



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

EAC – NEWSLETTER

Dezember – Januar / December – January 2018

THEMEN / CONTENTS

Seite / Page

Fahrzeugemissionen & Tests / Car Emissions & Tests	1
Presse/Press: TERM 2017: mixed progress for Europe’s transport sector in meeting environment, climate goals.....	5
Maut / Road Charges	6
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges	6
Deutsche Infrastrukturabgabe / German “Infrastructure Fee“	8
Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data	9
Presse/Press: EU Telecom ministers reached an agreement on the 5G roadmap	11
Straßenverkehrssicherheit / Road Safety	12
Sicherheit von Fahrzeugen und Fußgängern / Safety of Vehicles and Pedestrians	12
Termine / Dates	13
Sitzungstermine / Meeting Dates.....	13
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)	14
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events.....	14

Fahrzeugemissionen & Tests / Car Emissions & Tests

Letzter Stand: Status Quo:	07/12/2017	Vorläufige Einigung in den Trilogverhandlungen zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz (2016/0014/COD) <i>Preliminary agreement reached in the dialogue negotiations on type-approval and market surveillance of motor vehicles (2016/0014/COD)</i>
	08/11/2017	Vorschlag für 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 6×10^{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 6×10^{11} 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 (<u>2017/1151</u>) mit entsprechenden Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der EU (RDE 3) <i>Publication of the primary Regulation of the WLTP (<u>2017/1151</u>) with its implementing Regulations in the Official Journal of the EU (RDE 3)</i>

Nächster Schritt: 12/2017 Veröffentlichung des 4. RDE-Paketes
Next Step:

Publication of the 4th RDE package

Letzter Stand: Trotz des Widerstands von Deutschland und einiger osteuropäischer Staaten (leider in keiner Quelle detailliert aufgelistet), haben das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission am 7. Dezember eine Einigung in den Trilogverhandlungen über den Kommissionsvorschlag zur Typgenehmigung vom Januar 2016 erzielt.

Der Vorschlag sieht vor, dass zur Steigerung des Qualitätsniveaus und der Unabhängigkeit von Typgenehmigungen und ex-ante Kontrollen, dass die technischen Dienste regelmäßig und unabhängig im Rahmen strenger Leistungskriterien geprüft werden, um ihre Benennung durch einen Mitgliedstaat für die Prüfung und Inspektion neuer Fahrzeugmodelle zu erhalten und aufrechtzuerhalten. Die Kommission und die Mitgliedstaaten könnten auch eine Benennung anfechten, wenn etwas nicht in Ordnung ist. Die nationalen Typgenehmigungsbehörden würden einer Prüfung durch die Kommission unterzogen, um sicherzustellen, dass die einschlägigen Vorschriften in der gesamten EU umgesetzt und durchgesetzt werden. Jedes 40.000 neu zugelassene Fahrzeug muss von der EU-Behörde auf seine Konformität mit den EU-Typgenehmigungsgesetzen überprüft werden. Die Europäische Kommission wird befugt sein, alle fünf Jahre Kontrollen bei den nationalen Behörden durchzuführen.

Der Vorschlag der Kommission, das Vergütungssystem zu ändern, um zu verhindern, dass technische Dienstleistungen direkt vom Hersteller bezahlt werden, wurde nicht beibehalten.

Nebst dem bisherigen Fokus auf ex-ante Kontrollen (d.h. Kontrollen bevor ein Fahrzeug in den Verkehr kommt), beinhaltet der Vorschlag den Zwang für Mitgliedstaaten, regelmäßig Stichprobenkontrollen an Fahrzeugen durchzuführen, die sich bereits auf ihrem Markt befinden, und deren Ergebnisse öffentlich zugänglich zu machen. Darüber hinaus könnten alle Mitgliedstaaten sofort Schutzmaßnahmen gegen nicht konforme Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet ergreifen, ohne auf die Behörde warten zu müssen, die die Typgenehmigung erteilt hat.

