



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

EAC – NEWSLETTER

November – Dezember / November – December 2017

THEMEN / CONTENTS

Seite / Page

Fahrzeugemissionen & Tests / Car Emissions & Tests	1
Presse/Press: EU's car emission goals for 2030 stir up 'tech neutrality' debate	3
Maut / Road Charges	4
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges	4
Deutsche Infrastrukturabgabe / German "Infrastructure Fee"	5
Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data	6
Straßenverkehrssicherheit / Road Safety	7
Sicherheit von Fahrzeugen und Fußgängern / Safety of Vehicles and Pedestrians	7
Presse/Press: MEP: EU needs common standards for digital transport, data management.....	13
Presse/Press: EU Study: Blockchain a Solution to Prevent Odometer Tampering	14
Termine / Dates	15
Sitzungstermine / Meeting Dates.....	15
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)	15
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events.....	15

Fahrzeugemissionen & Tests / Car Emissions & Tests

Letzter Stand: Status Quo:	08/11/2017	Vorschlag für CO ₂ -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 Alle neu zugelassenen Fahrzeugmodelle werden nach WLTP geprüft und müssen den RDE-Konformitätsfaktor (NO _x) 2,1 einhalten; für Ottomotoren gilt ein verschärfter Partikelgrenzwert von 6 x 10 ¹¹ pro Kilometer (Euro 6c). <i>Entry into force of the new emission tests WLTP and RDE</i> <i>All new car types are tested according to WLTP and must comply with the RDE compliance factor (NO_x) 2.1; For ottomotors, a stricter particle limit of 6 x 10¹¹ per kilometer (Euro 6c) applies.</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 CO ₂ -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>
Nächster Schritt: Next Step:	12/2017	Veröffentlichung des 4. RDE-Paketes <i>Publication of the 4th RDE package</i>
Letzter Stand:		Am 8. November stellte die Kommission das „Clean Mobility Package“ mit verschiedenen Legislativvorschlägen unter anderem zur Festlegung neuer CO ₂ -Emissionsstandards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Vans) in der Europäischen Union für die Zeit nach 2020 vor. Nachdem das Kollegium der Kommissare eine endgültige Entscheidung über den Vorschlag getroffen hat, hat die Kommission die Clean-Mobility-Vorschläge nun an das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten weitergeleitet. Derweil gibt es Kritik von

beiden Seiten. Befürworter strengerer Regelungen sehen die Vorschläge als zu schwach an und fordern ein 40 Prozent Standard sowie eine Quote für Elektroautos. Autohersteller hingegen sehen die Vorschläge als viel zu ambitioniert und streng. Das die Kommission einen Mittelweg gewählt hat ist angesichts der divergierenden Meinungen wenig verwunderlich. Generell empfinde ich die Vorschläge aber als noch tragbar, auch wenn strengere Regeln verbraucherseitig sicher wünschenswert gewesen wären. Jedoch bleibt abzuwarten, ob der weitere Gesetzgebungsprozess die Vorschläge noch verwässert, da Mitgliedsstaaten mit einer starken Autoindustrie den Standards sehr kritisch sehen. Das die Standards noch angezogen werden ist nicht zu erwarten. Alle Details zu dem Vorschlag finden Sie im Newsletter Oktober-November.

Link zur [Übersicht des Vorschlags](#)

Nebst dem neuen Legislativpaket ist diesen Monat nur wenig im Bereich Fahrzeugemissionen und Tests passiert. Im parlamentarischen Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) gab es einen Meinungs austausch mit der Kommission bezüglich des kurz vor der Vollendung stehenden 4. RDE Pakets. Nennenswerte Kritikpunkte oder Ähnliches kamen dort aber nicht zur Sprache.

Status-Quo:

On 8 November, the Commission presented the "Clean Mobility Package" with a number of legislative proposals, including those on setting new CO2 emission standards for passenger cars and light commercial vehicles ("vans") in the European Union for the period after 2020. Now that the College of Commissioners has reached a final decision on the proposal, the Commission has forwarded the Clean Mobility proposals to the European Parliament and the Member States. Meanwhile, there is criticism from both sides. Proponents of stricter regulations see the proposals as too weak and call for a 40 percent standard and a quota for electric cars. Car manufacturers, on the other hand, see the proposals as far too ambitious and strict. The fact that the Commission has chosen a middle way is hardly surprising in view of the divergent opinions. In general, however, I find the proposals still acceptable, even if stricter rules would certainly have been desirable from the consumer's point of view. However, it remains to be seen whether the further legislative process will dilute the proposals, as member states with a strong automotive industry are very critical of the standards. It is not to be expected that the standards will still be attracted. All details on the proposal can be found in the newsletter October-November.

