

E A C – N E W S L E T T E R

Juni – Juli 2017 / June – July 2017

THEMEN / CONTENTS

Seite / Page

Fahrzeugemissionen – Test / Car Emissions – Test	1
Allgemeiner Stand der Testverfahren (unverändert)	1
Status Quo of the testing procedures	1
WLTP – Ausblick und Bewertung / WLTP – Outlook and Evaluation	2
RDE – Ausblick und Bewertung / RDE – Outlook and Evaluation	3
Verordnung zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz 2016/0014/COD / Regulation on the approval and market surveillance of motor vehicles 2016/0014/COD	4
Maut / Road Charges	6
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges.....	6
Presse/Press: Fifteen EU countries will be forced to change road toll laws under draft rules	10
Presse/Press: S&Ds welcome Commission’s Mobility Package as ‘surprisingly balanced’ but call for ambitious implementation.....	12
Deutsche Infrastrukturabgabe / German “Infrastructure Fee“	13
Presse/Press: Nur Österreich will Deutschland wegen der Maut verklagen.....	16
Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data	17
01/06/2017.....	22
Presse/Press: Voßhoff wirbt für datenschutzrechtliche Zulassungsprüfung von Autos.....	22
Presse/Press: The Race To Monetize Vehicle Data Gets More Crowded As BMW Hooks Up With IBM.....	24
Straßenverkehrssicherheit / Road Safety.....	25
Valletta-Erklärung / Valletta-Declaration.....	25
Straßeninfrastruktur und Tunnelsicherheit / Road Infrastructure and Tunnel Safety	26
Presse/Press: EU sets new target of halving the number of people seriously injured on our roads	27
Presse/Press: EU sets new target to cut serious road injuries	28
Meldungen zu weiteren Themen / Reports on further topics	28
Presse/Press: Ethik-Kommission: Keine Lösung für "echte dilemmatische" Situationen beim autonomen Fahren	28
Presse/Press: Governments must follow MEPs’ lead for more ambitious climate law.....	30
Termine / Dates	31
Sitzungstermine / Meeting Dates	31

Fahrzeugemissionen – Test / Car Emissions – Test

Allgemeiner Stand der Testverfahren (unverändert)

Der aktuelle Stand der Testverfahren bleibt weitestgehend unverändert. Im Folgenden ist der Status Quo und die Bewertung seitens des EAC kurz zusammengefasst. Eine etwas detaillierte Behandlung der Thematik findet sich im vorherigen Newsletter.

1. September 2017: Alle neu zugelassenen Fahrzeugmodelle werden nach WLTP geprüft und müssen den RDE-Konformitätsfaktor 2,1 einhalten; für Ottomotoren gilt ein verschärfter Partikelgrenzwert von 6×10^{11} pro Kilometer (Euro 6c).

1. September 2018: Alle neu zugelassenen Fahrzeuge müssen den RDE-Konformitätsfaktor von 2,1 einhalten. WLTP gilt für alle Neufahrzeuge. Euro 6c gilt für alle Neufahrzeuge mit Ottomotor.

Die Industrie fühlt sich von den neuesten Justierungen zu den Partikelgrenzen überfahren, da heutige Ottomotoren mit Direkteinspritzung keinen Partikelfilter haben. Dabei sind die Grenzwerte der Norm Euro 6c und ihr Einführungszeitplan schon seit Jahren bekannt. Ab September dürfen neu homologierte Modelle mit Ottomotor noch 6×10^{11} Partikel pro Kilometer ausstoßen, was einer Einsparung von 90% entspricht – ein Wert, der sich nur aber mit einem Filter sicher erreichen lässt. Technisch mag es zwar möglich sein, die Abgaslimits auf dem Prüfstand ohne Rußfänger einzuhalten, doch auf der Straße muss das noch längst nicht funktionieren (Stichwort RDE).

Status Quo of the testing procedures

In 2017, new measurement methods for exhaust gas emissions will be introduced in Europe, consisting of a new test cycle (WLTP) for CO2 emissions as well as fuel and power consumption, and Real Driving Emissions (RDE) tests that are used to test particle and nitric oxide emissions from cars on the road. The regulations on the RDE were made more stringent in December 2016 by the Technical Committee for Motor Vehicles (TCMV) in Brussels and it was agreed upon that from September 2017, particulate emissions of newly registered cars would be measured and assessed in real driving operations. Originally, it was planned to measure only nitrogen oxides and carbon monoxide.

1 September 2017: All newly registered vehicle models are tested according to WLTP and must meet the RDE conformity factor of 2.1; For otto engines, a sharpened particle limit of 6×10^{11} per kilometer (Euro 6c) applies.

1 September 2018: All newly registered vehicles must comply with the RDE compliance factor of 2.1. WLTP applies to all new vehicles. Euro 6c applies to all new vehicles with otto engines.

The industry is upset about the latest spontaneous adjustments of the particle limits, as today's direct-injection otto engines have no particle filter. However, the limits of the Euro 6c standard and its introduction timetable have been known for years. From September, new homologated models with an otto engines can still emit 6×10^{11} particles per kilometer, which corresponds to a saving of 90% - a value that can only be reached safely with a filter. Technically it may indeed be possible to meet the exhaust gas limits on the test bench without soot filter, but this does not mean that it works on the road (RDE).

WLTP – Ausblick und Bewertung / WLTP – Outlook and Evaluation

Letzter Stand/ Status Quo:	11/05/2017	Überarbeitung des Entwurfs zum „WLTP 2nd act“ im TCMV <ul style="list-style-type: none">- Verfahren zur Korrektur von Testergebnissen (z.B. Berechnungsgrundlage für Steuern zu schaffen),- Vorschriften in Sachen Transparenz hinsichtlich jener Informationen, die für die Typgenehmigung zur Verfügung stehen müssen,- Einpassung des EVAP Tests in WLTP,- Vervollständigung/Ausmerzung von Unschärfen in den bisherigen Vorgaben.
---------------------------------------	------------	--

Revision of the draft on “WLTP 2nd act” in the TCMV

- *Procedures for the correction of test results (e.g. provide a calculation basis for taxes),*
- *Rules on transparency with regard to the information that must be available for the type-approval,*
- *Fit the EVAP test in WLTP,*
- *Completion/eradication of vagueness in previous specifications.*

Nächster Schritt/ Next Step:	06/2017	Abstimmung des WLTP 2nd act im Rat (geplant)
---	---------	--

Vote on the WLTP 2nd act in the Council (planned)

Bewertung: (unverändert und gekürzt)

Grundsätzlich sind die Änderungen, die das neue Testverfahren definieren, zu begrüßen, da sie durch die Eliminierung von „Flexibilitäten“ deutlich reellere Verbrauchswerte versprechen. Gleichwohl werden die Folgen für die Hersteller verschiedener Fahrzeugklassen durchaus unterschiedlich sein. Für kleine Motoren sind die höheren Geschwindigkeiten und schnelleren Beschleunigungen im WLTP ein Nachteil, für leistungsstarke, größere Motoren könn(t)en sie mitunter sogar von Vorteil sein (sie laufen dann in einem besseren Wirkungsgrad und können über weitere Strecken in einem hohen Gang und damit verbrauchsärmer zurücklegen). Der CO₂-Emissionswert ist bei diesen Autos immer noch vergleichsweise hoch, aber gerade mit solchen Modellen machen die Hersteller gute Margen. Der Effekt, mit kleinmotorigen Fahrzeugen die Flottenbilanz in Sachen CO₂ zu verbessern, schmilzt hingegen. Um dies zu kompensieren, werden herstellerseitig weitere Entwicklungsleistungen nötig sein, ggf. auch im Hinblick auf die –beschleunigte – Umstellung von Kleinwagen auf E-Antriebe.

[...]

Während dies noch zwischen TCMV und der WP. 29 bei UNECE Gegenstand von Verhandlungen ist, haben Umwelt-NGOs (T&E und DUH) zumindest in Sachen Datenbank bereits Maßnahmen ergriffen: So wurde die Internetplattform www.get-real.org freigeschaltet, um mittelfristig eine

umfangreiche Datenbank erschaffen werden, die als Kontrollinstrument gegenüber den Herstellern und als Grundlage für weitere WLTP-Modifikationen dienen kann.

Verbraucherseitig bleibt zudem die Frage nach Änderungen in der Besteuerung von Interesse, welche auf den nationalen Ebenen besetzt werden sollte. [...]

Evaluation: *(unchanged and abridged)*

In principle, the changes that define the new test method are welcome, as they promise significantly more real consumption values by eliminating "flexibility". However, the consequences for the manufacturers of different vehicle classes will be quite different. For smaller engines, the higher speeds and faster accelerations in the WLTP are a disadvantage, for powerful, larger engines, they could even be advantageous (they run more efficiently by using a higher gear in long distances). The CO2 emission value is still comparatively high in these cars, but the manufacturers are making good margins. The effect of improving the fleet balance in terms of CO2 with small-engine vehicles, however, decreases. In order to compensate, further development efforts will be necessary at the manufacturer's end, possibly also with regard to the -accelerated - changeover from small cars to electric engines.

