



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

## EAC – NEWSLETTER

März – April / March – April 2018

### THEMEN / CONTENTS

Seite / Page

<b>Fahrzeugemissionen &amp; Tests / Car Emissions &amp; Tests</b> .....	<b>1</b>
Presse/Press: Dieselgate – 35 million manipulated cars on our streets and still no action .....	3
<b>Maut / Road Charges</b> .....	<b>5</b>
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges .....	5
Deutsche Infrastrukturabgabe / German “Infrastructure Fee“ .....	6
Presse/Press: Dieselgate – Die Pkw-Maut kommt – aber es könnte noch Jahre dauern .....	7
<b>Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data</b> .....	<b>8</b>
<b>Straßenverkehrssicherheit / Road Safety</b> .....	<b>14</b>
<b>Termine / Dates</b> .....	<b>19</b>
Sitzungstermine / Meeting Dates.....	19
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels) .....	19
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events.....	19

---

**Fahrzeugemissionen & Tests / Car Emissions & Tests**

- Letzter Stand:** 07/12/2017 Vorläufige Einigung in den Trilogverhandlungen zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz (2016/0014/COD)
- Status Quo:**
- Preliminary agreement reached in the triologue negotiations on type-approval and market surveillance of motor vehicles (2016/0014/COD)*
- 08/11/2017 Vorschlag für CO<sub>2</sub>-Standards für Pkw und Transporter nach 2020 (2017/0293(COD) – Clean Mobility Package)
- Proposal for Post-2020 CO<sub>2</sub> standards for cars and vans (2017/0293(COD) – Clean-Mobility-Package)*
- 01/09/2017 Inkrafttreten des neuen Emissionsprüfungen WLTP und RDE
- Alle neu zugelassenen Fahrzeugmodelle werden nach WLTP geprüft und müssen den RDE-Konformitätsfaktor (NO<sub>x</sub>) 2,1 einhalten; für Ottomotoren gilt ein verschärfter Partikelgrenzwert von  $6 \times 10^{11}$  pro Kilometer (Euro 6c).
- Entry into force of the new emission tests WLTP and RDE*
- All new car types are tested according to WLTP and must comply with the RDE compliance factor (NO<sub>x</sub>) 2.1; For ottomotors, a stricter particle limit of  $6 \times 10^{11}$  per kilometer (Euro 6c) applies.*
- 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<sub>2</sub>-Emissionen (RDE 3)
- 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 CO<sub>2</sub> emissions (RDE 3)*
- 07/07/2017 Veröffentlichung der primären Verordnung für das WLTP (2017/1151) mit entsprechenden Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der EU (RDE 3)
- Publication of the primary Regulation of the WLTP (2017/1151) with its implementing Regulations in the Official Journal of the EU (RDE 3)*

**Nächster Schritt:** 08/03/2018- Öffentliche Konsultation: Verbesserung der  
**Next Step:** 05/04/2018 Emissionsvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge

*Public Consultation: Improving the emissions legislation for Light Duty Vehicles*

Q2 2018 Veröffentlichung des finalen Texts zur Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsrichtlinie

*Publication of the final text of the Directive on type-approval and market surveillance*

**Letzter Stand:** **WLTP 2 und RDE 4**

Die Europäische Kommission hat eine öffentliche Konsultation zu einem Vorschlagsentwurf zur weiteren Verbesserung der Qualität von Pkw-Emissionstests eingeleitet, um zuverlässigere Ergebnisse zu gewährleisten und das Vertrauen der Verbraucher wiederherzustellen. Seit dem 1. September 2017 sind neue und verbesserte Pkw-Emissionstests vorgeschrieben: Tests unter realen Fahrbedingungen (RDE) und ein verbesserter Labortest (WLTP). Die Kommission zieht die Schrauben weiter an, indem sie diese Tests verbessert und mehr Kontrollen einführt, um sicherzustellen, dass die bereits in Verkehr befindlichen Fahrzeuge die Emissionsgrenzwerte einhalten.

Der Vorschlag, der zur Konsultation offen ist, zielt darauf ab, die technischen Unsicherheiten bei den RDE-Prüfungen zu verringern, die Emissionskontrollen der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge zu verstärken und die Prüfungen durch unabhängige und akkreditierte Dritte durchzuführen.

Die Kommission schlägt außerdem vor, das WLTP-Verfahren zu verbessern, indem die Testflexibilität abgeschafft und erstmals eine Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs an Bord eingeführt wird, so dass die Laborergebnisse für die CO<sub>2</sub>-Emissionen mit der durchschnittlichen realen Fahrsituation verglichen werden können.

Auf der Grundlage des bis zum 5. April eingegangenen öffentlichen Feedbacks wird die Kommission einen Rechtsvorschlag zur Abstimmung durch die Mitgliedstaaten im Technischen Ausschuss für Kraftfahrzeuge (TCMV) vorlegen.

**Status-Quo:** **WLTP 2 und RDE 4**

*The European Commission has launched a public consultation on a draft proposal to further improve the quality of car emission testing to ensure more reliable results and restore consumer confidence. Since September 1, 2017, new and improved passenger car emission tests have been mandatory: Tests under real driving conditions (RDE) and an improved laboratory test (WLTP). The Commission is further tightening the bolts by improving these tests and introducing more controls to ensure that vehicles already on the market comply with the emission limits.*

*The proposal, which is open for consultation, aims to reduce technical uncertainties in RDE testing, to strengthen emission controls on vehicles on the road and to carry out testing by independent and accredited third parties.*

*The Commission also proposes to improve the WLTP process by abolishing test flexibility and introducing onboard fuel and/or electricity consumption monitoring for the first time so that the laboratory results for CO2 emissions can be compared with the average real driving situation.*

*On the basis of public feedback received by 5 April, the Commission will present a legislative proposal for vote by Member States in the Technical Committee for Motor Vehicles (TCMV).*

## **Presse/Press: Dieselgate – 35 million manipulated cars on our streets and still no action**

14/03/2018

***Despite the European Parliament's Dieselgate inquiry committee, the European Commission is standing by, hiding behind bureaucratic squabbling to avoid taking its responsibilities, write Claude Turmes and Zdzisław Krasnodębski.***

*Claude Turmes (Luxembourg) and Prof. Zdzisław Krasnodębski (Poland) are Members of the European Parliament. They respectively sit with the Greens/EFA and the European Conservatives and Reformists (ECR) political groups.*