Zum Schluss sieht die Einigung vor, dass die Kommission ermächtigt wird, EU-weite Rückrufaktionen einzuleiten und gegen Hersteller oder technische Dienste Sanktionen in Höhe von bis zu €30.000 pro nicht konformem Fahrzeug zu verhängen. Des Weiteren kann die Kommission künftig ein neues Durchsetzungsforum leiten, um die Einheitlichkeit der Auslegung der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften, die Transparenz der Nichteinhaltung und eine besser koordinierte Marktüberwachung durch die Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

Die Automobilhersteller müssen auch Zugang zu den Softwaretools des Fahrzeugs gewähren, die mit dem RDE-Paket einhergehen, um ihre Strategien zur Emissionsreduzierung offenzulegen.

Diese vorläufige politische Einigung bedarf nun der förmlichen Genehmigung durch das Europäische Parlament und den Rat. Sie wird dann am 1. September 2020 für alle Mitgliedstaaten verbindlich.

Kommissarin Elżbieta Bieńkowska sagte: „Dieselgate hat die Schwächen unseres Regulierungs- und Marktüberwachungssystems aufgedeckt. Wir wissen, dass einige Automobilhersteller betrogen haben und viele andere Schlupflöcher ausgenutzt haben. Um dem ein Ende zu setzen, überarbeiten wir das gesamte System. Nach fast zweijährigen Verhandlungen begrüße ich es, dass die Schlüsselemente unseres Vorschlags aufrechterhalten wurden, wozu auch eine echte EU-Aufsicht und Durchsetzungsbefugnisse gehören. Künftig wird die Kommission in der Lage sein, Fahrzeugkontrollen durchzuführen, EU-weite Rückrufe auszulösen und bei Gesetzesverstößen Geldbußen von bis zu 30 000 EUR pro Fahrzeug zu verhängen [übersetzt].“

Generell stößt die Einigung auf breite Zustimmung und sogar der Verband Europäischer Automobilhersteller ACEA hat das neue Marktüberwachungssystem begrüßt. Der Europäische Verbraucherverband BEUC fügte jedoch auch an: „Aber die EU kann noch mehr für die Verbraucher tun. Eine Lücke ist das Fehlen eines Tests für reale CO₂-Emissionen. Dies ist dringend erforderlich, da die Lücke zwischen Labor- und Praxis-Simulationen von CO₂-Emissionen bei über 40 % liegt. Eine solche Situation darf nicht fortbestehen, weshalb wir die politischen Entscheidungsträger dringend auffordern, sie unverzüglich zu lösen [übersetzt].“

Kommentar:

Es ist positiv zu bewerten, dass die vorläufige Einigung weitestgehend den Forderungen des Parlaments entspricht. Somit garantiert die aktuelle Fassung Grundanforderungen für die Marktüberwachung bei gleichzeitiger Klärung der Kompetenzen zwischen EU und Mitgliedsstaaten, was zuvor angesichts teilweise überschneidender oder nicht geklärter Kompetenzen nicht der Fall war. Das trotz großen Widerstands die Kommission nun befugt werden soll sowohl Prüfungen und Kontrollen durchzuführen sowie Sanktionen zu verhängen, ist eine ebenfalls positive Überraschung. Jedoch ist davon auszugehen, dass diese Befähigung gegen andere Bestimmungen eingetauscht wurde. So haben einige Mitgliedstaaten erfolgreich eine Bestimmung des Kommissionsvorschlags, welche die Automobilhersteller daran gehindert hätte, die Prüflaboratorien der nationalen Behörden zu finanzieren, nicht berücksichtigt. Ebenso wurde eine Bestimmung ausgelassen, die es unabhängigen Mitgliedern ermöglicht hätte, Teil eines Forums von Vertretern aus den Mitgliedstaaten zu sein, das das Zulassungssystem für Kraftfahrzeuge überwacht. Zum aktuellen Zeitpunkt ist der Vorschlag noch nicht vollständig einsehbar. Offen ist insbesondere noch der Passus zum Thema Befristung der Typgenehmigungen. Die Allgemeine Ausrichtung sprach sich auch für unbefristet geltende Typgenehmigungen aus. Die Kommission forderte eine Befristung von fünf Jahren, das Parlament von sieben Jahren. Aus Sicht der Verbraucher könnte eine Befristung negative Folgen haben und ist abzulehnen.