Link to the [Overview of the Proposal](#)

In addition to the new legislative package, very little has happened this month in the area of vehicle emissions and testing. The Parliament's Committee on the Environment, Public Health and Food Safety (ENVI) held an exchange of views with the Commission on the forthcoming 4th RDE package. Notable points of criticism or the like, however, were not mentioned there.

Presse/Press: EU's car emission goals for 2030 stir up 'tech neutrality' debate

01/12/2017

The European Commission's latest proposal on cars' CO2 emissions for 2030 has started a fresh debate about whether Brussels has actually dropped its long-standing "technological neutrality" stance in favour of electric vehicles.

Earlier this month, the Commission unveiled its Clean Mobility Package, proposing that average car emissions be slashed by 30% by 2030, compared with the existing target for 2021.

This proposed figure drew the customary mixed bag of responses. Environmental groups complained that the proposal does not go far enough, some industry groups howled that 30% is too ambitious while others said the proposal actually strikes the right balance.

However, there was an unusual criticism heard from fuel producers and car manufacturers.

According to them, the Commission crafted a proposal that is too heavily geared towards electric vehicles. They claimed that the executive's approach in favour of vehicle mass to calculate CO2 targets is biased against conventional combustion engines. In their view, a footprint-based approach would have taken a wider view on the vehicle's overall carbon emissions, from well to wheel.

The Commission insists that it does not discriminate against a particular type of power unit, be it purely electric, hybrid or advanced combustion, and that the package is designed to help the competitiveness of Europe's car sector and improve air quality.

John Cooper, director general of trade association FuelsEurope, said that the proposal "explicitly...aims to support a gradual transition from vehicles powered by conventional engines to electric vehicles".

The EU executive's response was composed. Speaking at a EURACTIV event last week, the head of the Commission's climate directorate, Jos Delbeke, insisted that "if there is a carmaker that can produce a traditional combustion engine under 50g [the CO2 limit], they are welcome to do so".

Now that the package is being studied ahead of eventual scrutiny by MEPs and the member states, industry leaders want the resulting law to keep all options open when it comes to power units.

At the same event, ExxonMobil's Policy Planning Executive, Khurram Gaba, praised the Commission for "doing a good job" on its proposal but also stressed the importance of maintaining tech neutrality, saying "we don't know with any degree of certainty where the next breakthrough will take place".

"History has shown we're not great at picking winners. Electrification and batteries are touted as the silver bullet but it's not that simple," he added.

This point was echoed by the European Automobile Manufacturers Association's Erik Jonnaert, who urged EU policymakers not to put "all our eggs in the electrification basket".

"We need a full menu of options," Jonnaert told participants at the EURACTIV event.

Dutch MEP Bas Eickhout (Greens/EFA), who is a vocal critic of the package, having previously called for a target nearer the 60% mark, also acknowledged that the future of mobility will need a wide range of solutions but warned that the EU has to get the mix right.

He accused industry leaders of only calling for tech neutrality to be respected when it is beneficial to their sectors, pointing out that EU law on biofuels does not respect this principle.

Eickhout also said that policies in Norway and the Netherlands, often touted as poster children for advanced mobility, are not tech neutral, adding: “setting a CO2 target and leaving it to the market does not hack it”.

Green groups were left mostly disappointed by the absence of binding zero emission vehicle targets (ZEVs) in the proposal. Greg Archer from NGO Transport & Environment (T&E) claimed the best way to make the EU a world leader would be “to introduce a ZEV sales target as China and ten US states have done”.

If the Commission had included such a target then it would have been hard pressed to convince the car industry that its proposal is technologically neutral, as that goal would have precluded even the cleanest and most efficient combustion engines.

Tech neutrality in other sectors

The idea of making policymaking technology neutral is not limited to transport. As part of the EU’s ongoing efforts to regulate the electricity market, the Commission proposed putting an emissions cap on which power plants can be subsidised.

This would involve precluding power plants that emit more than 550g of CO2 per kilowatt hour from receiving public money. A row between industry and the EU executive has boiled away ever since as many believe it to be an anti-coal measure.

But the Commission has been keen to stress that the proposal is completely technology neutral and has even said that coal power plants will be included in so-called capacity mechanisms if operators are able to get emissions down below the 550g threshold.

550g per kw/h is also the criteria used by the European Investment Bank, which no longer funds any projects that exceed this level. The European Bank for Reconstruction and Development does not use a tech neutral approach and has actually adopted a ‘no coal’ mantra.