[...]

While this is still subject to negotiations between TCMV and the WP. 29 at UNECE, environmental NGOs (T&E and DUH) have already undertaken measures, at least as far as the database is concerned: the internet platform www.get-real.org aims at creating an extensive database in the medium term, which might serve as a control instrument against manufacturers and as a basis for further WLTP modifications.

On the consumer side, the question of changes in taxation remains of interest, which should be addressed on national levels. [...]

RDE – Ausblick und Bewertung / RDE – Outlook and Evaluation

Letzter Stand/ Status Quo:	11/05/2017	Letztes Meeting der Arbeitsgruppe (TCMV) zum 4. RDE-Paket <i>Last Meeting of the Working Group (TCMV) on the 4th RDE-Package</i>
	20/12/2016	Finale Abstimmung des 3. RDE-Pakets im TCMV, abgestimmter Entwurf hier , Annex hier <i>Final vote on the 3rd RDE package in the TCMV, coordinated draft here, Annex here</i>

**Nächster Schritt/
Next Step:** 07/2017 Fertigstellung des 4. RDE-Paketes (geplant)

Completion of the 4th RDE package (planned)

Bewertung: (unverändert und gekürzt)

Nach der Abstimmung des dritten wird auf Expertenebene (TCMV) nun an der Ausgestaltung des 4. RDE-Paketes gearbeitet. Hierzu fand am 17./18. Januar das sogenannte Kick-Off Meeting statt. In diesem Paket wird es um die Testung von Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb gehen. Neben dem Testverfahren für die Typgenehmigung sollen auch die Tests für die Einhaltung der Grenzwerte im laufenden Betrieb eines Fahrzeugs festgelegt werden, die vorzugsweise von unabhängigen Institutionen durchgeführt werden sollen, die nicht in den Typgenehmigungsprozess involviert sind (so z.B. NGOs etc.). Gerade letztere Tests bringen eine Vielzahl offener Fragen mit sich, die einer Klärung bedürfen. So ist beispielsweise zu definieren, wann genau ein Verstoß gegen die RDE-Grenzwerte vorliegt (einmalige/mehrmalige Testung nötig?). Die Kriterien, die sowohl für die Initialtests für die Typgenehmigungen, als auch die Überwachungstests festgelegt werden müssen, werden voraussichtlich zu ebenso zähen Verhandlungen führen, wie die Festlegung von Maßnahmen und Konsequenzen für den Fall, dass Verstöße festgestellt werden. [...]

Evaluation: (unchanged and abridged)

On the expert level, the TCMV is working on the design of the 4th RDE package, after voting on the third RDE package. For this purpose, the so-called Kick-Off Meeting took place on 17th/18th January. This package will focus on real driving testing of vehicles. In addition to the test procedure for type-approval, the tests for compliance with the limit values for the ongoing operation of a vehicle, which should preferably be carried out by independent institutions which are not involved in the type-approval process (eg NGOs, etc.), should also be determined. It is precisely the latter test that leads to a variety of open questions that need clarification. For example, it is necessary to define when exactly a violation of the RDE limits is present (one-time/repeated testing needed?). The criteria to be set for both, the initial tests for type approvals and the monitoring tests, are expected to lead to tough negotiations, similarly to the negotiations on definition of measures and consequences in the event of infringements being detected.

**Verordnung zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz 2016/0014/COD /
Regulation on the approval and market surveillance of motor vehicles 2016/0014/COD**

Die Trilogverhandlungen werden in den kommenden Monaten stattfinden. Eine genauere Beleuchtung des Themas, die wichtigsten Punkte der Allgemeinen Ausrichtung sowie eine Bewertung seitens des EACs kann im **vorherigen Newsletter** gefunden werden.

Letzter Stand/ Status Quo:	29/05/2017	Abstimmung einer ‚Allgemeinen Ausrichtung‘ im Rat (Wettbewerbsfähigkeit), Dokument hier
		<i>Vote on a ‘general approach’ in the Council (Competitiveness), document here</i>
	04/04/2017	Annahme im Plenum, Rücküberweisung IMCO, Text hier
		<i>Acceptance in Plenary, re-transfer to IMCO, text here</i>
	09/02/2017	Annahme des Reports im IMCO-Ausschuss
		<i>Acceptance of the report in IMCO-committee</i>
Nächster Schritt/ Next Step:	Offen/ <i>open</i>	Trilogverhandlungen
		<i>Trilogue</i>

Link zum interaktiven Dokument auf EUR-Lex: [EUR-Lex - 52016PC0031 - DE - EUR-Lex](#)

Link zu Verfahren und Dokumenten via EP Legislative Observatory: [Procedure File: 2016/0014\(COD\)](#)

Executive Summary

The draft, voted in plenary on 4th April, is welcome in many respects:

- *A consensus has been reached on the minimum requirements for market surveillance while at the same time clarifying the competences between the EU and the Member States, which was not the case in the past, in the case of overlapping or unexplained competences.*
- *In the draft which has now been harmonized, loopholes have been closed and the proposal has been introduced to authorize the Commission to impose penalties on producers, in so far as they are in breach of provisions. There were many discussions.*
- *In addition to rules on physical access to the vehicle data, provision was also made in electronic form and via web applications (to be welcomed, although there is a need for concreting).*
- *The requirement for a remote access was anchored, although this initially only aimed at remote diagnostics (but as a novelty is still to be considered a success).*
- *In particular, amendments No 42ff. "[...] Without prejudice to vehicle manufacturers' obligation to provide repair and maintenance information via their website, the access to in-vehicle data, should remain directly and independently accessible to independent operators."*

The main provisions of the general approach are as follows:

- *requiring national market surveillance authorities to check 1 in 50 000 vehicles registered in the country the previous year;*
 - Comment: A quota of this magnitude reduces monitoring by the Member States to absurdity.*
- *Supervision to uncover non-compliance*

Comment: There was a great deal of objection here, especially from the German side, which regarded a fine at this level as disproportionate. In the trade-off to other softening, however, this passage could get through.

- Introduction of a test system based on a peer review
- Type-approvals should be issued indefinitely

Comment: The question is, to what extent the Commission and Parliament, with their call for a time-limit of type-approval, would create a boomerang that ultimately fell back on the consumer. For reasons of practical implementation and the possible economic consequences for the owner of an affected vehicle, I consider it right at this point to reject a time limit and to go along with the Member States on this point. (Environmental associations would probably assess this differently.) In my assessment, there are quite other levers to penalize possible non-compliance with regulations or an exceedance of real-time driving limits, which are more easily applicable and more effective, and have a much stronger impact on producers, but not on consumers (keyword fines, which are also part of the draft). Whether or not there is a time limitation on type approval, I dare to question, but at the present time it is less of a concern for consumers than it is for manufacturers, which would then be presumed to be liable for damages. In a nutshell: It is doubtful that a time-limit will be accepted, but it will be expected that the (fairly closed) veto of the Member States will be implemented instead.

See also: link to the [Briefing des Europäischen Parlaments](#)

Maut / Road Charges

Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges

**Letzter Stand/
Status Quo:** 31/05/2017 Veröffentlichung des EU Road Packages durch EC, darin u.a. Regelungen zur Maut und dem europäischen elektronischen Mautsystem, Seite der Kommission zum Road Package [hier](#)

Publication of the EU Road Package by the EC, i.e. Regulations on road charges and the European electronic toll system, Site of the Commission's road package [here](#)

Überblick:

Nachdem nun schon länger der Wunsch nach einem einheitlichen europäischen Mautsystem in EU-Kreisen kursiert und EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc Anfang des Jahres entsprechende Pläne ankündigte, wurde das Konzept nun im Rahmen des neuen, am 31.05.2017 vorgestellten, europäischen Road Packages „EU on the Move“ konkretisiert. Obwohl sich die ersten acht Legislativvorschläge der neuen Mobilitätsstrategie hauptsächlich auf den Güterkraftverkehr und schwere Nutzfahrzeuge beziehen, beinhalten zwei Richtlinienvorschläge auch relevante Regelungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Darunter befindet sich erstmals auch ein Vorschlag, welcher die mitgliedstaatliche Berechnung der Pkw-Maut beeinflusst.

2017/0114(COD) - Einheitliche Streckenbasierte Maut

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

2017/0128(COD) - Interoperabilität elektronischer Mautsysteme & Informationsaustausch

Neben der Einführung streckenbezogener Mautgebühren, sieht die Kommission auch eine Neufassung der Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme vor, um Mehrkosten beim grenzüberschreitenden Verkehr im Binnenmarkt zu vermeiden. Durch spezielle private Anbieter des „europäischen elektronischen Mautdienstes“ (EETS) sollten den Straßenbenutzern Bordgeräte angeboten werden, die mit allen elektronischen Gebührenerfassungssystemen in der EU kompatibel sind. Die Interoperabilität blieb durch bestehende Markteintrittschranken für EETS-Anbieter und „unzumutbare EETS-Rechtsvorschriften“ jedoch weitestgehend unerreicht, da nach wie vor eine Vielzahl technischer Systeme (insbes. OBUs – on board units) existiert, die in der Mehrzahl nicht grenzüberschreitend einsetzbar sind. Dies soll sich durch die Neufassung der Richtlinie nun ändern.