Status-Quo:

Despite opposition from Germany and some Eastern European countries (unfortunately not listed in detail in any source), the European Parliament, the Council and the Commission reached an agreement on 7 December in the

trialogue negotiations on the Commission proposal for type-approval of January 2016.

The proposal provides that, in order to increase the level of quality and independence from type-approvals and ex-ante controls, the technical services should be regularly and independently audited within the framework of strict performance criteria in order to maintain and maintain their designation by a Member State for the testing and inspection of new vehicle models. The Commission and the Member States could also challenge a nomination if something is wrong. National type-approval authorities would be subject to Commission scrutiny to ensure that the relevant legislation is implemented and enforced throughout the EU. Every 40,000 newly registered vehicle must be checked by the EU authority for conformity with EU type-approval laws. The European Commission will be empowered to carry out inspections at national level every five years. The Commission's proposal to amend the remuneration system to prevent technical services from being paid directly by the manufacturer has not been retained.

In addition to the previous focus on ex ante checks (i. e. checks before a vehicle is put into circulation), the proposal introduces the obligation for Member States to carry out regular random checks on vehicles already on their market and to make their results publicly available. Furthermore, all Member States could immediately take protective measures against non-compliant vehicles on their territory without having to wait for the authority that issued the type-approval.

Finally, the agreement authorizes the Commission to initiate EU-wide recalls and impose sanctions of up to €30,000 per non-compliant vehicle on manufacturers or technical services. The Commission will also be able to lead a new enforcement forum to ensure consistency of interpretation of relevant EU legislation, transparency of non-compliance and better coordinated market surveillance by Member States.

Automakers must also provide access to the vehicle's software tools that go with the RDE package to disclose their emission reduction strategies.

This provisional political agreement is now subject to formal approval by the European Parliament and the Council. It will then become binding for all Member States on 1 September 2020.

Commissioner Elżbieta Bieńkowska said: "Dieselgate has revealed the weaknesses of our regulatory and market surveillance system. We know that some car manufacturers were cheating, and many others were exploiting loopholes. To put an end to this, we are overhauling the whole system. After almost two years of negotiations, I welcome that the key elements of our proposal have been upheld, including real EU oversight and enforcement powers. In the future, the Commission will be able to carry out checks on cars, trigger EU-wide recalls, and impose fines of up to €30,000 per car when the law is broken."

In general, the agreement is welcomed and even the European Automobile Manufacturers Association (ACEA) supports the new market surveillance system. However, the European Consumers' Association BEUC also added:

“But the EU can still do more for consumers. A void is the lack of a test for real-world CO2 emissions. This is much-needed as the gap between laboratory and real-world simulations of CO2 emissions stands at over 40%. Such a situation cannot be allowed to continue, which is why we urge policy-makers to resolve it immediately.”

Commentary:

It is a good thing that the provisional agreement largely meets Parliament's demands. The current version thus guarantees basic requirements for market surveillance while clarifying competences between the EU and member states, which was not previously the case in view of partially overlapping or unclear competences. It is also a positive surprise that, despite great resistance, the Commission should now be empowered to carry out audits and inspections and impose sanctions. However, it can be assumed that this qualification has been exchanged for other provisions. Some Member States have successfully ignored a provision of the Commission's proposal which would have prevented car manufacturers from financing the testing laboratories of national authorities. It also omitted a provision that would have allowed independent members to be part of a forum of representatives from the Member States to monitor the registration system for motor vehicles. The proposal is not yet fully visible at this time. In particular, the passage on the subject of time limits for type approvals is still open. The General Guidance also advocated open-ended type approvals. The Commission asked for a period of five years, and Parliament for seven years. Certainly, the consumer could have negative consequences for a limited period of time and must be refused.