Quelle/*Source*: euractiv.com

Maut / Road Charges

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: Zwar gab es diesen Monat keinen nennenswerten Fortschritt bei den beiden Vorschlägen des ersten Mobilitätspakets, jedoch fand eine interessante Anhörung im parlamentarischen Ausschuss für Transport und Tourismus

(TRAN) statt. Der Ausschuss tauschte sich mit Vertretern des Straßenverkehrs- und Eisenbahnsektors sowie Nichtregierungsorganisationen aus. Ausschusseitig wurde insbesondere der Fokus des Vorschlags zur einheitlichen streckenbasierten Maut auf das „Verursacherprinzip“ und „Nutzerprinzip“ betont. Generell gab es unterschiedliche Auffassungen über die Anwendung von Vorteilen/Vergünstigungen für emissionsfreie bzw. -arme Fahrzeuge, einschließlich Elektroautos. Vertreter des Eisenbahnsektors brachten außerdem zum Ausdruck, dass umweltfreundliche Züge ebenfalls dazu beitragen könnten Ausweichverkehre durch eine Maut zu minimieren. debattiert wurden darüber hinaus die wirtschaftlichen Auswirkungen von einer einheitlichen streckenbasierten Maut, Bedenken bezüglich der Subsidiarität, sowie unterschiedliche Auffassungen über die Zweckbindung der Einnahmen. Es gab auch einen Austausch zum Thema Interoperabilität des Europäischen Elektronischen Mautsystems (EETS). Hier wurden insbesondere technische Fragen wie die Verbindung zwischen digitalen Fahrtenschreibern und dem EETS, die automatische Kennzeichenerkennung (Automatic Number Plate Recognition, ANPR) sowie mögliche Funkbereiche- und -technologien diskutiert.

Status Quo:

Although there has been no significant progress this month on the two relevant proposals in the first mobility package, there has been an interesting public hearing in the Transport and Tourism Committee (TRAN) this month. The Committee met with representatives of road transport, railway sectors and non-governmental organizations. On the committee side, the focus of the proposal for a uniform route-based toll system was emphasized in particular on the "polluter pays" and "user principle". In general, there were differences of opinion on the application of benefits/favors for zero-emission and low emission vehicles, including electric cars. Representatives of the railway sector also indicated that environmentally friendly trains could also help to minimize alternative traffic through tolls. The economic impact of a unified route-based toll system, concerns about subsidiarity and differing views on the earmarking of revenue were also discussed. There was also an exchange on the interoperability of the European Electronic Toll System (EETS). In particular, technical issues such as the connection between digital tachographs and EETS, automatic number plate recognition (ANPR) and possible radio range and radio technologies were discussed.

Deutsche Infrastrukturabgabe / German "Infrastructure Fee"**Letzter Stand:**

Nachdem nun das dreimonatige Vermittlungsverfahren ohne Ergebnis verstrichen ist, besteht nun die Möglichkeit für Österreich gegen die deutsche Infrastrukturabgabe zu klagen. Österreich werde voraussichtlich auch nicht der einzige Kläger bleiben, da das niederländische Verkehrsministerium bereits ankündigte, sich der Klage anschließen zu wollen. Aus Sicht der Regierung in Wien spricht nichts grundsätzlich gegen die Einführung eines Mautsystems. Dass am Ende nur Ausländer zahlen, sei aber mit den Grundwerten der EU unvereinbar, hatte Leichtfried in der Vergangenheit mehrfach betont. Deutschland habe eine „Ausländermaut“ beschlossen.

Status Quo: *Now that the three-month mediation procedure has expired without any result, it is now possible for Austria to file an action against the German infrastructure levy. Austria is not expected to remain the only plaintiff, as the Dutch Ministry of Transport has already announced its intention to join the action. From the point of view of the government in Vienna, there is nothing in principle to be said against the introduction of a toll system. In the past, Leichtfried had repeatedly emphasized that in the end only foreigners would pay, but that this was incompatible with the basic values of the EU. Germany has decided to impose a "foreigner's tax".*

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

Letzter Stand:	18/10/2017	Veröffentlichung der GEAR 2030 Schlussfolgerungen
Status Quo:		<i>Publication of the GEAR 2030 Conclusions</i>
	Bis/until 28/07/2017	Öffentliche Konsultation: <u>Evaluation of the Intelligent Transport Systems (ITS) Directive</u> (EAC beteiligte sich)
		<i>Public Consultation: <u>Evaluation of the Intelligent Transport Systems (ITS) Directive</u> (EAC participates)</i>
	14/06/2017	Veröffentlichung der „Certificate Policy for Deployment and Operation of European C-ITS“
		<i>Publication of the „Certificate Policy for Deployment and Operation of European C-ITS“</i>
	10/01/2017	Veröffentlichung des EC-Papiers „ <u>Building a European Data Economy</u> “
		<i>Publication of the EC-document "<u>Building a European Data Economy</u>"</i>

