimmt werden.

### ***Öffentliche Konsultation: Vernetzte und automatisierte Mobilität (CAM)***

Bis zum 4. Dezember 2018 war es möglich an einer öffentlichen Konsultation zum Thema vernetzte und automatisierte Mobilität (CAM) teilgenommen werden. Der EAC hat an dieser Konsultation teilgenommen. Ziel der Kommission war es die "wichtigsten Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen heute" ermitteln.

Die Konsultation hatte drei Fokuse: (a) sektorspezifische Cybersicherheit; (b) Datenschutz; und (c) Wettbewerb.

- (a) Zwar enthält die Datenschutzgrundverordnung (DSGVO/GDPR) allgemeine Sicherheitsanforderungen, die auch für die Verarbeitung persönlicher Fahrzeugdaten gelten, jedoch fehlt bislang ein sektorspezifischer Ansatz für den Verkehrs- und Fahrzeugsektor. So stellen beispielsweise die Manipulation und Fernsteuerung von Fahrzeugen eine mögliche Gefahr des CAM dar.
- (b) Bedingt durch die zunehmende Menge an persönlichen Daten ist es wichtig, dass die DSGVO/GDPR eingehalten wird. Bisher gibt es zahlreiche Probleme, da beispielsweise Verbraucher nicht ausreichend über die Verarbeitung ihrer Daten informiert sind oder bestehende Rechtsgrundlagen von Unternehmen nicht eingehalten und so große Mengen an persönlichen Daten gesammelt und verarbeitet werden. Es soll Klarheit geschaffen werden, welche Prioritäten es verbraucherseitig gibt und welchen Schutz sich Verbraucher wünschen.
- (c) Eine große Anzahl verschiedener Akteure oder Unternehmen konkurrieren um Fahrzeugdaten, um diese unter anderem für neue personalisierte Produkte und Dienstleistungen zu nutzen. Doch es gibt zunehmend ungleiche Bedingungen, wenn es um den Zugang zu Fahrzeugdaten geht. Automobilhersteller und bestimmte Telematik Plattformen schließen zunehmend andere Akteure aus. Hie braucht es einen Vorschlag, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Verbraucher sollen darlegen, wie wichtig es für sie ist zwischen verschiedenen Anbietern von Diensten wechseln zu können.

**Weitere Links:**



- Verfahrensakte: Autonomes Fahren im europäischen Verkehr (EN)
- Öffentliche Konsultation: Vernetzte und automatisierte Mobilität

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

*On 22 November, the Parliamentary Committee on Transport (TRAN) voted 33 votes in favour and 3 against in favour of the draft 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.*

*The report will be put to the vote in the plenary of the European Parliament in January 2019.*

**Public Consultation: Networked and Automated Mobility (CAM)**

*Until 4 December 2018 it was possible to participate in a public consultation on Networked and Automated Mobility (CAM). The EAC participated in this consultation. The Commission's aim was to identify "the main challenges related to the use of networked and automated vehicles today".*

*The consultation had three focuses: (a) sectoral cyber security; (b) data protection; and (c) competition.*

*(a) Although the Basic Data Protection Regulation (DSGVO/GDPR) contains general security requirements that also apply to the processing of personal vehicle data, a sector-specific approach for the transport and vehicle sector is still lacking. For example, the manipulation and remote control of vehicles poses a potential risk to the CAM.*

(b) Due to the increasing amount of personal data, it is important that the DSGVO/GDPR is complied with. So far, there have been numerous problems, for example because consumers are not sufficiently informed about the processing of their data or existing legal bases are not complied with by companies and thus large amounts of personal data are collected and processed. The aim is to clarify what are the consumer's priorities and what protection consumers want.

(c) A large number of different actors or companies compete for vehicle data in order to use it, inter alia, for new personalized products and services. But there are increasingly unequal conditions when it comes to access to vehicle data. Automobile manufacturers and certain telematics platforms are increasingly excluding other players. A proposal is needed to create a level playing field. Consumers should demonstrate how important it is for them to be able to switch between different service providers.

**Further Links:**

- [Procedure file: Autonomous driving in European transport](#)
- [Public Consultation: Connected and Automated Mobility](#)

**Straßenverkehrssicherheit / Road Safety**

<b>Letzter Stand</b> <b>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. Eine ausführliche Behandlung dieses Gesetzespakets finden Sie im Newsletter Mai-Juni.

Am 6. Dezember wird 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 Sicherheitsmerkmale 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.

Auch der Rat hat sich derweil auf die Überarbeitung der allgemeinen Sicherheitsverordnung geeinigt. Laut der allgemeinen Ausrichtung sollen Vans und SUVs nicht mehr von bestimmten Sicherheitsmerkmalen ausgenommen, die bisher nur für normale Pkw vorgeschrieben waren. Das betrifft im speziellen Reifendrucküberwachung, intelligente Geschwindigkeitsunterstützung, Alkoholsperre, Müdigkeitsüberwachung des Fahrers und Not-Aus-Signale. Für Pkw (uns auch leichte Nutzfahrzeuge) sieht die allgemeine Ausrichtung zum Beispiel einen Ereignisdatenschreiber (Black-Box) und erweiterte Kopfaufprallschutzzonen vor. Für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge und automatisierte Fahrzeuge gelten spezifische Sicherheitsvorschriften.