Presse/Press: TERM 2017: mixed progress for Europe's transport sector in meeting environment, climate goals

05/12/2017

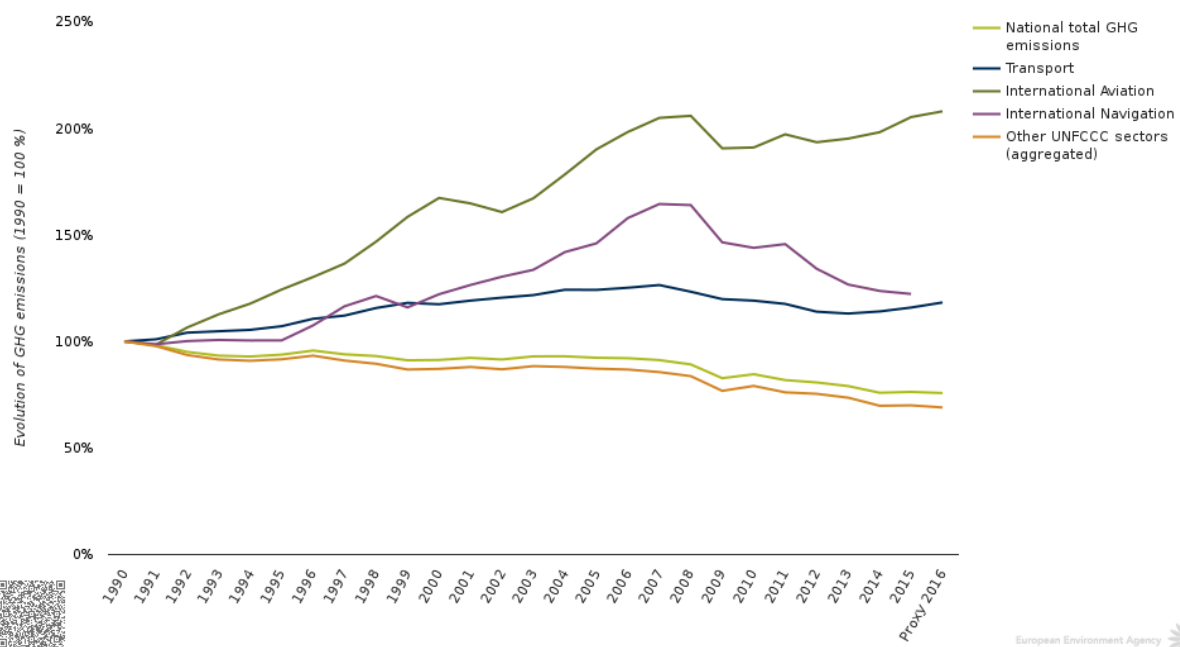
Europe's transport sector is making only mixed progress in meeting its environment, health and climate policy targets, according to a European Environment Agency (EEA) assessment published today, which tracks the short and long-term environmental performance of this key economic sector across the European Union.

Reducing the environmental, health and climate pressures arising from Europe's transport sector is critical to achieving the EU's long-term 2050 objective of living well within the limits of the planet. The EEA Briefing “Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM)” gives the annual progress assessment based on a series of indicators which track the progress of the transport sector in meeting related policy targets and objectives. Issues covered in the briefing include emissions, air pollution, noise and renewable energy and the impact of transport on ecosystems and biodiversity. A follow-up TERM report focusing on the environmental impacts arising from aviation and shipping will be published next month.

Key findings:

- Provisional data shows that in 2016, greenhouse gas emissions in the transport sector (including international aviation but excluding maritime shipping) across the EU-28 were 25 % higher than in 1990, confirming an upward trend in emissions since 2014.