Außerdem soll die neue Richtlinie die existierenden Erfassungssysteme für Lastwagen auf alle anderen Fahrzeuge, inklusive Pkw, ausweiten. Neben den angepeilten Kosteneinsparungen im Güterverkehr, soll durch die harmonisierte elektronische Mauterhebung auch eine streckenbezogene Berechnung ermöglicht werden, was durch ein Vignettensystem nicht möglich ist. Ebenso müssten Autofahrer auf dem Weg durch Europa nicht mehr an Mautstation halten oder Vignetten auf die Windschutzscheibe kleben.

Der zweite Kernpunkt der Neufassung ist die Schaffung einer Rechtsgrundlage und eines Systems für den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten zwischen den Mitgliedstaaten zum Zweck der Rechtsdurchsetzung bei Nichtzahlung von Mautgebühren.

Overview:

While the desire for introducing a uniform European toll system has long been present at EU level and EU Transport Commissioner Violeta Bulc announced respective plans at the beginning of this year, the concept has now been put in concrete terms within the framework of the new European Road Package "EU on The Move." Although the first eight legislative proposals of the new mobility strategy are mainly related to road haulage and heavy goods vehicles, two proposals for directives also include relevant regulations for passenger cars and light-duty vehicles. This includes, for the first time, a proposal which will influence the Member States' calculation of passenger car tolls.

2017/0114 (COD) - Uniform distance-based toll

The core of the proposal is a two-stage abolition of time-based vignette systems. Instead, the Commission argues for a digitized distance-related toll based on the user principle. After that, the

distances traveled by road users on the corresponding routes are to be measured and then serve as the basis for the calculation of the toll. A distance-based charging should better reflect the actual level of use, emissions and pollution. By 2023, road-based tolls should be introduced for trucks, and by 2027, for all vehicles of "other categories", including passenger cars. In addition, emission-free cars are to pay 75 percent less than others and the general level of road charges shall depend on CO₂- and other air pollutant balances, as well as other external costs such as noise or traffic congestion.

2017/0128 (COD) - Interoperability of electronic road toll systems & information exchange

In addition to the introduction of distance-based tolls, the Commission also proposes a revision of Directive 2004/52/EC on the interoperability of electronic road toll systems in order to avoid extra costs for cross-border transport in the internal market. Special private providers of the "European electronic toll service" (EETS) should offer road users onboard equipment compatible with all electronic toll collection systems in the EU. However, interoperability remained largely unachievable as a result of existing market entry barriers for EETS providers and "unreasonable legal EETS-regulations", since a large number of technical systems (in particular OBUs - on board units) still exist, most of which cannot be used across borders. This will change as a result of the recast of the Directive.

In addition, the new directive is to extend the existing detection systems for trucks to all other vehicles, including passenger cars. In addition to the targeted cost savings in freight transport, the harmonized electronic toll collection system is also intended to enable a distance-based calculation, which is not possible with a vignette system. Likewise, drivers on the way through Europe would no longer have to stop at toll stations or are required to stick vignettes on their windshield.

The second focus of the revision is the creation of a legal basis and a system for the exchange of vehicle registration data between the Member States for the purpose of enforcing the law in the event of non-payment of tolls.

Bewertung:

Eine detaillierte Bewertung in dieser frühen Phase halte ich für wenig sinnvoll. Im Folgenden nur ein paar grundlegende Anmerkungen:

Zuerst ist es wichtig, dass nach wie vor Mitgliedstaaten selbst über die Erhebung einer Straßennutzungsgebühr entscheiden sollen. Die oben genannten Änderungen betreffen also ausschließlich das „wie“ einer möglichen Erhebung.

Die allgemeine Ausrichtung der beiden Vorschläge ist zu begrüßen, da insbesondere die Internalisierung externer Kosten, wie CO₂-Emissionen, zu einer langfristigen umweltfreundlicheren Fahrweise führen kann. Ein zeitbasiertes Vignettensystem kann dies nur bedingt durch eine Staffelung nach Schadstoffklassen (z.B. EURO-Klassen). Jedoch stößt auch eine streckenbasierte Maut an ihre Grenzen, wenn es um die Einbeziehung der Fahrweise geht. Fährt eine Person besonders umweltschonend, findet dies auch in einer streckenbasierten Maut keine Anerkennung. Die Einbeziehung der Fahrweise kann letztendlich nur über entsprechende Kraftstoffsteuern erreicht werden. Jedoch ist die Kopplung an Luftschadstoffbilanzen des Fahrzeugs sowie die Internalisierung anderer externer Kosten, wie Lärm oder Verkehrsüberlastung, ein Schritt in die richtige Richtung.

Zwar wird das Problem der Verkehrsüberlastung (insbesondere Stauvermeidung), und somit das Ziel der sinnvollen Verkehrslenkung, mit in

die vorgeschlagene Maut einbezogen, jedoch fehlt der Verweis auf ein grundlegendes Problem dieses Konzepts – Ausweichverkehre. Objektiv betrachtet kann nur eine flächendeckende Maut verhindern, dass der Verkehr auf gebührenfreie Straßen, welche unter Umständen unsicherer sind oder näher an Wohngebieten liegen, ausweicht. Jedoch ist die Einführung flächendeckender Erhebungen auf Grundlage elektronischer Systeme wesentlich aufwendiger und teurer. Auch wenn dies letztendlich Gegenstand individueller nationalstaatlicher Überlegungen bei der Verwaltung oder Einführung einer Maut ist, sollten bei mautbasierten Stauvermeidungsmaßnahmen auch auf mögliche negative Folgen verwiesen werden.

Bei der weiteren Ausarbeitung dürfte auch der Datenschutz Thema einiger Debatten sein. Elektronische Systeme erfassen große Datenmengen zur Identifikation und Ortung von Fahrzeugen, mit deren Hilfe Bewegungs- und Verhaltensprofile von Fahrzeug und Fahrer/in erstellt werden könnten. Es bedarf also strikter Regelungen über die Nutzung, Speicherung, usw. der Daten, sowie entsprechende technische Ausarbeitungen (z.B. Verschlüsselung).

Auch wenn ich generell Vignettensysteme ablehne, soll kurz auf die Vorteile bezüglich der zwei genannten Probleme verwiesen werde. Zum einen sind diese Systeme weniger aufwendig, was insbesondere bei flächendeckenden Erhebungen nicht irrelevant ist. Außerdem sind Vignetten datenschutzrechtlich wesentlich unbedenklicher.

Abschließend kann jedoch gesagt werden, dass die Vorschläge in die richtige Richtung zeigen. Es ist eine Annäherung an ein gemeinsames europäisches Mautsystem für PKW, welches die Mobilität zwischen den Mitgliedstaaten fördern kann. Es bleibt nun abzuwarten, wie sich die Vorschläge weiterentwickeln und auch welche ergänzenden Initiativen es in den nächsten Monaten unter dem Road-Package geben wird.

Evaluation:

I consider it as useless to assess and evaluate the details in this early phase. Here are just a few basic notes:

First, it is important that Member States themselves continue to decide on road charges. The abovementioned amendments therefore relate exclusively to the "how" of a possible toll.

The general approach of the two proposals is welcome since, in particular, the internalization of external costs, such as CO2 emissions, can lead to a more environmentally friendly driving style in the long-run. A time-based vignette system can do so only by staggering according to pollutant classes (for example, EURO classes). However, a distance-based toll also reaches its limits when it comes to the inclusion of the way or quality of driving. If a person drives particularly eco-friendly, this is not reflected in a distance-based toll. The inclusion of the driving mode can ultimately only be achieved via appropriate fuel taxes. However, the coupling to vehicle airborne balances as well as the internalization of other external costs, such as noise or traffic congestion, is a step in the right direction.

Although the problem of traffic congestion and thus the goal of targeted

traffic control is included in the proposed toll, there is no reference to a fundamental problem of this concept – evasive traffic. When viewed objectively, only an all-encompassing toll can prevent traffic from evading on toll-free roads, which are sometimes more unsafe or closer to residential areas. However, the introduction of all-encompassing tolls based on electronic systems is much more complex and expensive. Even if this is ultimately the subject of individual national considerations in the administration or introduction of tolls, it is also important to refer to possible negative consequences in the case of toll-based congestion measures.

In the further elaboration, the topic of data protection will be subject of some debates. Electronic systems detect substantial amounts of data for the identification and location of vehicles, with which motion and behavioral profiles of the vehicle and driver could be created. It is therefore necessary to strictly regulate the use, storage, etc. of the data, as well as corresponding technical elaborations (e.g. encryption).