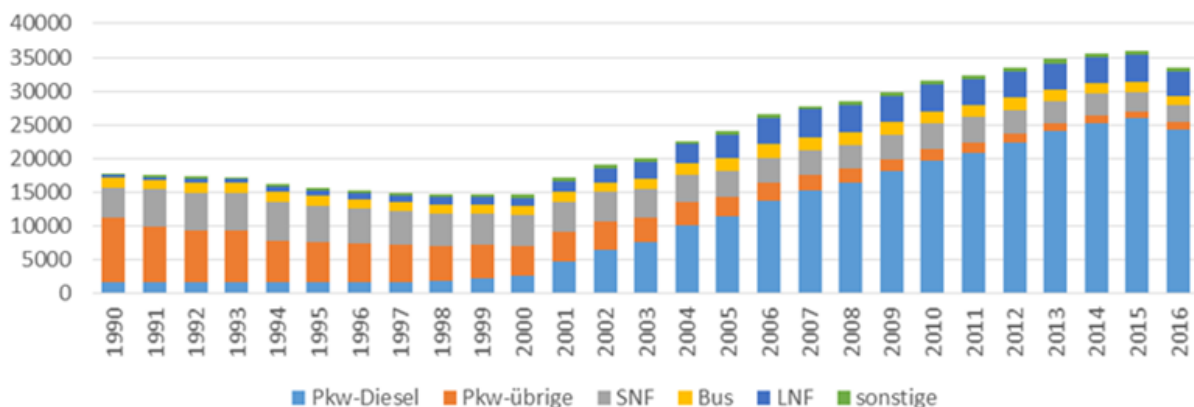
In many European inner cities, air quality is disastrous – a condition caused by the deliberate manipulation by the car manufacturers of 35 million diesel cars sold over the last few years.

After years of omertà, a German court has now paved the way for driving bans for diesel cars in German cities. This is a potential solution for German cities, but what if the bulk of the 35 million manipulated cars ends up in Central and Eastern Europe through secondary market?

Even though the European Union has instated ever stricter emissions standards since the 1970s, air quality has not improved, on the contrary. The blame – which we know since the Dieselgate scandal has come to light – lies with the car manufacturers, who have bypassed the legal limits with cheating software and have knowingly put the health of millions of citizens in Europe at risk.

New diesel motors are much worse on NO2 than old ones because they inject diesel more thinly and with higher pressure. Deliberately cheating on the abatement technology with these motors emitting high NO2 levels is a criminal activity that should have consequences.

**NO2-emissions in cities caused by transport (in t)**



Authorities in charge in the United States have sentenced the car manufacturers to compensation and penalty payments amounting to billions of dollars, penalties largely used to clean up the air and promote electrification. Meanwhile, the damaged parties in Europe – in this case the millions of Europeans who suffer from low air quality and the owners of 35 million manipulated cars – remain without any compensation.

Besides the car manufacturers, the national governments are mainly responsible for the biggest industrial scandal ever. They have always protected the authority of the national type approval authorities – in Germany this is the Federal Bureau of Motor Vehicles and Drivers (KBA). The main interest of this body was and still is serving the interests of their domestic industries.

So in Europe, the absurd situation has arisen that only the KBA is authorised to impose recall actions of manipulated cars by VW, Audi and co.: not only for those driving on German roads, but for millions of German cars that were sold all over the EU. Authorities from other member states cannot impose recall programs according to the current legal frame.

The German association ADAC has recently highlighted that it is technically feasible to retrofit almost all manipulated euro 5 and euro 6 motors with hardware (SCR with add blue injection). Although there are hundreds of different models of cars, in reality you only find a limited number of different engines in these cars, which makes standardised retrofit possible.

And as VW is announcing a new record benefit of over €10 billion, nobody should tell us that the car industry would not be able to pay for these retrofits. Such hardware retrofits would not only prevent painful diesel bans in cities, but would also offer a durable solution.

Without hardware updates, millions of manipulated diesel cars banned from German cities will be offered cheaply in secondary markets and end up in those parts of the EU where citizens have less income. As these manipulated diesel cars emit 3 to 7 times the NO<sub>2</sub> of old diesel cars, the air quality in Bucharest, Sofia, Warsaw or Athens could be negatively impacted for decades.

Despite the European Parliament's Dieseltgate inquiry committee, Jean-Claude Juncker and Martin Selmayr's EU Commission is idly watching these disgraceful activities while hiding behind bureaucratic squabbling over responsibilities.

Precisely because the Dieseltgate scandal is not a purely German problem, the Commission has to free itself from its self-imposed shackles and defend itself against the clientelism of the KBA and the German government. Specifically by acknowledging the hypocrisy of the software updates that were agreed at the Berlin diesel summit and by presenting a guidance note for hardware upgrades, specifying which manipulated cars can and should be retrofitted.

The Common Air Quality Index by the European Environment Agency shows that Europe is divided by the air we breathe: while poor air quality is a problem almost all over the EU, Eastern Europe is affected disproportionately. Cities like Sofia, Bucharest, Riga and Warsaw are amongst the sad frontrunners of the European air pollution statistics.

To export the diesel problem there would have fatal consequences. When we talk about the future of Europe, we cannot ignore the stark disparities between East and West in terms of air quality.

When our citizens are helplessly left with the “car-morra“, we should not be surprised about an increasing disenchantment with politics and the EU. The Dieseltgate scandal is about nothing less than the credibility of policy-makers all over Europe. That is why it takes political courage now to demand the manufacturers to pay up. In Berlin and Brussels.

Quelle/*Source*: [euractiv.com](http://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:** ***Eurovignetten-Richtlinie (COM(2017)0275):***

Nachdem am 20. Februar die Frist für Änderungen der Eurovignetten-Vorschläge endete, wurden diese nun im Rahmen des letzten Treffens des parlamentarischen Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) am 19. Und 20. März geprüft. Die grundlegenden Details zum ersten Mobilitätspakets finden Sie im [Newsletter Juni-Juli 2017](#).