- The average carbon dioxide (CO₂) emissions of new passenger vans and cars in 2016 were below the respective target paths for 2020 and 2021, although considerable reductions still need to be made in the coming years for manufacturers to meet future targets.
- While sales of new diesel passenger cars have decreased in recent years, the share of diesel used in road transport (including for freight transport by heavy-duty vehicles) has continued to rise, amounting to more than 66 % of total fuel sales in road transport in 2015, compared with 51 % in 2000.
- Oil consumption by the transport sector will need to fall by more than two-thirds to meet the objective of reducing consumption by 70 % by 2050 compared with 2008 levels.
- The share of renewable energy in transport in the EU rose from 6.7 % in 2015 to 7.1 % in 2016, lower than the 10 % target set for 2020. Three Member States (Austria, Finland and Sweden) have already reached the 10 % goal.
- Transport is the main source of environmental noise in Europe and contributes to pressure on ecosystem and biodiversity habitats. It also continues to be a significant source of harmful air pollution, especially through emissions of nitrogen dioxide and particulate matter.



Quelle/Source: eea.europa.eu

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:

Während der letzten Tagung des Rates für Verkehr, Telekommunikation und Energie am 4. und 5. Dezember führten die Minister eine Policy-Debatte über die Vorschläge für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren im Rahmen des ersten Mobilitätspakets. Die Mitgliedstaaten unterstützten die Anwendung des „Verursacherprinzips“ und des „Nutzer zahlt-Prinzips“ zur Förderung einer sauberen Mobilität, äußerten jedoch unterschiedliche Auffassungen darüber, wie sie in die Praxis umgesetzt werden können. Was die vorgeschlagene Ausdehnung des Geltungsbereichs der Eurovignetten-Richtlinie auf alle Fahrzeuge betrifft, so stimmten einige mit der Kommission darin überein, dass alle Fahrzeugkategorien einbezogen werden sollten, andere zogen es vor, Busse und Reisebusse als öffentliche Verkehrsmittel auszuschließen, um Staus zu bekämpfen, während andere Pkws anders behandeln möchten. Während die Kommission vorgeschlagen hat, ein streckenbasiertes Entgeltsystem einzuführen, das letztlich alle zeitbasierten Vignettensysteme ersetzen würde, haben die Mitgliedstaaten ihre Vorliebe für die Beibehaltung der Flexibilität zum Ausdruck gebracht, um die Art des Systems zu wählen, die ihren individuellen Merkmalen am besten entspricht. Die Delegationen waren sich grundsätzlich darin einig, dass die Einnahmen aus der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren zugunsten der Verkehrsteilnehmer reinvestiert werden, wollten aber die Flexibilität bewahren, über die Umschichtung dieser Einnahmen nach ihren eigenen Prioritäten zu entscheiden. Darüber hinaus haben einige Mitgliedstaaten darauf hingewiesen, dass die Zweckbindung von Einnahmen im Widerspruch zu ihren nationalen Haushalts- und Rechtsregelungen stehen würde.

Kritik an den Plänen kam vor allem aus Österreich und Deutschland. Der österreichische Verkehrsminister Jörg Leichtfried (SPÖ) hat sich gegen das Konzept einer streckenbasierten europaweiten Maut ausgesprochen. Solche entfernungs-basierten Systeme führten zu Staus, mehr Abgasen, Verspätungen und wären aufgrund unklarer Transportkosten nicht optimal für die wirtschaftliche Planung, so Leichtfried. Vor der politischen Debatte der EU-Verkehrsminister begrüßte Leichtfried jedoch die Absicht der EU-Kommission, das Mautsystem ökologischer zu gestalten. Es gibt durchaus Möglichkeiten, eine europaweite Maut zu erreichen. Es wäre auch Aufgabe der nächsten österreichischen Regierung, nach Verbündeten zu suchen. Leichtfried forderte auch die künftige Bundesregierung auf, die "Road Alliance" mit Frankreich, Deutschland, Italien, den Niederlanden, der Schweiz und anderen europäischen Staaten gegen Sozial- und Lohndumping im Verkehrssektor aufrechtzuerhalten. Der deutsche Interimsverkehrsminister Christian Schmidt sprach sich ebenfalls gegen die Mautpläne der Kommission aus, was aber nicht zuletzt daran liegt, dass die geplante deutsche Maut ein zeitbasiertes Vignettensystem vorsieht und somit bis spätestens 2027 hinfällig sein würde.