Even though I generally reject vignette systems, I want to refer briefly to the advantages with regard to the two mentioned problems. On the one hand, these systems are less complex, which is not irrelevant, especially in the case of all-encompassing tolls. In addition, vignettes are much more data protection friendly.

In conclusion, however, it can be said that the proposals point in the right direction. It is an approximation of a common European toll system for passenger cars, which can promote mobility between Member States. It remains to be seen how the proposals will evolve and what additional initiatives will be proposed under the road package in the coming months.

Presse/Press:

30/05/2017 (updated: 31/05/2017)

Presse/Press: Fifteen EU countries will be forced to change road toll laws under draft rules

Eight EU countries will be forced to change how they charge passenger cars that use public roads by 2023 and nine countries will need to change their systems for trucks, according to draft European Commission plans.

Sweden, Lithuania, Latvia, Denmark, Romania, Bulgaria, the Netherlands, Belgium and the UK will need to stop charging truck drivers based on how many days they spend on roads by the end of 2023. The countries will be forced to switch to a toll system that collects money from trucks according to how many kilometres they drive, according to a draft proposal obtained by EURACTIV.com.

The UK is expected to leave the EU in 2019.

Austria, Bulgaria, the Czech Republic, Hungary, Romania, Slovakia, Slovenia and Germany—which just passed a controversial charging law for cars this spring—will also have to get rid of their stickers that charge passenger vehicles by day, known as vignettes, by the end of 2023.

The Commission has until now only regulated charging rules for trucks. The new proposal is the first EU law affecting how member states charge passenger cars to use roads.

Violeta Bulc, the EU Commissioner in charge of transport policy, is expected to announce the legal changes tomorrow (31 May), along with a new proposal requiring road toll providers to go digital and allow drivers to use one device to pay their way as they travel throughout the EU—without any delays or extra charges at borders, much like the EU law that will get rid of mobile roaming fees within the bloc starting next month.

Another proposal expected out tomorrow outlines how truck drivers from lower-wage countries can operate in other parts of the EU—a point of contention that has pit western member states against eastern EU countries.

The Commission has advocated for road toll systems that are based on distance because they encourage drivers to use their vehicles less, and therefore do not pollute as much.

“Time-based user charges do by nature not accurately reflect infrastructure costs actually induced and, for similar reasons, are not effective when it comes to incentivising cleaner and more efficient operations, or reducing congestion. They should therefore be gradually replaced by distance-based charges, which are fairer, more efficient and more effective,” the new proposal reads.

Another part of the proposal mentions a drastic reduction in road toll fees for trucks that do not produce any harmful emissions at all. The Commission wants to calculate detailed CO2 emissions data and propose a so-called delegated act, another measure that will be added to the legislation after it’s passed, to adjust fees according to how much CO2 vehicles emit.

“Zero-emission vehicles shall benefit from infrastructure charges reduced by 75%,” the proposal reads.

The draft EU rules will force Germany to discard its new controversial system for passenger cars by 2023 and switch to distance-based tolls. That means that Germany’s Transport Minister Alexander Dobrindt will have sparred with the Commission in vain: the EU executive started a lawsuit against Germany in 2015 on grounds that the charging rules discriminated against non-German drivers, but withdrew the case earlier this month after Dobrindt made changes to the law.

But the Commission’s proposal will make environmental groups happy. Campaigners have argued for a transition to toll systems that charge by kilometre because they could encourage drivers to take the most efficient route.

The plans for “differentiating road charges by carbon emissions, and rolling out an EU-wide system of distance-based tolling” could help road transport “to clean up its act while paying for its environmental, health and other costs to society”, said Samuel Kenny from the NGO Transport & Environment.

Others in Brussels see the new rules as an overstep into national law that will only add costs and bureaucracy.

The International Road Union, which represents haulage companies, has pushed to hold onto the time-based vignettes, arguing that it’s a cheaper, simpler system.

“You don’t necessarily need the tolling booths or the infrastructure that you do for tolling. Time-based systems are easier to operate and cheaper,” said Stuart Colley, communications director for the IRU in Brussels.

The new rules also set a cap on how much member states with time-based vignettes can continue to charge drivers—presumably until they’re forced to switch to a toll system by 2023 at the latest.

During the battle over Germany’s road charging law last year, the Commission pointed out that vignettes for shorter-term periods of time are more likely to be bought by visitors from other

countries. Prices on those shorter stickers should line up with the rate charged for an annual vignette so foreigners aren't overcharged, the executive argued at the time.

Under the draft proposal, a ten-day vignette should cost no more than 8% of what drivers pay for an annual pass. The Czech Republic, for example, charges more than that: drivers of passenger cars pay €12 for a ten-day vignette there, while the annual fee is €57, according to Commission figures.

Truck drivers should pay no more for a day pass than 2% of an annual vignette for trucks, according to the new rules.

The Commission's plans have also divided MEPs, with some arguing in favour of tolls as a way to reduce pollution and others criticising the move as a crackdown on road transport.

Austrian centre-right MEP Claudia Schmidt told EURACTIV that, "Not one single time in history has a toll or a fee ever reduced pollution." She argued that the Commission should promote vehicle technologies instead of "penalising car users".

Karima Delli, the French Green chair of the European Parliament's Transport Committee, argued the Commission should go a step further and require member states to impose road tolls on every kind of vehicles—trucks, buses and cars.

The new proposal only changes rules for countries that already have road charging systems, but does not require countries to set up new tolls if they don't have them.

"To be efficient and to prevent any kind of discrimination, the 'polluter-pays' principle must apply over the whole continent considering climate change costs," Delli said.

Quelle/Source: euractiv.com

31/5/2017

Presse/Press: S&Ds welcome Commission's Mobility Package as 'surprisingly balanced' but call for ambitious implementation

Reacting to today's presentation of the Mobility Package at the European Commission's midday press conference, the Socialists and Democrats welcomed the proposals as surprisingly balanced but call for ambitious implementation. In the run-up to the presentation of the package, the S&D Group in the European Parliament had led the drive to put the social pillar at the heart of the EU's policies for the transport sector. The Commission seems to have taken on board some of their proposals to crack down on letter-box companies, stop the exploitation of drivers and end tax evasion. The S&D Group expressed their hopes that the expectations raised at today's press conference will be fulfilled by the concrete legislative proposals and that further improvements can still be made.

Ismail Ertug MEP, S&D spokesperson on transport, said:

"Letter-box companies, exploitation of drivers and a lack of controls - the list of problems in the transport sector is long. The Commission's proposal to tackle letter-box companies by introducing criteria such as substantial economic activity is heading in the right direction. Currently, companies who play by the rules and are not able to compete with price dumping, and society as a whole, who miss out on taxes and social contributions, are paying the price for the failure to crack down on letter-box companies. They deserve a forceful answer to end this unfair practice and more controls."

“The lack of controls is a huge problem in the transport sector. The Commission's proposals are a first step to address the issue. We Socialists and Democrats call for the establishment of a European Road Transport Agency to ensure harmonised application and enforcement of the rules. As member states do not seem to be able to deliver, we want a European body to ensure fair competition, open market access and that black sheep are kept out.”

On the third part of the Mobility Package, the proposal for a European Road Toll System, Ismail Ertug added:

“Concerning a future European Road Toll System three issues are key for the Socialists and Democrats: we want to see that the proposed Eurovignette includes not only light duty vehicles but also transporters and passenger cars, external costs taken into account and the calculation based on the 'user pays' and 'polluter pays' principles. The current patchwork of national arrangements must be replaced by a functioning European system. All users should contribute their fair share to the financing of infrastructure.”

Jutta Steinruck, MEP and S&D spokesperson on employment, said:

“The proposals presented by the Commission today were surprisingly balanced. If for *cabotage the wages of the host country will indeed apply as of day one as announced by the Commission today, this could be a step in the right direction - but only if the more favourable wages apply for the drivers. The proposed exemption of road transport from the posting of workers directive for three days is not acceptable. This would mean less social protection as workers would not be covered by the minimum social protection standards laid down in the directive. We say no to exemptions and loopholes in the social and employment laws in the transport sector!”