Letzter Stand: Am 4. Dezember wird der parlamentarische IMCO-Ausschuss über die Annahme des Entwurfs einer Stellungnahme von Matthijs Van Miltenburg (ALDE) an den TRAN-Ausschuss für eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme abstimmen. Im IMCO wurden 39 Änderungsanträge eingereicht, und der Berichterstatter hat 7 Kompromisse vorgeschlagen. Die Kompromisse betreffen unter anderem Elemente des Rechts der Verbraucher auf Schutz personenbezogener Daten, die Cybersicherheit und die Notwendigkeit, eine gemeinsame Politik für die Sicherheit der C-ITS-Kommunikation, die technologische Neutralität, die Interoperabilität sowie einen globalen Ansatz für die Normung und die technische Harmonisierung zu entwickeln. Die europäische C-ITS Strategie war auch Thema im TRAN-Ausschuss. Berichterstatter István Ujhelyi (S&D) begrüßte die Mitteilung der Kommission und hob das Potenzial der digitalen Technologien und das große Interesse vieler Interessengruppen hervor. Er wies auch darauf hin, wie wichtig es ist, eine Technologie einzuführen, die für alle zugänglich und so umfassend wie möglich ist, um das Sicherheits- und

Schutzniveau auf den europäischen Straßen zu erhöhen. Die Schattenberichterstatter unterstützten die Ansichten des Berichterstatters und konzentrierten ihre Bemerkungen auf die Notwendigkeit, Interoperabilität zu erreichen, CO₂-Emissionen zu reduzieren, Kundenerwartungen zu erfüllen, neue Arbeitsplätze zu schaffen und konkrete Ziele für den Einsatz der C-ITS-Technologie festzulegen. Die Schlüsselbotschaft lautet, die Industriezweige zu ermutigen, ihre Kräfte zu bündeln.

Status-Quo:

On 4 December, the IMCO Parliamentary Committee will vote on the adoption of a draft opinion from Matthijs Van Miltenburg (ALDE) to the TRAN Committee on a European strategy for cooperative intelligent transport systems. In IMCO, 39 amendments have been tabled and the rapporteur has proposed 7 compromises. The compromises concern, inter alia, elements of the consumer's right to protection of personal data, cyber-security and the need to develop a common policy on the security of C-ITS communications, technological neutrality, interoperability and a global approach to standardization and technical harmonization. The European C-ITS strategy was also discussed in the TRAN Committee. Rapporteur István Ujhelyi (S&D) welcomed the Commission's Communication and stressed the potential of digital technologies and the strong interest of many stakeholders. He also stressed the importance of introducing a technology that is accessible to all and as comprehensive as possible in order to increase the level of safety and protection on European roads. The shadow rapporteurs supported the rapporteur's views and focused their remarks on the need to achieve interoperability, reduce CO₂ emissions, meet customer expectations, create new jobs and set concrete targets for the use of C-ITS technology. The key message is to encourage the industries to join forces.

Straßenverkehrssicherheit / Road Safety**Sicherheit von Fahrzeugen und Fußgängern / Safety of Vehicles and Pedestrians**

Letzter Stand Status Quo:	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>

Nächster Schritt Until Veröffentlichung von Legislativvorschlägen für
Next Step: 03/2018 überarbeitete Fahrzeugsicherheitsnormen

Publication of legislative proposals for revised vehicle safety standards

Letzter Stand: Am 14.11.2017 verabschiedete das Parlament in der ersten Lesung mit 593 gegen 39 Stimmen bei 53 Enthaltungen die Resolution mit dem Titel „Leben retten: Mehr Sicherheit für Autos in der EU“ (Saving Lives: boosting car safety in the EU). Die Resolution steht vor dem Hintergrund, dass jedes Jahr auf Europas Straßen etwa 25.500 Menschen sterben und etwa 135.000 schwer verletzt werden. Die Abgeordneten betonten, dass wirksamere Maßnahmen ergriffen werden müssen, wenn das Ziel (keine Todesopfer) erreicht werden soll. Das Parlament betonte die Notwendigkeit effizienterer und regelmäßigerer Straßenkontrollen der Fahrer, um die Hauptursachen für Unfälle (ungeeignete Geschwindigkeit, Ablenkung, Fahren unter Alkoholeinfluss oder Drogeneinfluss und übermäßige Ermüdung) zu bekämpfen.