Die Mitglieder unterstützten vor allem den Ansatz von Berichterstatterin Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (S&D), die Anwendung des Verursacherprinzips im Straßenverkehr zu verstärken und insbesondere den schrittweisen Übergang von zeit- zu streckenabhängigen Gebührensystemen, auch für leichte Nutzfahrzeuge, anzustreben. Bonnefoy möchte die Debatte auf die Termine für die Umsetzung dieses Schrittes konzentrieren, welche in den Ausschüssen die richtige Balance finden sollte. Was die Luftverschmutzung und die CO2-Emissionen betrifft, so möchte Bonnefoy zunächst eine Stellungnahme des ENVI-Ausschusses zu diesen Fragen prüfen. Die Berichterstatterin wird bei der bevorstehenden Diskussion über Kompromisse auch den sozioökonomischen Aspekten der Gebührenerhebung, ihren Auswirkungen auf die Randgebiete oder Bergregionen und die Verträge mit Konzessionären besondere Aufmerksamkeit widmen. Die Mitglieder waren der Ansicht, dass Fragen im Zusammenhang mit der Zweckbindung oder den Staugebühren weiter erörtert werden müssten. Einige Abgeordnete kritisierten die Staugebühr, die ihrer Ansicht nach die Nutzer *de facto* zweimal bestraft, einmal für das Steckenbleiben im Stau und ein zweites Mal für die Zahlung einer zusätzlichen Gebühr. Einige Abgeordnete sind gegen die Ausweitung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf Busse, da sie zur Verringerung der Luftverschmutzung, der CO2-Emissionen und der Staus beitragen.

**Status Quo:** ***Eurovignette Directive (COM(2017)0275):***

*After the deadline of 20 February for amendments to the Eurovignette proposals, these were now considered at the last meeting of the*

*Parliamentary Committee on Transport and Tourism (TRAN) on 19 and 20 March. The basic details of the first mobility package can be found in the [June-July 2017 newsletter](#).*

*Members supported in particular the approach of rapporteur Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (S&D) to strengthen the application of the polluter pays principle in road transport and in particular to move gradually from time-based to route-based charging systems, including for light commercial vehicles. Bonnefoy would like to focus the debate on the dates for implementing this step, which should strike the right balance in the committees. As far as air pollution and CO2 emissions are concerned, Bonnefoy would first like to consider an opinion from the ENVI Committee on these issues. In the forthcoming debate on compromises, the rapporteur will also pay particular attention to the socio-economic aspects of charging, its impact on peripheral or mountain regions and the contracts with concessionaires. Members felt that issues relating to earmarking or congestion charges should be further discussed. Some MEPs criticized the congestion charge, which in their view de facto penalizes users twice, once for getting stuck in traffic jams and a second time for paying an additional charge. Some MEPs are against extending the scope of the directive to buses as they help to reduce air pollution, CO2 emissions and congestion.*

### **Deutsche Infrastrukturabgabe / German "Infrastructure Fee"**

**Letzter Stand:** **(Unverändert)**

Die Niederlande haben nun entschieden der österreichischen Klage gegen die deutsche Pkw-Maut beizutreten. Nach Angaben der beiden Länder diskriminiert diese Maut ausländische Autofahrer und steht damit im Widerspruch zu den europäischen Vorschriften. Deutschland plant, Personen durch eine Senkung der Kfz-Steuer zu entschädigen, was aber nur für Autofahrer, die in Deutschland zugelassene Autos fahren, gilt. Folglich zahlen nur im Ausland zugelassene Fahrzeuge die Maut. Die Niederlande befürchten auch, dass die Vignette ein zusätzliches Hindernis für den Verkehr in der Grenzregion darstellt. Die niederländische Regierung hatte bereits im Oktober angekündigt, dass sie beabsichtigt, sich den Österreichern in ihrer Klage anzuschließen, wollte aber zunächst die rechtliche Begründung des Falles prüfen. Das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft untersuchte die deutschen Mautpläne und stellte fest, dass diese Maßnahme die Niederlande insgesamt zwischen 60 und 100 Millionen Euro kosten könnte. 40 Prozent dieser Kosten werden von Autofahrern oder Unternehmen getragen. Die Klage wird vom Europäischen Gerichtshof frühestens Anfang 2019 bearbeitet. Bis dahin kann Deutschland an seinen Plänen zur Einführung der Maut zum 1. Januar 2019 festhalten.

**Status Quo:** **(unchanged)**

*The Netherlands has now decided to join the Austrian lawsuit against the German car toll. According to the two countries, this toll discriminates against foreign drivers and thus contravenes European regulations. Germany plans to compensate people by lowering the motor vehicle tax, but this only applies to motorists driving cars registered in Germany. Consequently, only vehicles registered abroad pay the toll. The Netherlands also fears that the*

*vignette is an additional obstacle to traffic in the border region. The Dutch government had already announced in October that it intended to join the Austrians in their lawsuit, but first wanted to examine the legal justification of the case. The Ministry of Infrastructure and Water Management examined the German toll plans and found that this measure could cost the Netherlands a total of between 60 and 100 million euros. 40 percent of these costs are borne by drivers or companies. The case will not be referred to the European Court of Justice until early 2019 at the earliest. In the meantime, Germany can adhere to its plans to introduce the toll on 1 January 2019.*

## **Presse/Press: Dieselgate – Die Pkw-Maut kommt – aber es könnte noch Jahre dauern**

01/04/2018

### ***Lange hat die CSU für die Pkw-Maut gekämpft. Nun muss Verkehrsminister Andreas Scheuer die Pläne auf die Straße bringen. Doch es gibt Unwägbarkeiten.***

Es gibt diese typischen Verkehrsminister-Termine. Vor Kurzem war Andreas Scheuer unterwegs, es ging um einen Spatenstich für die Elektrifizierung einer Bahnstrecke. „Wir setzen Euch unter Strom“, meinte der 43-Jährige locker, auf knackige Formeln versteht er sich als früherer CSU-Generalsekretär. Dabei weiß er natürlich selbst, dass das neue Amt als Ressortchef nicht nur angenehm wird.

Es schwelen einige Altlasten von der Dieselkrise bis zum schleppenden Breitband-Ausbau. Dann ist da noch die Pkw-Maut. Und Scheuer lässt schon mal erkennen: Ganz fix und einfach geht es damit eher nicht.

Dass das Prestigeprojekt der CSU in der großen Koalition heikel ist, war von Anfang an klar. Vor einem Jahr brachte es Scheuers Vorgänger Alexander Dobrindt (CSU) aber doch über die letzte politische Hürde. Der Bundesrat gab am 31. März 2017 den Weg für ein Mautmodell frei, das nach einigen Änderungen den Segen der EU-Kommission bekam.