**Cabotage means the national carriage of goods for hire or reward carried out by non-resident hauliers on a temporary basis in a host member state.*

Quelle/Source: socialistsanddemocrats.eu

Deutsche Infrastrukturabgabe / German “Infrastructure Fee”

Letzter Stand/ Status Quo:	31/05/2017	Veröffentlichung des EU Road Packages durch EC, darin u.a. Regelungen zur Maut und dem europäischen elektronischen Mautsystem (siehe oben), Seite der Kommission zum Road Package hier <i>Publication of the EU Road Package by the EC incl. regulations on tolls and the European electronic toll system (see evaluation), the Commission's Road Package page here</i>
	17/05/2017	Kommission stellt Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland ein <i>Commission stops infringement proceedings</i>
	08/03/2017	Entschließung des Europäischen Parlaments, Text hier

European Parliament resolution, text [here](#)

02/2017 Veröffentlichung der Studie des Fachbereichs Europa im Deutschen Bundestag, die an Vorwurf der Diskriminierung ausländischer Fahrer festhält, [Dokument](#)

Publication of the Study of the Department of Europe in the German Bundestag, which hold on to the allegations of discrimination against foreign drivers, [Document](#) (German)

25/01/2017 Kabinettsbeschluss zur dt. PKW-Maut

Cabinet Decision on the German car toll

30/11/2016 Einigung zwischen Kommissarin Bulc und Minister Dobrindt, Vertragsverletzungsverfahren liegt damit zunächst auf Eis

Agreement between Commissioner Bulc and German Minister Dobrindt, infringement proceedings are thus initially on hold

**Nächste Schritte/
Next Steps:**

06-07/2017 Einleitung des dreimonatigen Vermittlungsverfahrens als Vorverfahren der Klage

Initiation of the three-month conciliation procedure as a preliminary procedure to the lawsuit

06-07/2017 Stellungnahme der Kommission zur Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens

Opinion of the Commission on the cessation of the infringement procedure

Bewertung:

Die Modifikationen, die zur Einigung zwischen Deutschland und der Kommission geführt haben, betreffen im Wesentlichen die Abänderung der Kurzzeitvignettentarife und der Kompensation der deutschen Autofahrer. Anstelle von dreien soll es künftig eine breitere Staffelung in Form von fünf Tarifen geben, die sich je nach Umweltverträglichkeit zwischen 2,50 EUR und 20 EUR bewegen. Problematischer als diese Änderungen sind jedoch jene, die die Kompensation deutscher Autofahrer betreffen: So sollen künftig Halter von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen Rückerstattungen erhalten, die über die Mautzahlung hinausgehen, während alle anderen – wie im Ursprungsentwurf – von Kompensationen in Höhe der Infrastrukturabgabe ausgehen können. Das so zu erwartende Einnahmefizit soll laut Dobrindt durch den Aufschlag bei der teuersten Kurzzeitvignette kompensiert werden, so dass sich laut seiner Rechnung keine Änderungen bei den zu erwartenden Einnahmen ergeben. Dies führt – je nach Bewahrheitung - zu zwei möglichen Szenarien: Entweder diese Rechnung geht nicht auf, es kommt zu einer Finanzierungslücke und das gesamte Mautmodell führt bei hohem bürokratischen Aufwand zu keinen Mehreinnahmen. Alternativ – wenn die Prognose Dobrindts stimmt – zahlen ausländische Fahrer kumuliert noch einmal mehr als im Ursprungsentwurf und insbesondere die (ausländischen) Fahrer älterer, weniger

umweltfreundlicher Autos kommen für die Überkompensation inländischer Fahrzeughalter von umweltfreundlichen Fahrzeugen auf. Dies entspricht nicht dem europäischen Gedanken, stellt keine saubere Entkoppelung von Maut und Kfz-Steuer dar und ist bei aller Absicht, den Umstieg auf umweltfreundliche Fahrzeuge zu fördern, kein geeignetes Mittel, da hier auch die soziale Komponente außer Acht gelassen wird.

Während Minister Dobrindt nun offiziell nach möglichen Anbietern für die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb von Mautsystemen sucht, haben die Verkehrsminister der Niederlande, Österreichs, Belgiens und Luxemburgs am 07.06.2017 über eine mögliche Klage vor dem EuGH beraten. Das Treffen endete jedoch ohne nennenswerte Ergebnisse, da Österreich nun vorerst alleine an der Klage festhält. Der österreichische Verkehrsminister Leichtfried (SPÖ) kündigte an, in Kürze das dreimonatige Vermittlungsverfahren, welches ein notwendiges Vorverfahren für die Klage darstellt, zu beantragen. Sofern die Kommission nach der Stellungnahme von Deutschland und Österreich nicht selber aktiv werden sollte, kann Österreich die Klage einreichen. Leichtfried betonte dabei die Rolle Österreichs als „Frontrunner“ und zeigt sich zuversichtlich, dass weitere Staaten sich im Vermittlungsverfahren anhängen werden. Des Weiteren haben die Niederlande, Luxemburg und Österreich die Kommission aufgefordert die Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland schriftlich zu begründen.

Evaluation:

The modifications which led to the agreement between Germany and the Commission essentially concern the amendment of the short-term vignette tariffs and the compensation of German drivers. Instead of three, there will be a broader scale in the form of five tariffs, depending on the environmental compatibility between EUR 2.50 and EUR 20. More problematic than these changes are, however, those which concern the compensation of German motorists. In the future, holders of particularly environmentally friendly vehicles are to receive refunds which go beyond the road charges, whereas all others - as in the original draft - will be compensated by the amount of the infrastructure charges. According to Dobrindt, the revenue deficit is thus expected to be compensated by the mark-up on the most expensive short-term vignette, so that, according to his calculations, no changes occur in the expected revenues. This leads to two possible scenarios, depending on the circumstances: either this calculation does not work out, there is a financing gap and the entire toll model does not lead to any budgetary surplus while having increased bureaucratic efforts. Alternatively, if Dobrindt's prognosis is correct, foreign riders pay cumulatively even more than in the original draft, and in particular (foreign) drivers of older, less environmentally friendly cars account for the overcompensation of domestic vehicle owners of environmentally friendly cars. This does not correspond to the European idea, does not represent a clean decoupling of tolls and car tax, and is not a suitable mean of promoting the transition to environmentally friendly vehicles, since the social component is also ignored here.

While Minister Dobrindt is now officially looking for possible suppliers for the development, construction and operation of toll systems, the transport ministers of the Netherlands, Austria, Belgium and Luxembourg discussed on 7th June 2017 a possible lawsuit at the ECJ. However, the meeting ended without any significant results, as Austria alone holds onto the lawsuit for the

time being. Austrian transport minister Leichtfried (SPÖ) announced that he would shortly apply for the three-month mediation procedure, which is a necessary preliminary procedure for the lawsuit. If the Commission does not wish to take action itself after the statement of Germany and Austria, Austria may file the lawsuit. Leichtfried emphasized the role of Austria as a "frontrunner" and is confident that further states will be joining during the mediation process. Furthermore, the Netherlands, Luxembourg and Austria have requested the Commission to justify in writing the cessation of the infringement proceedings against Germany.

Presse/Press:

08/06/2017

Presse/Press: Nur Österreich will Deutschland wegen der Maut verklagen

Österreich bleibt vorerst der einzige Nachbarstaat Deutschlands, der die Regierung in Berlin wegen der Autobahnmaut vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) in Luxemburg verklagen will. Dies wurde nach einem Treffen von Verkehrsministern von Anrainerstaaten am Mittwochabend in Luxemburg deutlich. Der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU), der ebenfalls an der Unterredung teilnahm, sagte: „Wir haben ein gutes konstruktives Gespräch gehabt.“

Der österreichische Verkehrsminister Jörg Leichtfried (SPÖ) bekräftigte, Wien wolle auf jeden Fall vor dem EU-Gerichtshof klären, ob die deutsche Mautregelung Ausländer diskriminiere. Diese Klage werde mit oder ohne Unterstützung durch andere Staaten kommen.

Umweltbelastung spielt eine Rolle

Er räumte ein, es gebe in den Niederlanden und in Luxemburg „noch Klärungsbedarf“. Der tschechische Ressortchef Dan Tok äußerte sich hingegen schon eindeutig: „Wir sind mit der Entscheidung der EU-Kommission, keine rechtlichen Schritte gegen Deutschland zu unternehmen, einverstanden.“

Luxemburgs Verkehrsminister François Bausch kündigte an, er werde zunächst mit seinen Kollegen aus den Niederlanden und Österreich von der EU-Kommission eine schriftliche Begründung verlangen, warum die Behörde am 17. Mai das laufende Mautverfahren gegen Deutschland eingestellt habe. „Ich glaube, es ist wichtig, dass die Kehrtwende der Kommission auch schriftlich begründet wird.“

Die Kommission hatte lange bemängelt, dass inländische Autohalter in Deutschland auf den Cent genau von der Kfz-Steuer entlastet werden sollten. Aus Brüsseler Sicht stellte dies eine unerlaubte Benachteiligung ausländischer Fahrer dar. Daraufhin hatte Deutschland das Mautgesetz nachgebessert und Kurzzeittarife für Ausländer stärker gestaffelt sowie eine größere Entlastung von abgasarmen inländischen Autos vorgesehen. Danach stellte die EU-Kommission das laufende Verfahren gegen Deutschland ein. Es gebe nun keine Diskriminierung ausländischer Fahrer mehr, ließ die Behörde wissen.