Die Kommission wurde darum gebeten:

- einen Prozentsatz für die Anzahl der zu überprüfenden Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 festlegen;
- strengere Kontrollen zur ordnungsgemäßen Durchsetzung der obligatorischen Arbeits- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer einzuführen;
- den möglichen Mehrwert einer Harmonisierung des EU-Grenzwertes für die Blutalkoholkonzentration bei 0,0 % für neue Fahrer in den ersten beiden Jahren und für Berufskraftfahrer zu bewerten (rund 25 % aller jährlichen Verkehrstoten in der EU sind auf Alkoholkonsum zurückzuführen);
- gemeinsame Normen für die Schaffung von Rettungsgassen für die Zufahrt zu Notfahrzeugen auf Autobahnen festzulegen und eine europäische Sensibilisierungskampagne zu starten;
- einen Vorschlag für eine sicherere Nutzung von Fahrrädern zu prüfen, die Sicherheitsanforderungen für E-Bikes zu prüfen und weitere EU-weite Maßnahmen zu ergreifen, um eine umfassende Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zu ermöglichen;
- eine EU-weit verbindliche Liste von Gegenständen zu erstellen, die unter die Beförderungspflicht fallen sollten.

Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Einführung von Sanktionen zur Abschreckung;
- den Zustand ihrer Straßeninfrastruktur deutlich verbessern;
- Entwicklung altersbedingter Unfallpräventionsprogramme;
- die Frage der Manipulation oder Manipulation von Kilometerzählern durch wirksame Maßnahmen und Rechtsvorschriften anzugehen.

Die Kommission sollte außerdem neue Ziele für die Halbierung der Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr in der EU in ihre neue Strategie für die

Straßenverkehrssicherheit für das Jahrzehnt 2020-2030 aufnehmen (Stichwort Valletta Erklärung).

Ein großes Thema in war auch die Rolle von Fahrerassistenzsysteme. Entsprechend schlugen die Abgeordneten vor, dass es daher obligatorisch sein sollte, nur solche Fahrerassistenzsysteme zu integrieren, die die Straßenverkehrssicherheit nachweislich erheblich verbessern. Die Hersteller sollten sicherstellen, dass der Aktivierungsstatus jedes Fahrerassistenzsystems für den Fahrer sichtbar ist und dass Warnungen auch für ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität leicht wahrnehmbar sind.

Das Parlament begrüßte die Tatsache, dass die Notbremsung bereits seit November 2015 für alle neuen Lastkraftwagen und Busse in der EU obligatorisch ist, und forderte die Kommission auf, die Installation von automatischen Notbremsassistenten zur Erkennung von Fußgängern, Radfahrern, leichten Zweirädern und Motorradfahrern in Personenkraftwagen, leichten Nutzfahrzeugen, Bussen, Reisebussen und vor allem schweren Nutzfahrzeugen verbindlich vorzuschreiben.

In der Resolution wird ebenfalls gefordert:

- eine obligatorische Installation überfahrbarer intelligenter Geschwindigkeitsassistenzsysteme, die die Geschwindigkeitsbegrenzungen, Stoppschilder und Ampeln anzeigen und eingreifen, um den Fahrern zu helfen, Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuhalten;
- Installation einer übersteuerbaren Spurhaltehilfe;
- Straßenverkehrszeichen sind in einwandfreiem Zustand zu halten, und die Straßenmarkierungen sind deutlich lesbar;
- obligatorische Einführung anspruchsvoller, differenzierter Standards für die direkte Sicht für Lkw und die Reduzierung des toten Winkels;
- Notwendigkeit, Vorbedingungen für die Installation von Alkoholverriegelungseinrichtungen und -systemen zur Erkennung von Ablenkung und Schläfrigkeit des Fahrers zu schaffen;
- Verpflichtung, direkte Reifendruck-Kontrollsysteme einzubauen;
- Installation von intelligenten Gurtwarnanlagen für alle Vordersitze aller Fahrzeuge und für die Rücksitze der M1- und N1-Fahrzeuge;
- verbesserter, energieabsorbierender Unterfahrschutz für alle neuen Lkw;
- Ausweitung der eCall-Einrichtungspflicht auf Motorräder, Lastkraftwagen und Kraftomnibusse

Die Resolution wurde im vergangenen Monat vom Verkehrsausschuss des Parlaments (TRAN) verfasst und gebilligt, erhielt jedoch nun die Unterstützung des gesamten Parlaments. Die Europäische Kommission wird voraussichtlich bis März nächsten Jahres ihre endgültigen Legislativvorschläge für überarbeitete Fahrzeugsicherheitsnormen veröffentlichen. Diese Pläne müssten dann von den EU-Mitgliedstaaten und dem Parlament gebilligt werden.