Seitdem steht die „Infrastrukturabgabe“, die alle zahlen sollen, die aber nur Fahrer aus dem Ausland extra belastet, schwarz auf weiß im Gesetz. Kurz vor der Bundestagswahl schaffte Dobrindt auch noch erste Fakten und startete Ausschreibungen für den künftigen Systembetrieb.

Doch wann kommt sie nun auf die Straße? Dobrindt musste erleben, wie man sich mit Prophezeiungen verkalkulieren kann. „Am 1. Januar 2016 wird die Pkw-Maut scharfgestellt“, verkündete er 2014 kühn. Doch bis heute spüren Autofahrer bekanntlich nichts davon. Seitdem hütet sich das Ministerium davor, einen Termin zu nennen. In der offiziellen Einnahme-Prognose wird aber ein Start für 2019 angepeilt.

### ***Scheuer wird vorsichtiger***

Scheuer baut jetzt nach dem Motto „Vorsicht ist die Mutter der Porzellankeule“ gleich einen maximalen Sicherheitspuffer ein. „Ich mache keine Zeitvorgabe“, sagte er der „Rheinischen Post“. Nur so viel: Die Maut werde „auf jeden Fall in dieser Wahlperiode“ eingeführt - also bis spätestens 2021. Alles andere als ein Rahmen bis zur nächsten Bundestagswahl wäre aber auch ein ziemlicher Hammer.

„Wir sind mit Hochdruck dran“, versichert der neue Minister. Es seien aber noch nicht alle „organisatorischen und technischen Details“ geklärt. Und nach der langen politischen Debatte wolle er ein System einführen, „das dann auch gut funktioniert“.



Tatsächlich ist noch einiges in der Schwebe. Derzeit läuft das Verfahren zur Auswahl der Maut-Betreiber. Es geht um Erhebung und Kontrolle der Maut. Zum Stand der Dinge und dem Zeitplan hüllt sich das Ministerium in Schweigen.

Dann sind da noch juristische Unwägbarkeiten. Österreich hat Klage beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingereicht. Die Alpenrepublik, die selbst für Picklerl kassiert, ist seit jeher einer der stärksten Kritiker der Maut und wäre mit 1,8 Millionen Deutschland-Pendlern stark betroffen. Der Kernvorwurf: Weil nur inländische Autobesitzer über die Kfz-Steuer voll für die Maut entlastet werden sollen, würden ausländische Fahrer verbotenerweise diskriminiert. Die Niederlande wollen sich der Klage anschließen. Ein Gerichtstermin ist aber noch nicht angesetzt, dauern kann das EuGH-Verfahren bis zu zwei Jahre.

Kritiker sagen seit Langem, dass die Richter die Maut ausbremsen könnten - Folgen für ein möglicherweise schon laufendes System und die Betreiber ungewiss. Grünen-Fraktionsvize Oliver Krischer warnt, die Maut werde beim EuGH scheitern, „da sie antieuropäisch ist, den Grenzregionen schadet, ein Bürokratiemonster ist und den deutschen Steuerzahler Millionen kostet“. Statt an dem „Stammtischprojekt“ festzuhalten, sollte Scheuer die „unsinnige CSU-Maut“ begraben.

Diesen Wunsch wird ihm der CSU-Mann nicht nur wegen der Landtagswahl in Bayern im Oktober nicht erfüllen. Nach den Vorbereitungen für die technische Einführung muss Scheuer dann aber auch beim wichtigsten Grund für das ganze Vorhaben zeigen, dass die Versprechungen tragen: Nach Abzug der Systemkosten sollen unterm Strich gut 500 Millionen Euro pro Jahr für Straßen-Investitionen übrig bleiben, errechnete das Ministerium. Zweifel an den Einnahmen verstummen aber nicht.

Daneben hat es Scheuer auch noch mit einer anderen Maut-Baustelle zu tun: Der Ausweitung der Lkw-Maut auf das gesamte, 39.000 Kilometer lange Netz der Bundesstraßen, die stattliche zwei Milliarden Euro pro Jahr extra einbringen soll. Anders als bei der Pkw-Maut steht dafür seit Langem ein konkreter Starttermin: Sonntag, der 1. Juli 2018.

Quelle/*Source*: [handelsblatt.com](http://handelsblatt.com)

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

<b>Letzter Stand:</b> <b>Status Quo:</b>	13/03/2018	Parlament billigt den Bericht des TRAN-Ausschusses über die Mitteilung der Kommission "Eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme".  <i>Parliament approves the TRAN Committee Report on the Commission Communication "A European Strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems"</i>
	18/10/2017	Veröffentlichung der GEAR 2030 Schlussfolgerungen  <i>Publication of the GEAR 2030 Conclusions</i>
	Bis/ <i>until</i> 28/07/2017	Öffentliche Konsultation: <u>Evaluation of the Intelligent Transport Systems (ITS) Directive</u> (EAC beteiligt 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“  
*Publication of the „Certificate Policy for Deployment and Operation of European C-ITS“*
- 10/01/2017 Veröffentlichung des EC-Papiers „Building a European Data Economy“  
*Publication of the EC-document "Building a European Data Economy"*

**Letzter Stand:****eCall**

Zum Zeitpunkt der Abstimmung über das eCall-System (mehr zum eigentlichen System im Abschnitt Straßenverkehrsicherheit) hatte die Einführung des Systems bei Datenschützern für Aufsehen gesorgt, die eine Veruntreuung der Technologie, eine Aufzeichnung von Gesprächen, die Verfolgung von Bewegungen oder Ähnliches befürchteten.

„Das eCall-System ebnet den Weg für private Dienste zur Nutzung der vom Fahrzeug gesendeten Daten und kann die Behörden dazu bewegen, das System zur Überwachung der Fahrer zu nutzen. Es wäre daher richtig gewesen, die Zustimmung jedes Fahrzeughalters zur Nutzung des Systems einzuholen, aber diese Möglichkeit war in der europäischen Verordnung nicht vorgesehen“, sagte Jan Philipp Albrecht, ein Sprecher der Grünen im EP für Justiz und Inneres.