Dobrindt bezeichnet Situation als „sehr aufgeräumt“

Dobrindt sagte, die Situation sei „sehr aufgeräumt“: „Ich kann sagen, dass Österreich das einzige Land unserer Anrainerstaaten ist, das offensichtlich einer anderen Rechtsauffassung ist.“ Er sei „zufrieden mit dem Treffen, auch weil es sehr unaufgeregt und kollegial war“.

Bausch begrüßte, dass die Kommission Ende Mai eine EU-weite Maut vorgeschlagen hatte, die sich an den gefahrenen Kilometern - und nicht an Zeiträumen - orientieren solle. Ein solches System würde „die derzeitigen Meinungsverschiedenheiten beenden und eine Klage vor dem EuGH überflüssig machen“. „Wenn dieses EU-System in diese Richtung geht, dann muss Deutschland sein System wieder überarbeiten.“ Wichtig sei eine europaweite Maut-Regelung.

„Ich strebe eher eine europäische Lösung an, als jetzt gleich zu klagen - was ich nicht sehr produktiv finde“, sagte Bausch. Er sei eher für ein besonnenes Vorgehen. Und dass „man alle Positionen auf den Tisch bekommt“. Normalerweise werden Klagen wegen Vertragsverletzung von der EU Kommission eingereicht, jedoch können auch einzelne Regierungen gegen andere Regierungen klagen.

Quelle/Source: faz.net

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

Letzter Stand/ Status Quo:	10/01/2017	Veröffentlichung des EC-Papiers „ Building a European Data Economy “ <i>Publication of the EC-document "Building a European Data Economy"</i>
	02/12/2016	Veröffentlichung der ACEA-Position „ Access to vehicle data for third-party services “ <i>Publication of the ACEA position "Access to vehicle data for third-party services"</i>
	30/11/2016	Veröffentlichung des Masterplans „ European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a first milestone towards cooperative, connected and automated mobility “ der Kommission <i>Publication of the Commission's master plan "European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a first milestone towards cooperative, connected and automated mobility"</i>
	10/2016	Veröffentlichung des Arbeitspapiers „ Access to the vehicle and vehicle generated data “ des VDA, u.a. zur Kategorisierung der Fahrzeugdaten

		<i>Publication of working paper "Access to the vehicle and vehicle generated data" of the VDA, e.g. for categorizing the vehicle data (German)</i>
	29/01/2016	Veröffentlichung des C-ITS Reports <i>Publication of the C-ITS report</i>
Nächster Schritt/ Next Step:	2. Quart. 2017	Veröffentlichung der Studie im Nachgang zur C-ITS Plattform zur technischen und rechtlichen Bewertung von Konzepten zum Zugang zu den Fahrzeugdaten <i>Publication of the study following the C-ITS platform for the technical and legal assessment of concepts for access to vehicle data</i>
	2. Quart. 2017	Kommission muss sich zu möglichem Regelungsbedarf hinsichtlich einer „interoperablen, standardisierten, sicheren und offenen Plattform“ im Fahrzeug im Sinne des Mandats in der eCall-Verordnung äußern <i>The Commission must comment on possible regulatory requirements for an "interoperable, standardized, safe and open platform" within the vehicle as defined in the eCall Regulation</i>
Sonstiges / Other:	Bis/until 28/07/2017	<i>Public Consultation: Evaluation of the Intelligent Transport Systems (ITS) Directive (EAC beteiligt sich)</i> <i>Public Consultation: Evaluation of the Intelligent Transport Systems (ITS) Directive (EAC participates)</i>
Bewertung:		Angesichts des näher rückenden Termins für die Entscheidung der Kommission, ob in Sachen Zugang zu den Fahrzeugdaten ein legislativer Entwurf erstellt wird oder aber auf den bestehenden Rahmen (insbesondere das bestehende Wettbewerbsrecht) im Zusammenspiel mit den Marktkräften vertraut wird, wird der Ton seitens der Hersteller spürbar schärfer. So wurde auf einer Veranstaltung zum Datenschutz im vernetzten Fahrzeug vor wenigen Tagen in Berlin der VDA als Hauptimpulsgeber von ACEA auf europäischer Ebene nicht müde, angesichts des jüngsten Hackerangriffs „WannaCry“ mit den Ängsten vor einem unerlaubten Datenzugriff von Hackern auf ein Fahrzeug im Betrieb zu spielen und sein Extended Vehicle Konzept (was aktuell und vor dem Hintergrund der Erweiterung mittels „Neutral Server“ den klangvollen Namen NEVADA (=Neutral Extended Vehicle for Advanced Data Access) erhalten hat) als einzig sichere Lösung anzupreisen. Das nun als NEVADA-Konzept betitelte Hersteller-Modell zeigt dabei jedoch keine nennenswerten Neuerungen, sondern nach wie vor sollen sämtliche Datenströme über das Backend des OEM geroutet werden. Der erste Hersteller hat nun auch auf Grundlage dieses Modells seinen Piloten gestartet, um auch Drittanbietern Zugang zu den Fahrzeugdaten zu gewähren: Mit BMW CarData hat BMW wie angekündigt damit begonnen,

die Fahrzeugdaten auch Dritten zugänglich zu machen. Hierzu müssen sich Serviceanbieter bei BMW registrieren, um dann bei erfolgter Freigabe der Daten durch den Fahrer ihre Dienstleistungen auf Grundlage der Fahrzeugdaten anbieten zu können. Während das Angebot für die Fahrer kostenfrei bleibt, wird zu den Kosten für die Drittanbieter keine Aussage getroffen.

Diesbezüglich veröffentlichte FIA kürzlich eine Studie, welche untersuchte, wie bestehende und bevorstehende EU-Rechtsvorschriften über Datenschutz und Haftung für Fahrzeugdaten gelten könnten. Die Studie verwirft dabei Versuche von Fahrzeugherstellern, Daten nach ihrer technischen oder nichttechnischen Art zu kategorisieren, und sagt, dass Daten aufgrund ihrer technischen Natur nicht automatisch den Bezug zur Privatsphäre verlieren. Die Studie diskutiert auch die bevorstehende EU-Datenschutzrichtlinie, die das Konzept der Datenportabilität einführt, um Benutzern die Möglichkeit zu geben, ihre personenbezogenen Daten auf Anfrage an Dritte weiterzugeben. Diese Bestimmung wurde entworfen, um den Wettbewerb zu gewährleisten. Jedoch, so die Studie, reicht die Datenschutzgesetzgebung allein nicht aus, um den Wettbewerb zu gewährleisten, da Bedenken hinsichtlich der Latenz und der Qualität der zu erbringenden Daten bestehen. Diese Studie zeigt, ohne Zweideutigkeit, dass die meisten Daten von Autobenutzern als persönliche Daten behandelt werden sollten. Während Datenschutzgesetze den Nutzern Rechte verleihen, können sie keine gesonderten technischen und Wettbewerbsgesetze ersetzen, um freie Wahl und Innovation zu gewährleisten.

Derweilen wurde auf der C-ITS-Plattform-Plenarsitzung am 14. Juni 2017 die erste Veröffentlichung der europäischen C-ITS-Zertifikatsregelung von allen beteiligten Stakeholdern vereinbart. Das mit „Certificate Policy for Deployment and Operation of European C-ITS“ betitelte Dokument definiert das europäische C-ITS Vertrauensmodell auf Basis von „Public-Key-Infrastruktur.“ Es definiert gesetzliche und technische Voraussetzungen für die Verwaltung von öffentlichen Schlüsselzertifikaten für C-ITS-Anträge durch die Erteilung von „Entities“ und deren Nutzung durch „End-Entities“ in Europa. Es wird von weiteren Dokumenten, darunter der „Security Policy“, welche momentan entworfen wird, zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

Zum weiteren Verlauf:

Anders als zu erwarten, wurde die Studie, die im Nachgang zur C-ITS Plattform in Auftrag gegeben wurde und die die technischen Zugangsmöglichkeiten auf Machbarkeit/Kosten etc. untersuchen soll, noch nicht veröffentlicht. Es bleibt abzuwarten, wann diese veröffentlicht wird und wie sinnig und verwertbar sie angesichts der fortschreitenden Faktenlage dann noch sein wird. Voraussichtlich wird sich die Kommission erst nach Fertigstellung der Studie entscheiden, wie mit dem Mandat, im Fahrzeug eine „interoperable, standardisierte, sichere und offene Plattform“ zu schaffen, umgegangen wird.

Mögliche Maßnahmen:

(unverändert) Klares Ziel muss es sein, eine Rechtsgrundlage für den remote-Zugriff auf die Fahrzeugdaten zu schaffen, wie es ihn analog zum physischen Zugriff (in der Typgenehmigungsverordnung) bereits gibt und für die Zwischenzeit den alternativen Zugriff via OBD/Dongle nicht aus der Hand

zu geben.