Sonstiges:

Passend zur verabschiedeten Resolution in der auch auf die Manipulation von Kilometerzählern eingegangen wird, veröffentlichte der

parlamentarische Verkehrsausschuss (TRAN) vor kurzem eine Studie mit dem Titel „Kilometerzähler-Manipulation: Maßnahmen, um sie zu verhindern“ (Odometer Tampering: measures to prevent it). Kilometerzähler-Manipulationen sind in der EU nach wie vor ein wesentliches Thema. Es wird geschätzt, dass die Rücknahme von Kilometern einen erheblichen Anteil (in einigen Ländern bis zu 50 %) an der Gesamtzahl der auf dem Gebrauchtwagenmarkt gehandelten Fahrzeuge ausmacht, und es gibt Belege dafür, dass ihr Umfang im grenzüberschreitenden Handel mit Gebrauchtfahrzeugen am stärksten ausgeprägt ist, wo die angenommenen Regulierungsinstrumente weniger wirksam sind, um den Missbrauch zu bekämpfen. Bislang haben nur etwa sechs von 28 Mitgliedstaaten ergänzende Maßnahmen eingeführt, von denen Belgien und die Niederlande die besten Ergebnisse erzielt haben.

Die Studie stellt fest, dass der Fokus zukünftiger Anstrengungen, um Manipulationen zu bekämpfen, auf zwei Hauptgebieten liegen sollte:

- Die Umsetzung strengerer regulativer Maßnahmen auf EU- und nationaler Ebene, die strengere Kontrollen und eine obligatorische Aufzeichnung der Kilometerstände bei jeder Art von Fahrzeugüberprüfung erfordern;
- Die Anwendung und Verbreitung von IT- und technischen Lösungen innerhalb der Fahrzeugarchitektur, um Manipulationen zu verhindern oder sie für Betrüger wesentlich schwieriger und kostspieliger zu machen (auch insbesondere C-ITS)

Die Studie empfiehlt außerdem:

- Die Verkürzung des Zeitraums von maximal vier Jahren, nach dessen Ablauf die erste Aufzeichnung der Kilometerstände erfolgt;
- Einbeziehung zusätzlicher Maßnahmen in das EU-Recht
- Förderung der Einführung von Systemen, die auf den nationalen Best-Practices beruhen.
- Förderung des Datenaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten über Kilometerzählerstände
- Überwachung der Wirksamkeit der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2017/1151 (Typgenehmigung)

Zum gesamten Studienbericht geht es [hier](#)

Status-Quo:

On 14 November 2017, the Parliament adopted a resolution entitled "Saving Lives: boosting car safety in the EU" at first reading with 593 votes to 39 and 53 abstentions. The resolution is based on the fact that approximately 25,500 people die and about 135,000 are seriously injured every year on Europe's roads. MEPs stressed the need for more effective action to achieve the target (no fatalities). Parliament stressed the need for more efficient and regular road checks on drivers to combat the main causes of accidents (unsuitable speed, distraction, driving under the influence of alcohol or drugs and excessive fatigue).

The Commission was asked to:

- *set a percentage rate for the number of vehicles in categories M1 and N1 to be inspected;*
- *introduce stricter controls to ensure the proper enforcement of compulsory working and rest periods for professional drivers;*
- *assess the potential added value of harmonising the EU blood alcohol concentration limit at 0.0% for new drivers in the first two years and for professional drivers (approximately 25% of all annual road deaths in the EU are due to alcohol consumption);*
- *define common standards for the creation of emergency roads for access to emergency vehicles on motorways and launch a European awareness campaign;*
- *examine a proposal for safer use of bicycles, examine the safety requirements for e-bikes and take further EU-wide measures to enable a comprehensive improvement of bicycle infrastructure;*
- *draw up an EU-wide list of items that should be subject to the obligation to carry.*

The Member States were invited to take the following measures:

- *introduction of deterrent sanctions;*
- *significantly improve the condition of their road infrastructure;*
- *Development of age-related accident prevention programmes;*
- *address the issue of tampering or manipulation of odometer meters through effective measures and legislation.*

The Commission should also include new targets for halving the number of seriously injured road users in the EU in its new road safety strategy for the decade 2020-2030 (Valletta Declaration).