Angesichts dieser Argumente gab das Parlament Garantien: "Das System sollte so gestaltet sein, dass kein Austausch von personenbezogenen Daten zwischen ihnen möglich ist. Wenn diese Dienste erbracht werden, sollten sie den geltenden Sicherheits- und Datenschutzvorschriften entsprechen und den Verbrauchern stets freigestellt bleiben", heißt es in der EP-Gesetzgebung zu eCall.

Nach EU-Regeln dürfen die Daten von den Notdiensten und ihren Dienstleistern, ohne ausdrückliche vorherige Zustimmung der betroffenen Person, nicht an Dritte weitergegeben werden. So soll verhindert werden, dass Fahrzeuge aufgrund der eCall-Technologie ständig verfolgbar sind. Auch ein absetzen des eCall-Notrufs über ein per Bluetooth verbundenen Mobiltelefon ist nicht möglich.

Dies beschränkt sich jedoch auf das eCall-System. Sofern weitere Systeme mit Netzverbindung verbaut sind, können auch andere Daten übertragen werden, denen jedoch vorher vertraglich zugestimmt werden muss. Zu den neuen Funktionen und Services, die eine Vernetzung im Fahrzeug ermöglichen, gehören beispielsweise Updates der gesamten Fahrzeugelektronik, die drahtlos und ohne Werkstattbesuch über eine Luftschnittstelle installiert werden, sowie eine ferngesteuerte und zukunftsweisende Fahrzeugdiagnose. Da Fahrzeuge heute aus bis zu 100 Millionen Programmzeilen bestehen, gehören diese Funktionen neben eCall zu den Kernaufgaben moderner Telematikgeräte und sind damit Voraussetzung für eine integrierte Vernetzung. Darüber hinaus kann die Vernetzung die Fahrsicherheit weiter verbessern, indem sich die Fahrzeuge über die V2X-Kommunikation (Vehicle-to-Everything) gegenseitig vor möglichen Gefahren warnen.

**Europäische Strategie für C-ITS und Zugang zu Fahrzeugdaten**

Nachdem am 20. Februar der parlamentarische Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr über den INI-Bericht von Berichterstatter István Ujhelyi (S&D) abstimmte, hat nun das Plenum des Parlaments am 13. März 2018 den Bericht des TRAN-Ausschusses über die Mitteilung der Kommission "Eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme" angenommen und für Änderungen gestimmt, die unter anderem die Kommission auffordern, bis spätestens Ende dieses Jahres einen Regelungsvorschlag über den Zugang zu Daten und Ressourcen im Fahrzeug vorzulegen.

Der Bericht des Parlaments stellt dies in seinem Änderungsantrag Nr. 20 klar heraus: „[Das Europäische Parlament] ist der Ansicht, dass die Kommission zügig einen entsprechenden Rechtsrahmen schaffen sollte, damit EU-weit grenzüberschreitende Interoperabilität zur Realität wird und für die Nutzung der verschiedenen Arten vernetzter Verkehrsmittel ein Rahmen mit Haftungsvorschriften gilt; fordert die Kommission auf, bis Ende des Jahres einen Legislativvorschlag zum Zugang zu fahrzeugseitigen Daten und Ressourcen zu veröffentlichen; ist der Ansicht, dass mit diesem Vorschlag dafür gesorgt werden sollte, dass die gesamte Fahrzeugwertschöpfungskette und Endnutzer Nutzen aus der Digitalisierung ziehen können, dass in Bezug auf die Speicherung fahrzeugseitiger Daten und den Zugang Dritter zu diesen Daten gleiche Ausgangsbedingungen herrschen und ein Höchstmaß an Sicherheit besteht, wobei der Zugang fair, rechtzeitig und ohne Beschränkungen gewährt werden sollte, damit die Verbraucherrechte gewahrt sind, Innovation gefördert wird und auf diesem Markt nach dem Grundsatz der Technologieneutralität für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb gesorgt ist; hebt hervor, dass zur Modernisierung sämtlicher mit öffentlichen Verkehrsleistungen zusammenhängenden städtischen und ländlichen Infrastruktur beigetragen werden muss; fordert die Kommission auf, ausnahmslos dafür zu sorgen, dass die Datenschutz-Grundverordnung vollständig eingehalten wird, und dem Parlament alljährlich über deren Überwachung Bericht zu erstatten;“

Insgesamt konzentriert sich der Bericht auf vier Bereiche: Privatsphäre und Datenschutz, Cybersicherheit, Kommunikationstechnologien und Interoperabilität der Systeme. Die Kernaussage besteht darin, die Industriezweige zu ermutigen, ihre Kräfte zu bündeln (d.h. Telekommunikation, Automobilbau und Energieversorger), damit die Ergebnisse des digitalen Fortschritts ordnungsgemäß umgesetzt und angewandt werden können. Alle politischen Parteien einigten sich auf den Text, und er wurde mit großer Mehrheit angenommen.

Die Abstimmung bringt Unterstützung für einen gleichberechtigten Zugang zu Daten und Ressourcen im Fahrzeug und gewährleistet gleiche Wettbewerbsbedingungen für die gesamte Wertschöpfungskette im Automobilsektor. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt für die Europäische Kommission, um die gleiche Verpflichtung einzugehen. Die in der EU eCall-Verordnung 2015 festgelegte „interoperable, standardisierte, sichere und offene Telematikplattform“ muss genutzt werden, um innerhalb der Amtszeit dieser Kommission robuste Rechtsvorschriften einzuführen. Die EU befindet sich an einem Wendepunkt. Erstmals in der Geschichte der Automobilbranche

haben die Fahrzeughersteller die Möglichkeit, durch die rein technische Auslegung ihres Telematiksystems ganze vertikale Lieferketten zu steuern. Wird die Politik es einer kleinen Gruppe von Marktteilnehmern gestatten, das Modell der Mobilitätsdienste zum Nachteil wettbewerbsfähiger Dienstleister neu zu kalibrieren? Diese Frage wird darüber entscheiden, ob der Markt für vernetzte und automatisierte Fahrzeuge innovativ und wettbewerbsfähig sein wird oder nicht. Sie wird darüber entscheiden, ob es auch in Zukunft eine Landschaft lebendiger, wettbewerbsfähiger KMU geben wird oder ob Brüssel eine zunehmend geschlossene Gestaltung von Telematiksystemen tolerieren wird, die zur Entstehung einiger weniger Industriegiganten führt, die in der Lage sind, die Märkte zu dominieren.