Hierfür gilt es, das offenbar langsam aufkeimende Bewusstsein in den Reihen der Kommission, dass es hier einen gesetzlichen Regelbedarf gibt, bei allen involvierten Stellen und Generaldirektionen zu befördern, um eine entsprechende Beschlussfassung für eine Entwicklung eines gesetzlichen Rahmens im Nachgang zur Studienveröffentlichung voranzubringen. Dazu gab es bereits Termine mit DGs JURIS, GROW, MOVE und nun auch mit DG CNECT. Das Fazit aus den Gesprächen: Die Kommissionsvertreter äußerten grundlegend Verständnis für die Belange und Sorgen unabhängiger Serviceanbieter, insbesondere die Experten von DG CNECT zudem großes Interesse an unseren Vorstellungen, wie ein Alternativmodell zum Extended Vehicle Concept der Hersteller ausgestaltet werden könne. Hierzu wird unser Positionspapier nochmals überarbeitet, an den aktuellen Diskussionsstand angepasst und in Anknüpfung an die bereits mündlich übermittelte EAC-Position an die Kommissionsvertreter zugeleitet werden.

Parallel wird weiter der Austausch mit FIGIEFA/EGEA und CECRA intensiviert, um ggf. Zugang zum AFCAR-Netzwerk zu erhalten. Da hier FIA starker Player ist und bspw. auch BEUC noch nicht aktiv beiträgt (beitragen kann/darf?), ist der weitere Verlauf abzuwarten. Unabhängig davon wird mit den genannten Stakeholdern der Bedarf an Studien/Zahlen/sonstigen Belegen seitens der Kommission zu erörtern sein – dort finden im Hintergrund erste Erhebungen statt, um nicht zuletzt auch die Ungefährlichkeit des Status Quo-Zugangs zum Fahrzeug via OBD/Dongle zu belegen und zu erhalten, der nach dem Willen der Hersteller (mit Ausnahme von Emissionsdaten) geschlossen werden soll. Auf dieser Grundlage soll die Argumentation der Hersteller, dass alle Fahrzeugzugriffe von außen hohe Sicherheitsrisiken bergen, initial und faktenbasiert widerlegt werden.

**Evaluation
(Summary)**

Contrary to what was expected, the study, which was commissioned in the follow-up to the C-ITS platform and which is to examine the technical access possibilities for feasibility/costs etc., has not yet been published. It remains to be seen when the study will be published and how meaningful and usable it will be in the face of progressive facts. It is expected that the Commission will not decide how the mandate of creating an "interoperable, standardized, secure and open platform" vehicles will be taken until the study has been completed.

The first manufacturer has now also launched its pilots in order to grant third-party access to the vehicle data: As announced, BMW has started to make vehicle data available to third parties with BMW CarData. For this purpose, service providers must register at BMW, in order to be able to offer their services on the basis of the vehicle data when the data have been approved by the driver. While the offer is free of charge for the drivers, the third-party costs are not stated.

In this regard, FIA recently published a study that examined how existing and forthcoming EU legislation on data protection and liability for vehicle data could apply. The study rejects attempts by vehicle manufacturers to categorize data according to their technical or non-technical nature, and says that data is not automatically detached from any privacy concerns because of its technical nature. The study also discusses the forthcoming EU EU

General Data Protection Regulation, which introduces the concept of data portability to enable users to pass on their personal data to third parties upon request. This provision was designed to ensure competition. However, according to the study, data protection legislation alone is not sufficient to ensure competition, since there are concerns about the latency and the quality of the data to be provided. This study shows, without ambiguity, that most data of car users should be treated as personal data. While data protection laws give users rights, they cannot replace separate technical and competition laws to ensure free choice and innovation.

Meanwhile, at the C-ITS Platform Plenary Session on 14th June 2017, the first release of the European C-ITS Certificate Policy has been agreed upon by all involved stakeholders. The document, titled "Certificate Policy for Deployment and Operation of European C-ITS", defines the European C-ITS trust model based on "public-key infrastructure." It defines legal and technical requirements for the management of public key certificates for C-ITS applications by issuing "entities" and their use by "end entities" in Europe. It will be supplemented by other documents, including the "Security Policy", which is currently being drafted, at a later date.

Possible Measures: *The clear objective must be to establish a legal basis for the remote access to vehicle data, as it already exists analogous to physical access (in the type approval-Regulation), while not letting the alternative access via OBD/dongle slip away.*

To this end, it is important to promote the apparently slowly burgeoning consciousness in the ranks of the Commission, that there is legal need for legislation, in all involved authorities and DGs, in order to push a decision for a development of a legal framework following the publication of the study. There were already appointments with DGs JURIS, GROW, MOVE and now also with DG CNECT. Conclusions from the discussions: The Commission representatives expressed a fundamental understanding of the interests and concerns of independent service providers, in particular the experts at DG CNECT expressed great interest in our ideas as to how an alternative model to the manufacturers' extended vehicle concept could be designed.

For this purpose, our position paper will be revised, adapted to the current discussion level, and given to the Commission representatives followed by the already communicated EAC-position. At the same time, the exchange with FIGIEFA/EGEA and CECRA will be intensified to gain access to the AFCAR network. Since FIA is a strong player and, for example, BEUC is not yet actively contributing (can/may contribute?) further progress remains to be seen. Irrespective of this, the Commission will have to discuss the need for studies/figures/other documents with mentioned stakeholders. In the background, initial inquiries are already conducted to prove and assess the harmlessness of the status-quo-access to vehicles via OBD/Dongle, which, according to the will of manufacturers, shall be closed (with the exception of emission data). On this basis, the manufacturers' argument, that all external vehicle accesses have high security-risks, shall be disproved.

Presse/Press:

01/06/2017

Presse/Press: Voßhoff wirbt für datenschutzrechtliche Zulassungsprüfung von Autos

Die Bundesdatenschutzbeauftragte Andrea Voßhoff hat sich in einem Symposium zum vernetzten Fahren dafür ausgesprochen, technische Zulassungsanforderungen um die Privatsphäre und IT-Sicherheit zu ergänzen.

"Privacy by Design", also der Einbau von Datenschutz gleich in die Technik, "ist ein große Thema für die Autoindustrie", lobte die Bundesdatenschutzbeauftragte Andrea Voßhoff am Donnerstag in Berlin während einer Konferenz ihres Hauses zum automatisierten und vernetzten Fahren. Aus diesem Bestreben der Hersteller allein sei aber noch kein datenschutzgerechter Betrieb der Fahrzeuge abzuleiten. Um diesen sicherzustellen, müssten zusätzliche Mittel und Wege etabliert werden.

Voßhoff brachte dafür den "Ansatz der technischen Zulassungen" ins Spiel, der der Autoindustrie etwa mit der Typgenehmigung nicht fremd sei. Dieses Rahmenwerk habe sich so bewährt, dass bereits Anforderungen für den Umweltschutz eingebaut worden seien. Daher könnte es naheliegen, auch "Datenschutz- und Sicherheitsanforderungen" mit aufzunehmen.

Vorbild Energiesektor

Voßhoff zog hier auch einen Vergleich mit dem Energiesektor. Dort habe der Gesetzgeber hierzulande vergleichsweise strenge Zulassungsbedingungen für intelligente Stromzähler mit Privacy by Design, Pseudonymisierungstechniken und einem hohen IT-Sicherheitsniveau festgeschrieben. Ein solches Verfahren sei auch für Steuerungssysteme im Auto denkbar.

In Frage kommen laut Voßhoff auch "freiwillige Verhaltensregeln" der Industrie, wie sie durch die EU-Datenschutzverordnung vorgesehen seien. Die EU-Kommission könnte diese im Anschluss für verbindlich erklären. Standards und Normen seien hier "sehr willkommen", da "wir technisches und rechtliches Neuland betreten". Rolf Schwartmann, Vorsitzender der Gesellschaft für Datenschutz und Datensicherheit (GDD), ergänzte, dass eine Folgenabschätzung rund um die Privatsphäre im vernetzten Auto vom kommenden Jahr an generell durchgeführt werden müsse, da es sich um eine "risikoreiche Datenverarbeitung" im Sinne der neuen EU-Vorgaben handle.

Personenbezogene Fahrdaten

Klar ist für Voßhoff, dass die Fahrer die volle Hoheit über die von ihrem Auto erzeugten Daten erhalten müssten, solange dem keine rechtlichen Regeln entgegenstünden. Keinen Zweifel hat Voßhoff auch daran, dass fast alle Daten, die während Fahrbetriebs durch Steuergeräte erzeugt werden, Aussagen über den Fahrstil erlaubten und letztlich personenbezogen seien. Auch bei den zahlreichen Komfortfunktionen fielen Nutzungsdaten an, die der gleichen Klasse angehörten. Spätestens die Verknüpfung der zahlreichen Messwerte ermögliche es, persönliche Profile mit "erstaunlichen Aussagen über den Fahrer" zu bilden.