Another major topic was the role of driver assistance systems. Accordingly, MEPs proposed that it should therefore be compulsory to integrate only those driver assistance systems that have been shown to significantly improve road safety. Manufacturers should ensure that the activation status of each driver assistance system is visible to the driver and that warnings are also easily visible to the elderly, people with disabilities and persons with reduced mobility.

Parliament welcomed the fact that emergency braking has been compulsory for all new trucks and buses in the EU since November 2015 and called on the Commission to make mandatory the installation of automatic emergency brake assistants to detect pedestrians, cyclists, light two-wheelers and motorcyclists in passenger cars, light commercial vehicles, buses, coaches and above all heavy commercial vehicles.

The resolution also calls for:

- *a mandatory installation of overrideable intelligent speed assistance systems that display and intervene to help drivers comply with speed limits, stop signs and traffic lights;*
- *Installation of an oversteerable lane keeping aid;*

- Road signs must be kept in perfect condition and the road markings are clearly legible;
- Mandatory introduction of demanding, differentiated standards for direct vision for trucks and reduction of the blind spot;
- the need to create preconditions for the installation of alcohol-locking devices and systems to detect driver distraction and drowsiness;
- Obligation to install direct tyre pressure monitoring systems;
- Installation of intelligent belt warning systems for all front seats of all vehicles and for the rear seats of M1 and N1 vehicles;
- Improved, energy-absorbing underrun protection for all new trucks;
- Extension of the eCall obligation to install equipment to motorcycles, trucks and buses

The resolution was drafted and approved last month by Parliament's Transport Committee (TRAN), but has now received the support of the entire Parliament. The European Commission is expected to publish its final legislative proposals for revised vehicle safety standards by March next year. These plans would then have to be approved by the EU Member States.

Other:

In line with the resolution adopted, which also deals with the tampering of odometers, the Transport Committee (TRAN) recently published a study entitled "Odometer Tampering: measures to prevent it". Odometer tampering remains an essential issue in the EU. It is estimated that the withdrawal of kilometers accounts for a significant share (up to 50% in some countries) of the total number of vehicles traded on the used car market and there is evidence that their volume is most pronounced in the cross-border trade of used cars, where the adopted regulatory instruments are less effective in combating abuse. So far, only about six out of 28 Member States have introduced complementary measures, of which Belgium and the Netherlands have achieved the best results.

The study states that the focus of future efforts to combat manipulation should be on two main areas:

- *The implementation of stricter regulatory measures at EU and national level, which require stricter controls and a mandatory record of mileage for any type of vehicle inspection;*
- *The application and dissemination of IT and technical solutions within the vehicle architecture in order to prevent manipulation or make it much more difficult and costly for fraudsters (especially C-ITS)*

The study also recommends:

- *The shortening of the maximum period of four years, after which the first recording of mileage is made;*
- *Incorporation of additional measures into EU law*
- *promoting the introduction of systems based on national best practices.*
- *promoting the exchange of data between Member States on odometer readings*

- *monitoring the effectiveness of the provisions of Regulation (EC) No 2017/1151 (type-approval)*

The complete study report can be found [here](#)

Presse/Press: MEP: EU needs common standards for digital transport, data management

14/11/2017

The European Parliament says all new cars sold in Europe should be fitted as standard with a range of life-saving technologies including automated emergency braking, intelligent speed assistance and seatbelt reminders in all seats. Safety campaigners say the technologies could be as important as the seat belt, but action is needed now because it will take years before the majority of cars on the roads have the technology.

Some 26,000 people died on EU roads last year, a figure that has hardly changed in three years.

The resolution was authored and approved by the Parliament's Transport committee last month but today got backing from the full Parliament. The European Commission is expected to publish its final legal proposals for revised vehicle safety standards by March next year. Those plans would then need to be approved by EU member states and the Parliament.

Mandatory safety standards for new cars sold on the European market have not been updated since 2009.

The European Parliament's report backs a range of new safety measures for cars and vans, as well as new requirements for lorries including direct vision requirements to improve visibility of pedestrians and cyclists, particularly in urban areas.

Antonio Avenoso, Executive Director of the European Transport Safety Council commented:

"These new vehicle safety measures are the EU's best hope for restarting progress on road safety in Europe. But they will take several years to take effect and even longer before the majority of cars on our roads all have these features. After several years of foot dragging, it is now absolutely critical that the European Commission publishes its proposals without any further delay.

"Making these proposed technologies mandatory could be as important as the introduction of the seat belt in safety terms, so we want to thank MEPs for taking such a positive stance on this issue."