Eine große Zahl von Ministern begrüßte den Vorschlag, ein interoperables elektronisches Mautsystem einzuführen. Viele Delegationen sprachen sich auch dafür aus, den grenzüberschreitenden Informationsaustausch über unbezahlte Mautgebühren zu verstärken, um die Durchsetzung zu verbessern. Die von den Ministern geäußerten Ansichten werden als Input für die weitere Arbeit an diesen Vorschlägen dienen.

Status Quo:

At the last Transport, Telecommunications and Energy Council meeting on 4 and 5 December, Ministers held a policy debate on the proposals for charging

road tolls under the first mobility package. Member States supported the application of the "polluter pays" and "user pays" principles to promote clean mobility, but expressed different views on how they can be put into practice. As far as the proposed extension of the scope of the Eurovignette Directive to all vehicles is concerned, some agreed with the Commission that all categories of vehicles should be covered, while others preferred to exclude buses and coaches as public transport in order to combat congestion, while others wanted to treat passenger cars differently. While the Commission has proposed to introduce a distance-based charging system that would ultimately replace all time-based vignette systems, Member States have expressed their preference for maintaining flexibility to choose the type of system that best suits their individual characteristics. Delegations agreed in principle that the revenue from the levying of road user charges should be reinvested in favor of road users, while maintaining the flexibility to decide on the redeployment of this revenue according to their own priorities. In addition, some Member States have pointed out that the earmarking of revenue would be incompatible with their national budgetary and legal systems.

Criticism of the plans came in particular from Austria and Germany. The Austrian Minister of Transport, Jörg Leichtfried (SPÖ), has spoken out against the concept of a distance-based Europe-wide toll. Such distance-based systems led to traffic jams, more exhaust fumes, delays and would not be optimal for economic planning due to unclear transport costs, said Leichtfried. However, before the policy debate of EU transport ministers, Leichtfried welcomed the EU Commission's intention to make the toll system more ecological. There are certainly opportunities to achieve a Europe-wide toll. It would also be up to the next Austrian government to look for allies. Leichtfried also called on the future federal government to maintain the "Road Alliance" with France, Germany, Italy, the Netherlands, Switzerland and other European states against social and wage dumping in the transport sector. The German interim Minister of Transport, Christian Schmidt, also spoke out against the Commission's toll plans, but this is due not least to the fact that the planned German toll system provides for a time-based toll sticker system and would therefore lapse by 2027 at the latest.

A large number of ministers welcomed the proposal to introduce an interoperable electronic toll system. Many delegations also supported strengthening the cross-border exchange of information on unpaid tolls in order to improve enforcement. The views expressed by ministers will serve as input for further work on these proposals.

Deutsche Infrastrukturabgabe / German "Infrastructure Fee"

Letzter Stand:

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:

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.

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

Letzter Stand: Status Quo:	18/10/2017	Veröffentlichung der GEAR 2030 Schlussfolgerungen <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:

Zusätzlich zur oben angesprochenen Debatte zu den Mautplänen der Kommission, war auch das Thema „Digitalisierung des Verkehrs“ auf der Agenda der letzten Tagung des Rates für Verkehr, Telekommunikation und Energie. Die Minister nahmen Schlussfolgerungen zur Digitalisierung des Verkehrs an, welche die Bedeutung des Themas für die europäische Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit unterstreichen sollen und das Bestreben der EU, in diesem Bereich zu einem globalen Akteur zu werden, bestätigen. Sie schlagen die Beseitigung von Hindernissen vor, um ein homogenes und effizienteres multimodales Verkehrssystem in Europa zu schaffen. Die Kommission wurde aufgefordert, im ersten Quartal 2019 eine umfassende Digitalisierungsstrategie für den Verkehrssektor zu entwickeln. Mit Blick auf das Thema Daten und Zugang zu Daten ist insbesondere jener Abschnitt des der Schlussfolgerung nennenswert, in der der Rat die Mitgliedstaaten, Interessengruppen und die EU-Gremien nachdrücklich auffordert, mehr verkehrsbezogene, nicht personenbezogene Daten und gegebenenfalls anonymisierte Daten, einschließlich Echtzeitdaten, auf nichtdiskriminierende Weise allen Diensteanbietern und Nutzern zur Verfügung zu stellen und wiederverwendbar zu machen, um ein effizientes Verkehrsmanagement, neue digitale Dienste und Geschäftsmodelle zu ermöglichen.

Nebst dem Rat, hat der parlamentarische IMCO-Ausschuss am 4. Dezember den Entwurf einer Stellungnahme von Matthijs Van Miltenburg (ALDE) an den TRAN-Ausschuss für eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme angenommen. Im Ausschuss 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. Mit Bezug auf die 2018 inkrafttretende Verordnung über die Typgenehmigungsanforderungen für das eCall-Fahrzeugsystem, erinnert der Ausschuss die Kommission auch an ihre Verpflichtung, die Notwendigkeit einer interoperablen, sicheren und standardisierten Open-Access-Plattform zu prüfen. Bis heute hat sich die Kommission nicht zu dem Thema geäußert.

Status-Quo:

In addition to the above-mentioned debate on the Commission's toll plans, the topic of "digitization of transport" was also on the agenda. Ministers adopted conclusions on the digitization of transport, which underline the importance of the issue for the European economy and competitiveness and confirm the EU's ambition to become a global player in this field. They propose the removal of obstacles to create a more homogeneous and efficient multimodal transport system in Europe. The Commission was invited to develop a comprehensive digitization strategy for the transport sector in the first quarter of 2019. With regard to data and access to data, the section of the Conclusion in which the Council urges Member States, stakeholders and EU bodies to make more traffic-related, non-personal data and, where appropriate, anonymized data, including real-time data, available to all service providers and users in a non-discriminatory manner and to make it reusable in order to ensure efficient

traffic management, new digital services and business, is particularly noteworthy.

In addition to the Council, the IMCO Parliamentary Committee on 4 December adopted a draft opinion from Matthijs Van Miltenburg (ALDE) to the TRAN Committee on a European strategy for cooperative intelligent transport systems. In committee, 39 amendments were tabled, and the rapporteur 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. With regard to the Regulation on type-approval requirements for the eCall vehicle system, which will enter into force in 2018, the Committee also reminded the Commission of its obligation to examine the need for an interoperable, secure and standardized Open Access platform. The Commission has not yet expressed its opinion on the matter.

Presse/Press: EU Telecom ministers reached an agreement on the 5G roadmap

04/12/2017

European telecommunications ministers agreed on a joint roadmap for the development of 5G networks. The roadmap constitutes a common understanding on the harmonisation of 5G spectrum bands and their allocation to telecommunications operators. These 5G networks will allow people and devices to communicate with more data and less delay in the future.

"At the beginning of the Estonian Presidency, in July, we signed a 5G declaration together with all European telecommunications ministers. This allowed us to lay the foundation for the development of the 5G networks and the creation of investment security for companies in Europe. Today we passed the next important stage. In order to fulfil our goals at both national and European levels, we agreed on a detailed action plan," said Urve Palo, the Estonian Minister for Entrepreneurship and Information Technology.