Der offene und freie Zugang zu Fahrzeugdaten ist essentiell für fairen Wettbewerb, Innovation und unabhängiges Unternehmertum insbesondere im Kfz-Ersatzteilmarkt. Aus der Sicht der Verbraucher bleibt so die Möglichkeit der freien und markenunabhängigen Werkstatt- und Pannendienstwahl offen.

Die Fahrzeughersteller haben jedoch damit begonnen, neue Maßnahmen einzuführen, wie z.B. proprietäre elektronische Zertifikate, die den Zugang unabhängiger Betreiber zum OBD-Port verhindern. Aktuelle Untersuchungen der EGEA (European Garage and Test Equipment Association) zeigten, dass ein Fahrzeughersteller bei drei Modellen der neuesten Baureihe die Datenkommunikation zwischen OBD-Stecker und Multimarken-Diagnosegeräten nur noch eingeschränkt oder gar nicht mehr ermöglicht. Die Option, vor allem ältere Fahrzeuge in einer freien Werkstatt mit deutlich günstigeren Ident-Teilen reparieren zu lassen, falle weg. Dies werde zu Kostensteigerungen bei Service und Reparatur führen und damit zu höheren Gesamtkosten.

Diese Problematik bedarf einer genaueren Analyse auf Seite der EU, da es im Widerspruch zu den gerade getroffenen Regelungen steht. Darüber hinaus ist klar, dass die Kommission auch prüfen muss, wie dieser neuen Bestimmungen im Zeitalter der Vernetzung beibehalten werden können und wie der Zugang zu den Daten im Fahrzeug gewährleistet werden kann, um die Entwicklung des digitalen Innovationspotenzials zu ermöglichen.

Der EAC unterstützt den Bericht im vollen Umfang. „Dies ist ein wichtiges und überaus erfreuliches Signal nicht nur für jeden Autofahrer, sondern auch für alle Serviceanbieter von Dienstleistungen rund um das Fahrzeug“, so EAC-Präsident Bernd Opolka. Ein kleiner Wermutstropfen bleibt: „Leider macht der Bericht keine Rahmenvorgaben, wie ein Zugang zu den Fahrzeugdaten finanziell ausgestaltet werden soll. Die Bandbreite der aktuell diskutierten Forderungen reicht von einer unentgeltlichen Bereitstellung der Daten bis hin zu hohen Gebühren, die kleineren Drittanbietern jegliche Chance auf einen Markteintritt verwehren. Hier ist die Kommission gefordert, eine Lösung zu finden, die dem Ruf nach einem fairen Wettbewerb gerecht wird“, so Opolka.

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

#### **eCall**

*At the time of the vote on the eCall system (more on the system itself in the section on road safety), the introduction of the system had caused a sensation*

among data protectionists who feared misappropriation of technology, recording conversations, tracking movements or the like.

"The eCall system paves the way for private services to use the data sent by the vehicle and can encourage the authorities to use the system to monitor drivers. It would therefore have been right to obtain the agreement of every vehicle owner to use the system, but this possibility was not provided for in the European regulation", said Jan Philipp Albrecht, a spokesman of the Greens in the EP for Justice and Home Affairs.

In view of these arguments, Parliament gave guarantees: "The system should be such that no exchange of personal data between them is possible. If these services are provided, they should comply with current security and data protection rules and should always remain available to consumers", says EP legislation on eCall.

Under EU rules, the data may not be disclosed to third parties by the emergency services and their service providers without the express prior consent of the person concerned. The aim is to prevent vehicles from being constantly tracked on the basis of eCall technology. It is also not possible to make an eCall emergency call via a mobile phone connected via Bluetooth.

However, this is limited to the eCall system. If other systems with a network connection are installed, other data can also be transmitted, but this must be contractually agreed in advance. New functions and services that enable networking in the vehicle include updates of the entire vehicle electronics, which are installed wirelessly and without a visit to the workshop via an air interface, as well as remote-controlled and forward-looking vehicle diagnostics. Since vehicles today consist of up to 100 million lines of programming, these functions are among the core tasks of modern telematics devices alongside eCall and are therefore a prerequisite for integrated networking. In addition, networking can further improve driving safety by vehicles using V2X communication (Vehicle-to-Everything) to warn each other of possible dangers.

### **European Strategy on C-ITS and access to car data**

#### *European strategy for C-ITS and access to vehicle data*

After the Parliamentary Committee on Transport and Tourism voted on 20 February on the INI report by rapporteur István Ujhelyi (S&D), Parliament's plenary session of 13 February has now voted on the INI report. The Council adopted the report of the TRAN Committee on the Commission Communication "A European Strategy for Co-operative Intelligent Transport Systems" on 26 March 2018 and voted in favor of amendments calling, inter alia, on the Commission to submit a regulatory proposal on access to data and resources in vehicles by the end of this year at the latest.

Parliament's report makes this clear in its Amendment No. 20 is clear: "[The European Parliament] recommends that the Commission rapidly establish an adequate legal framework to achieve EU-wide cross-border interoperability, as well as a framework laying down rules on liability for the use of the various forms of connected transport; calls on the Commission to publish a legislative

*proposal on access to in-vehicle data and resources by the end of the year; recommends that this proposal should allow the entire automotive value chain and end users to benefit from digitalisation and guarantee a level playing field and maximum security with regard to access and storage of in-vehicle data for all third parties, which should be fair, timely and unrestricted in order to protect consumer rights, promote innovation and ensure fair, non-discriminatory competition on this market in respect of the principle of technological neutrality; stresses the need to contribute to the modernisation of all urban and rural infrastructures also linked to public transport services; calls on the Commission to guarantee that it will, in all cases, ensure full compliance with the GDPR, reporting to Parliament on its monitoring on an annual basis;”*

*Overall, the report focuses on four areas: Privacy and data protection, cyber security, communication technologies and interoperability of systems. The key message is to encourage industries to join forces (i.e. telecommunications, automotive and utilities) so that the results of digital progress can be properly implemented and applied. All political parties agreed on the text and it was adopted by a large majority.*