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

### ***Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur***

Neben der Überarbeitung der allgemeinen Sicherheitsvorschriften, soll auch das Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur überarbeitet werde. Auch hier finden Sie alle Details im Newsletter Mai-Juni.

Der federführende Verkehrsausschuss (TRAN) diskutierte nun den Bericht von Daniela Aiuto (EFDD) sowie die eingereichten Änderungsanträge.

Einigkeit herrschte bei der grundlegenden Absicht der angestrebten Überarbeitung, also dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer sowie der Integration neuester intelligenter und vernetzter Technologie, auch im Hinblick auf die zukünftige automatisierte Mobilität. Die Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf alle Hauptverkehrsstraßen, Brücken und Tunnel wurde jedoch mit geteilter Meinung aufgenommen, da einige Abgeordnete Probleme bei der Vereinbarkeit mit der Subsidiaritätsregel sehen.

**Weitere Links:**

- [Verfahrensakte: Typgenehmigung und allgemeine Sicherheit \(EN\)](#)
- [Verfahrensakte: Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur \(EN\)](#)

**Status-Quo:****Type-approval and general safety**

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

*On 6 December, the Committee on the Internal Market and Consumer Protection will examine the draft report by rapporteur Róza Countess von Thun And Hohenstein on the Commission proposal for a regulation on the safety of motor vehicles.*

*The IMCO Committee receives opinions from the Environment Committee (ENVI), the Industry and Research Committee (ITRE) and the Transport Committee (TRAN).*

*The Transport Committee of the European Parliament is expected to vote on the new rules on 10 January. The vote should actually take place at the beginning of December. Rapporteur Matthijs van Miltenburg (ALDE) largely agrees with the Commission proposal. However, Van Miltenburg considers it necessary to include some guarantees in the proposal. The new safety features should be mandatory for all motor vehicles, irrespective of vehicle segment and luxury. Furthermore, he considers that the Commission is not specific enough when it comes to the protection of personal data, in particular with regard to the use of the event (accident) data recorder. It strongly believes that some safeguards should be provided in relation to ownership and access to these data. The rapporteur also stresses that the cost-effectiveness of the new measures should be ensured so that vehicles remain affordable for final consumers.*

*Meanwhile, the Council has also agreed on the revision of the General Security Regulation. According to the general approach, vans and SUVs should no longer be exempt from certain safety features that were previously only prescribed for normal passenger cars. This applies in particular to tyre pressure monitoring, intelligent speed assistance, alcohol immobilization, driver fatigue monitoring and emergency stop signals. For passenger cars (including light commercial vehicles), for example, the general orientation provides for an event data recorder (black box) and extended head impact protection zones. Specific safety regulations apply to hydrogen-powered vehicles and automated vehicles.*

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

### **Road infrastructure safety management**

In addition to the revision of the general safety regulations, the road infrastructure safety management will also be revised. Here you will also find all the details in the May-June newsletter.

The lead Transport Committee (TRAN) now discussed the report by Daniela Aiuto (EFDD) and the amendments tabled. There was agreement on the fundamental intention of the intended revision, i.e. the protection of weaker road users and the integration of the latest intelligent and networked technology, also with regard to future automated mobility. However, the extension of the scope to all major roads, bridges and tunnels was accepted with split opinions, as some Members see problems with compatibility with the subsidiarity rule.

#### **Further Links:**

- [Procedure file: Type approval and general safety](#)
- [Procedure file: Road infrastructure safety management](#)

## **Termine / Dates**

### **Sitzungstermine / Meeting Dates**

#### **Rat / Council**

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 19/12/2018  
*Transport, Telecommunications and Energy Council*

Rat für Wettbewerb / tba  
*Competitiveness Council*

Rat für Justiz und Inneres / 06/12/2018  
*Council of Justice and Home Affairs*

Rat für Umwelt / 20/12/2018  
*Council of Environment*

**Plenum / Plenary** 12-15/12/2018 ([Agenda](#))

#### **Ausschüsse / Committees**

Umwelt /Environment (ENVI) 06/12/2018 ([Agenda](#))

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 06/12/2018 ([Agenda](#))  
*Internal Market / Consumer*

- Item 8: Type approval and general safety

Justiz und Inneres (LIBE) 10/11/2018 ([Agenda](#))  
*Justice & Home Affairs*

---

Verkehr / Transport (TRAN)	10/01/2019 (Agenda, tba)
Rechtsangelegenheiten / Legal Affairs (JURI)	06/12/2018 ( <a href="#">Agenda</a> ) 10/12/2018 ( <a href="#">Agenda</a> ) - Item 10: Insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles

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

10/12/2018      Launch event: GECKO - Governance principles and mEthods enabling deCision maKers to manage and regulate the changing mObility systems (UITP)

**EAC-Veranstaltungen / EAC-Events**

tba              EAC-Spring Meeting 2019  
19-21/11/2019      EAC-Fall Meeting 2019