"The 5G roadmap lays out major activities and their time frame. With the roadmap, we agreed on plans for harmonising the technical use and purpose of the 5G spectrum and the allocation to telecommunications operators. It is no secret that a digital Europe is a priority for the Estonian Presidency, however, a digital society cannot be created without 5G networks," commented Minister Palo. "By the year 2025, we want to see the presence of 5G connectivity in large cities and along major transport routes of every European country. These 5G networks are needed both for citizens and the devices that require reliable and high-speed internet access to cope with increasingly large quantities of data," commented Palo.

The 5th generation mobile network, or 5G, is the technology we need in the near future and one that supports global digitalisation. 5G is essential to ensuring communication in the future, with billions of devices online needing to be connected at all times and regardless of location, 5G technology is able to provide users with more data volumes and guaranteed quality connections.

Additionally, Minister Palo briefed her colleagues on the progress made on the European Electronic Communications Code. She encouraged her colleagues to swiftly contribute and develop a Council position on two proposals made by the European Parliament concerning intra-EU calls and developing national reverse-112 systems: "I ask all of you to give serious thought to these proposals. They both

address serious concerns for our citizens." The next trilogue is scheduled for Wednesday of this week, and will primarily focus on provisions of the Code related to Spectrum and 5G.

Quelle/*Source*: eu2017.ee

Straßenverkehrssicherheit / Road Safety

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

Letzter Stand <i>Status Quo:</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>
Nächster Schritt <i>Next Step:</i>	Bis/ <i>Until</i> 03/2018	Veröffentlichung von Legislativvorschlägen für überarbeitete Fahrzeugsicherheitsnormen <i>Publication of legislative proposals for revised vehicle safety standards</i>

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 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.

Derweil hat die EU angefangen die eCall Lösungen der Hersteller zu testen und hat Richtlinien für die Typgenehmigungszentren erlassen, um sicherzustellen, dass die Notrufeinrichtungen die Anforderungen erfüllen, bevor sie ab April 2018 in alle neuen Pkw und Transporter eingebaut werden müssen. Die Hersteller haben ihre Produkte in das Labor der Gemeinsamen Forschungsstelle in Ispra, Italien, geschickt, wo EU-Wissenschaftler ihre Konformität testen und überprüfen.

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 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.

Meanwhile, the EU has begun to test manufacturers' eCall solutions and has issued guidelines for type-approval centers to ensure that emergency call facilities meet the requirements before they have to be installed in all new passenger cars and vans by April 2018. Manufacturers have sent their products to the laboratory of the Joint Research Centre in Ispra, Italy, where EU scientists test and verify their conformity.

Termine / Dates

Sitzungstermine / Meeting Dates

Rat / Council

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 18/12/2017
Transport, Telecommunications and Energy Council

Rat für Wettbewerb / 01/02/2018
Competitiveness Council

Rat für Justiz und Inneres / 25/01/2018
Council of Justice and Home Affairs

Rat für Umwelt / 05/03/2018
Council of Environment

Plenum / Plenary 15/01/2018 (Agenda; forthcoming)

Ausschüsse / Committees

Umwelt / <i>Environment</i> (ENVI)	11/01/2018 (<u>Agenda</u> , forthcoming)
Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) <i>Internal Market / Consumer</i>	22-23/01/2018 (<u>Agenda</u> , forthcoming)
Justiz und Inneres (LIBE) <i>Justice & Home Affairs</i>	11/01/2018 (<u>Agenda</u> , forthcoming)
Verkehr / <i>Transport</i> (TRAN)	11/01/2018 (<u>Agenda</u> ; no relevant items)

Veranstaltungen (Brüssel) / *Events (Brussels)*

23/01/2018	Euractiv – <u>EU Car Emissions Post 2020: Lighter Vehicles For Less CO₂</u>
25/01/2018	UITP – <u>Autonomous Vehicles: What Impact On European Cities?</u>

EAC-Veranstaltungen / *EAC-Events*

13-14/03/2018	EAC-Frühjahrsitzung / <i>EAC-Spring Meeting</i>
05-06/11/2018	EAC-Herbstsitzung / <i>EAC-Fall Meeting</i>