*The vote will support equal access to data and resources in the vehicle and ensure a level playing field throughout the automotive value chain. Now is the right time for the European Commission to make the same commitment. The "interoperable, standardized, secure and open telematics platform" laid down in the EU eCall Regulation 2015 must be used to introduce robust legislation during the term of office of this Commission. The EU is at a turning point. For the first time in the history of the automotive industry, vehicle manufacturers have the opportunity to control entire vertical supply chains through the purely technical design of their telematics system. Will policy allow a small group of market participants to recalibrate the model of mobility services to the detriment of competitive service providers? This question will determine whether or not the market for networked and automated vehicles will be innovative and competitive. It will decide whether there will continue to be a vibrant, competitive SME landscape in the future or whether Brussels will tolerate an increasingly closed design of telematics systems leading to the emergence of a few industrial giants capable of dominating the markets.*

*Open and free access to vehicle data is essential for fair competition, innovation and independent entrepreneurship, especially in the automotive aftermarket. From the consumer's point of view, this leaves the option of free and brand-independent workshop and breakdown service choice open.*

*However, vehicle manufacturers have begun to introduce new measures, such as proprietary electronic certificates, which prevent independent operators from accessing the OBD port. Recent studies by EGEA (European Garage and Test Equipment Association) have shown that on three models of the latest series, a vehicle manufacturer only makes limited or no data communication between OBD connectors and multi-brand diagnostic devices possible. The option of having older vehicles in particular repaired in an independent workshop with significantly cheaper ID parts is no longer available. This would lead to higher service and repair costs and thus to higher overall costs.*

*This issue requires a more detailed analysis on the part of the EU, as it is contrary to the regulations that have just been adopted. Furthermore, it is clear that the Commission must also examine how this new provision can be maintained in the age of networking and how access to the data in the vehicle can be ensured in order to allow the development of the potential for digital innovation.*

*The EAC fully supports the report. "This is an important and extremely pleasing signal not only for every driver, but also for all service providers of vehicle-related services", says EAC President Bernd Opolka. One small drawback remains: "Unfortunately, the report does not provide any framework for how access to vehicle data should be financially structured. The range of demands currently under discussion extends from the provision of data free of charge to high fees that deny smaller third-party providers any chance of market entry. It is up to the Commission to find a solution that meets the call for fair competition," Opolka said.*

### **Straßenverkehrssicherheit / Road Safety**

<b>Letzter Stand</b> <b>Status Quo:</b>	19/12/2017	Vorstellung des INI-Berichts zum Thema Tacho-Manipulation  <i>Presentation of 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>
<b>Nächster Schritt</b> <b>Next Step:</b>	Bis/Until 05/2018	Veröffentlichung von Legislativvorschlägen für überarbeitete Fahrzeugsicherheitsnormen  <i>Publication of legislative proposals for revised vehicle safety standards</i>

**Letzter Stand: eCall**

Seit dem 31. März müssen alle neu typengenehmigten Fahrzeugmodelle mit dem neuen europäischen eCall-Gerät ausgestattet werden, welches bei einem schweren Verkehrsunfall automatisch einen Notruf auslöst. Wenn die Sensoren der Sicherheitssysteme (z.B. Airbag) einen schweren Unfall beziehungsweise Aufprall registrieren, wird so automatisch der Notruf 112 verständigt. Außerdem werden die exakte Position des Fahrzeugs (und die letzten zwei Fahrzeugpositionen), die Fahrtrichtung, der Fahrzeugtyp (17-stellige Fahrzeugidentifizierungsnummer), der verwendete Kraftstoff bzw. Antriebsart, die Anzahl der Insassen bzw. angelegten Sicherheitsgurte und optional Daten des Bordsystems übermittelt. Die Notrufdienste erkennen auch, ob eCall automatisch oder manuell ausgelöst wurde (mehr zum Thema eCall und persönliche Daten im Abschnitt „Connected Cars“). Das System soll vor allem auf abgelegenen ländlichen Straßen eine deutlich schnellere Rettung gewährleisten.<sup>1</sup> Ziel ist es, die Reaktionszeit der Rettungskräfte in ländlichen Gebieten durch den automatisch abgesetzten Hilferuf um bis zu 50 Prozent, in städtischen bis zu 40 Prozent zu reduzieren. Es wird eine dreijährige Übergangszeit geben, um ein einheitliches interoperables System in Europa (EU + Schweiz, Norwegen und Island) zu schaffen, welches unter anderem Sprachbarrieren beseitigen soll. Das Parlament hat das Gesetz am 28. April 2015 verabschiedet.

Der EAC Durch begrüßt die Einführung des eCall-Systems. „Die Kommission rechnet europaweit mit bis zu 2.500 weniger Verkehrstoten pro Jahr. Auch die Zahl der Schwerverletzten soll sich signifikant verringern. Der eCall ist damit ein wichtiges Instrument, um der ‚Vision Zero‘ ein bedeutendes Stück näher zu kommen“, so EAC-Präsident Bernd Opolka.

***Sicherheit von Fahrzeugen und Fußgängern (ausstehend):***

Die Europäische Kommission wird voraussichtlich am 2. Mai 2018, fast ein Jahrzehnt nach der letzten Aktualisierung, eine längst überfällige Aktualisierung der Vorschriften für die Fahrzeugsicherheit im Rahmen eines dritten Mobilitätspakets bekannt geben. Die EU bereitet derzeit auch eine Strategie für die Straßenverkehrssicherheit für die nächsten zehn Jahre vor. Diese Pläne müssten dann von den EU-Mitgliedstaaten und dem Parlament gebilligt werden. 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. Alle Details zu der Resolution finden Sie im Newsletter November-Dezember 2017.

---

<sup>1</sup> 55% der tödlichen Unfälle ereigneten sich 2016 auf Landstraßen.



Autonome Notbremsen, intelligente Geschwindigkeitsassistenzsysteme und Spurhaltesysteme könnten so effektiv zur Reduzierung von Verkehrstoten beitragen, wie der Sicherheitsgurt es bereits tut. Aber wir werden nur dann die größten Sicherheitsgewinne sehen, wenn sie in allen Autos eingebaut sind. Sie als Sonderausstattung oder nur bei Premium-Modellen wie heute anzubieten, reicht nicht aus. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Mitgliedsstaaten den Automobilherstellern wieder einmal eine leichte Fahrt ermöglichen. Sie mögen argumentieren, dass die volle Autonomie unmittelbar bevorsteht. Es wäre eine Katastrophe, jetzt zu warten oder zu vermeiden. Vor allem dann, wenn, wie es wahrscheinlich ist, die volle Autonomie mit enormen praktischen Hindernissen bei der Umsetzung konfrontiert ist.