Carmakers in the United States have voluntarily agreed to fit automated emergency braking as standard by 2022, the feature is already offered either as an option or as standard on many vehicles in Europe. ETSC is calling for systems that can detect vulnerable road users such as cyclists and pedestrians to be fitted.

Intelligent Speed Assistance, an overridable technology that helps drivers keep to the current speed limit is already offered by several manufacturers in Europe including Ford, Honda, Mercedes-Benz, Peugeot-Citroen, Renault and Volvo.

Presenting the European Commission's future plans to MEPs last night in Strasbourg, the Commissioner for Transport Violeta Bulc called Intelligent Speed Assistance a "ground-breaking"

technology and said, “the EU will absolutely be at the front run of car safety when these safety measures are put into effect”.

Quelle/*Source*: etsc.eu

Presse/Press: EU Study: Blockchain a Solution to Prevent Odometer Tampering

14/11/2017

The European Parliament has issued a report suggesting that the blockchain could be an effective solution to preventing odometer tampering.

In a report, Odometer tampering: measures to prevent it, issued by the Directorate General for Internal Policies, it reads that odometer tampering remains an issue in the European Union, affecting almost all second-hand car markets of its Member States. It adds that the study highlights the technological developments and IT solutions which could help combat the problem.

One solution is the use of the blockchain. The report states:

The blockchain technology currently proposed by the car engineering and electronics industry would allow downloading mileage and GPS data from vehicles, and securing it on a ‘digital logbook.’

It adds that the use of cryptography would provide users with a high level of protection, integrity, and control of data, adding.

Eventually, this technology would also ease data certification and could be supported by the development of connected cars concept where all relevant vehicle data could be accessed remotely.

The use of the distributed ledger is one of three measures that are being looked at to prevent odometer tampering. The second focuses on the possibility of identifying a standardised common framework of reference, based on international standards (ISO). Whereas, the third relates to equipping a vehicle’s electronic control units (ECUs) and components with specific technical solutions that are developed and implemented separately by individual car manufacturers.

According to the study, 10 to 50 percent of cars in different second-hand markets within the EU’s Member States have had their odometers tampered with. It claims that this is due to a lack of effective cooperation at supranational level and an insufficient exchange of information on mileage readings of odometers in vehicles traded between the Member States.

The report states:

Cars with rolled-back odometers are estimated to account for between 30% and 40% of total number of vehicles traded across borders. These numbers prove that odometer tampering is a serious concern and a widespread phenomenon across Europe, affecting almost all second-hand car markets in the European Union (EU).

Not only that, but consumers are affected as well. It’s estimated that in the EU losses from the rollback of vehicles’ mileage are estimated at several billion euros every year. As a result, surveys conducted by the European Commission show that the whole second-hand car market sector was ranked the lowest in terms of trust by European consumers.

Quelle/*Source*: cryptocoinsnews.com

Termine / Dates**Sitzungstermine / Meeting Dates****Rat / Council**

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 05/12/2017
Transport, Telecommunications and Energy Council

Rat für Wettbewerb / 30/11/2017
Competitiveness Council

Rat für Justiz und Inneres / 07/12/2017
Council of Justice and Home Affairs

Rat für Umwelt / 19/12/2017
Council of Environment

Plenum / Plenary

11-14/12/2017 (Agenda)
- 11/12/17: A European Strategy for Low-Emission Mobility

Ausschüsse / Committees

Umwelt /Environment (ENVI) 07/12/2017 (Agenda, no relevant Items)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 04/12/2017 (Agenda)
Internal Market / Consumer
- Item 3: Type Approval
- Item 11: A European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems

Justiz und Inneres (LIBE) 07/12/2017 (Agenda, no relevant Items)
Justice & Home Affairs

Verkehr / Transport (TRAN) 04/12/2017 (Agenda, no relevant Items)

Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)

04/12/2017 Politico – Connected Transport Summit 2017
13/12/2017 European Commission – Horizon 2020 Transport Info day
15/12/2017 NCP Brussels – Workshop 'Funding Opportunities for Sustainable & Smart Urban Mobility'
15/12/2017 **Clean Air Lovers & Lobbyists – What role can Ecoscore play in EU car labelling?**
- Registration: until 12/12/17 by sending your first and last name, organization and date of birth to info@call4cleanair.be

EAC-Veranstaltungen / EAC-Events

13-14/03/2018 EAC-Frühjahrssitzung / *EAC-Spring Meeting*

05-06/11/2018 EAC-Herbstsitzung / *EAC-Fall Meeting*