Die EU sollte vorschreiben, dass Alkoholsperren in alle neuen Fahrzeuge eingebaut werden, die von wiederkehrenden Alkoholtätern benutzt werden. Dies sind Empfehlungen des Europäischen Rates für Verkehrssicherheit (ETSC), der einen neuen Bericht verfasst hat, welcher sich mit der Frage beschäftigt, wie die Zahl der jährlich in der Europäischen Union durch Alkohol am Steuer verursachten 5000 Todesfälle verringert werden kann.

Der Verband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) fordert die politischen Entscheidungsträger auf, sich auf die wirksamsten Maßnahmen zur Fahrzeugsicherheit mit den stärksten positiven Auswirkungen zu konzentrieren. „Es versteht sich von selbst, dass unsere Industrie ein starker Befürworter der weiteren Reduzierung von Verkehrsunfällen ist“, sagte ACEA-Generalsekretär Erik Jonnaert. „Wir begrüßen daher die Initiative zur Überarbeitung der Sicherheitsvorschriften.“

In einem Schreiben an den Präsidenten des Europäischen Parlaments, Antonio Tajani, haben 14 Organisationen (z.B. ETSC, CLEPA, FIA) eine „starke und rechtzeitige Reaktion“ aufkommende Vorschläge der Europäischen Kommission zur Fahrzeugsicherheit und zum Fußgängerschutz gefordert: „Europa muss mit den globalen Entwicklungen auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit Schritt halten. Südkorea hat kürzlich angekündigt, dass alle neuen Personenkraftwagen ab Januar 2019 mit automatischer Notbremsung und Spurwechsel-Warnsysteme ausgestattet sein müssen, während Indien im Juli 2019 die aktuellen Anforderungen Europas an Sicherheitsgurt-Erinnerungssysteme überspringen wird.“

### **Status-Quo:**

#### **eCall**

*Since 31 March, all new type-approved vehicle models must be equipped with the new European eCall device, which automatically triggers an emergency call in the event of a serious traffic accident. If the sensors of the safety systems (e.g. airbag) register a serious accident or impact, emergency call 112 is automatically notified. In addition, the exact position of the vehicle (and the last two vehicle positions), the direction of travel, the vehicle type (17-digit vehicle identification number), the fuel or propulsion used, the number of passengers or seat belts used and optional on-board system data are transmitted. The emergency services also detect whether eCall was triggered automatically or manually (more about eCall and personal data in the "Connected Cars" section). The system is intended to ensure a*

significantly faster rescue, especially on remote rural roads.<sup>2</sup> The aim is to reduce the response time of the rescue services in rural areas by up to 50 percent and in urban areas by up to 40 percent through the automatic call for help. There will be a three-year transition period to create a single interoperable system in Europe (EU + Switzerland, Norway and Iceland) to remove language barriers, among other things. Parliament passed the law on 28 April 2015.

The EAC welcomes the introduction of the eCall system. "The Commission expects up to 2,500 fewer road deaths per year across Europe. The number of seriously injured is also to be significantly reduced. The eCall is therefore an important instrument for getting a significant step closer to 'Vision Zero'," said EAC President Bernd Opolka.

### **Safety of vehicles and pedestrians (pending):**

The European Commission is expected to announce a long overdue update of the vehicle safety rules on 2 May 2018, almost a decade after the last update. The EU is also preparing a road safety strategy for the next ten years. These plans would then have to be approved by the EU Member States and Parliament. On 14.11.2017, Parliament adopted the resolution entitled "Saving Lives: boosting car safety in the EU" at first reading on 14.11.2017 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). All details on the resolution can be found in the [November-December 2017 newsletter](#)

Autonomous emergency brakes, intelligent speed assistance systems and lane keeping systems could contribute to reducing road deaths as effectively as the seat belt. But we can only see the greatest safety gains if they are built into all cars. Offering them as optional extras or only for premium models like today is not enough. There is a danger that the EU member states will once again allow car manufacturers to travel with ease. You may argue that full autonomy is imminent. This is indeed the argument that we and our colleagues throughout Europe often hear today. But it would be a disaster to wait or to avoid now. Particularly when, as is likely to be the case, full autonomy is confronted with enormous practical obstacles to implementation.

The EU should require alcohol barriers to be fitted in all new vehicles used by recurrent alcohol offenders. These are recommendations of the European Council for Road Safety (ETSC), which has drawn up a new report on how to reduce the number of 5000 deaths per year caused by drink-driving in the European Union.

The European Automobile Manufacturers Association (ACEA) [calls](#) on policy makers to focus on the most effective vehicle safety measures with the most

---

<sup>2</sup> 55% of fatal accidents occurred on rural roads in 2016.

*positive effects. "It goes without saying that our industry is a strong supporter of further reducing road accidents," said ACEA Secretary General Erik Jonnaert. "We therefore welcome the initiative to revise the safety rules."*

*In a letter to the President of the European Parliament, Antonio Tajani, 14 organizations (e.g. ETSC, CLEPA, FIA) have called for a "strong and timely response" to emerging European Commission proposals on vehicle safety and pedestrian protection: "Europe must keep pace with global developments in the field of vehicle safety. South Korea recently announced that all new passenger cars must be equipped with automatic emergency braking and lane change warning systems from January 2019, while India will skip Europe's current requirements for seat belt reminder systems in July 2019".*

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

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 19/04/2018  
*Transport, Telecommunications and Energy Council*

Rat für Wettbewerb / 28/05/2018  
*Competitiveness Council*

Rat für Justiz und Inneres / 04/06/2018  
*Council of Justice and Home Affairs*

Rat für Umwelt / 10/04/2018  
*Council of Environment*

**Plenum / Plenary** 16-19/04/2018 (Agenda)

**Ausschüsse / Committees**

Umwelt / *Environment* (ENVI) 12/04/2018 (Agenda)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 23-24/04/2018 (Agenda)  
*Internal Market / Consumer*

Justiz und Inneres (LIBE) 09/04/2018 (Agenda, pending)  
*Justice & Home Affairs* 12/04/2018 (Agenda, pending)

Verkehr / *Transport* (TRAN) 12/04/2018 (Agenda)  
 - Item 6: Gear 2030 - presentation by the Commission

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

17/05/2018 Connected Cars Europe

**EAC-Veranstaltungen / EAC-Events**

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