Um den Datenschutz im Auto auch der Zukunft zu wahren, hat die Bundesdatenschutzbehörde 13 Empfehlungen in einem Papier zusammengefasst. Eine Grundregel dabei fasste Voßhoff so

zusammen, dass detaillierte Fahrdaten oder Informationen etwa über die Nutzung von Assistenten oder zum Bremsverhalten ohne Schutzbestimmungen nicht in die Hände Dritter gehörten. Auch müsse klar erkennbar sein, welche Daten ohne ausdrückliche Einwilligung der Fahrzeugnutzer auf Basis eines Gesetzes verarbeitet werden dürfen. Bei Bedarf sollten sämtliche Informationen über die Verarbeitung personenbezogener Messwerte etwa über ein Display einsehbar sein.

Bilder löschen

Für den reinen Fahrbetrieb müssten in der Regel keine Daten gespeichert werden, heißt es weiter. Die Kommunikation mit anderen Fahrzeugen müsse wirksam verschlüsselt werden. Derzeit betrachten Datenschützer hier mit Sorge, dass "Cooperative Awareness Messages" (CAM) zehnmal pro Sekunde ausgesendet werden sollen. Dies dürfe allenfalls eine Option sein. Wenn für das automatisierte Fahren Aufnahmen der Umgebung erfasst würden, müssten diese gelöscht werden, sobald sie für den jeweiligen Zweck nicht mehr erforderlich seien. Fahr- und Komfortfunktionen sollten so gestaltet werden, dass Daten möglichst innerhalb des Autos verarbeitet würden. Personenbezogene Informationen müssten die Nutzer einfach löschen können.

Jürgen Bönninger, Geschäftsführer der Firma FSD Fahrzeugsystemdaten, ging mit den Empfehlungen weitgehend konform. Er hielt es aber beim automatisierten Fahren für nötig, aus der Umgebung mehr als nur Orts- und Zeitdaten zu speichern, um etwa klären zu können, wer Schuld an einem Unfall habe. Dafür müssten auch Informationen etwa über das Verhalten der anderen, die Verkehrsdichte oder die Wettersituation herangezogen werden. Ein Vertreter von Audi forderte zusätzlich eine Bildaufzeichnung im Auto. Nur so sei die Objektivität zu wahren und wirklich Rechtssicherheit für automatisierte Systeme zu schaffen.

Zugriffsrechte regeln

Sowohl Bönninger als auch Klaus Müller vom Bundesverband der Verbraucherzentralen (vzbv) setzten sich für ein Trustcenter für Verkehrsdaten ein, um Zugriffsrechte zu regeln. Graham Smethurst vom Verband der Automobilindustrie (VDA) stellte ein Konzept unter dem Aufhänger Nevada vor (Neutral Extended Vehicle for Advanced Data Access), wobei die fahrzeuggenerierte Daten zunächst auf einem "neutralen Server" gespeichert werden. Der Kunde könne dann darüber entscheiden, welche Dritte in welchem Ausmaß darauf zugreifen können. Dabei sei es auch möglich, einzelne Datensets prinzipiell freizugeben, andere spezifisch für gezielte Zwecke oder Dienstleister. Der Hersteller könne zudem vorschlagen, welche Messwerte verfügbar sein könnten. BMW hat laut Smethurst gerade dieses VDA-Konzept erstmals als "Car Data" implementiert, andere Autobauer seien auch dran.

Für offene Schnittstellen im vernetzten Auto setzte sich auch Jens Redmer ein, Chefproduktentwickler bei Google Deutschland. Für Unterhaltungsfunktionen habe der Konzern hier bereits vor vier Jahren die Open Automotive Alliance ins Leben gerufen. Zugleich versuchte er den "Mythos" zu widerlegen, "dass wir Daten verkaufen". Es gehe dem Anbieter immer nur darum, mit Diensten eine möglichst große Reichweite zu gewinnen und die Nutzer dazu zu bringen, Suchanfragen zu stellen und dabei vielleicht auf die ein oder andere Textanzeige zu klicken. Redmer versicherte, dass Google Wert auf viele Partner lege, kein Autohersteller sei und weder ein Vertriebsnetz oder Fabriken für Fahrzeuge aufbauen wolle.

Quelle / Source: heise.de

14/6/2017

Presse/Press: The Race To Monetize Vehicle Data Gets More Crowded As BMW Hooks Up With IBM

As cars and trucks get ever more packed with sensors and connectivity, they are already generating tens of gigabytes of data per hour and will soon be producing terabytes per hour. In this modern world, data is often deemed as good as gold, just ask Google and Facebook. That's why everyone connected to the auto industry is scrambling to figure out ways to make a business out of data with the latest being BMW and IBM. The two are partnering up on the automakers CarData platform.

Over the past year we've seen a bunch of announcements of automotive data ventures including Ericsson's Connected Vehicle Marketplace, Delphi's investment in Otonomo and Ford's investment in Silicon Valley software company Pivotal with which it developed FordPass. Like each of these CarData is designed to be a platform that aggregates data from driver's vehicles and makes it available to third-party service providers.

Over the next several years as telematics become increasingly ubiquitous, it's likely that the companies in this space will experiment with a variety of models for making money from Data. As the company that has been doing telematics longer than anyone, OnStar will likely keep everything in-house, just as relative newcomer Ford seems to be doing with FordPass, building platforms and interfaces that service providers can plug into. Ericsson and Delphi/Otonomo are providing white-label services that OEMs that can utilize if they don't want build and manage their own.

BMW and IBM seem to be doing more of the latter model with raw information from customers that opt-in, being anonymized and then passed into IBM's BlueMix cloud platform. BMW is pilot partner for IBM's platform. Once IBM has it, the Watson IoT system will be used to analyze the data, gain insights and make it available to suitable third-party providers.

Last week at the TU-Automotive conference in Detroit, Heini Schulz, BMW North America ConnectedDrive services manager described CarData which launched in Europe a few weeks ago. Roughly 8.5 million BMW vehicles on the road today have built-in telematics systems that can operate with CarData. Once a customer opts-in, a wide variety of information about the state of vehicle systems, how the car is driven and where it goes can be made available to the platform.

So far 10 service providers have signed up to use the CarData platform although none yet are insurance companies. Schulz explained that while insurers are expected to be one of the main businesses that utilize the platform to provide usage-based insurance pricing, like many large companies they have complex approval processes that will take some time to verify that everything is properly secured. Other types of providers that are expected to use the service are smart parking systems that enable drivers to find, reserve and pay for parking in advance, repair shops and media streaming companies.

For the automakers and platform providers, the goal is to share in some of the revenue from third-parties. This could happen by taking a percentage of a sale much smartphone app stores do, or perhaps through some sort of subscription model. Over the long-term, these platforms could be extended to support autonomous mobility services as well.

Using a third-party platform like IBM, Ericsson or Delphi/Otonomo certainly makes it easier for an automaker to implement. It also allows data from multiple automakers to be aggregated to provide a better pool of data for insights. For car owners that have vehicles from more than one brand, as long as they are on the same platform, their data could also be aggregated. On the other hand, adding an intermediary means another participant in the transaction that will want a slice of the revenue.

Which approach will ultimately prove more lucrative to automakers remains to be seen, but there is also another problem for the service providers. If there is no standard for the interfaces, it complicates life for the app developers with having to support multiple services. In the mobile device space this has proved to be a killer for anyone that wasn't there first such as Microsoft or Blackberry. Once Apple and Google gobbled up the mobile device platform pie, no one else wanted to support new entries. Between automakers and independent data platform brokers, lack of standards could end up killing the golden goose of data services.

Update: This article was edited to reflect the fact that Ford made an equity investment in Pivotal Software but did not acquire the company.

Quelle / Source: forbes.com

Straßenverkehrssicherheit / Road Safety

Valletta-Erklärung / Valletta-Declaration

Nachdem in Valletta Anfang dieses Jahres neue Pläne bezüglich der Verkehrssicherheit in der EU ausgearbeitet wurden, bekräftigte der Rat das Kernziel der Erklärung – die Zahl der schweren Verletzungen zwischen 2020 und 2030 zu halbieren. Das neue Ziel zur Halbierung schwerer Verletzungen ergänzt damit das vom Rat in 2010 gesetzte Ziel, die Zahl der Toten im Straßenverkehr zwischen 2010 und 2020 zu halbieren.

Der Fokus der Erklärung sowie der Schlussfolgerung des Rates liegt dabei auf Fußgängern und Radfahrern, welche zu den am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmern gehören. Die Pläne beinhalten außerdem den Ausbau von Geschwindigkeitsbegrenzungszonen (30km/h), und bestätigen ein Engagement für die e-Call-Initiative.

Following the preparation of new road safety plans in the EU at Valletta earlier this year, the Council confirmed the core objective of the declaration - halving the number of serious injuries between 2020 and 2030. The new goal of halving serious injuries is therefore in line with the objective set by the Council in 2010 to halve the number of road deaths between 2010 and 2020.

The focus of the declaration and the Council's conclusion is on pedestrians and cyclists who are among the most vulnerable road users. The plans also include the development of speed limitation zones (30km/h) and confirm a commitment to the e-Call initiative.

Link [Valletta-Declaration](#)

Link [Council conclusions on "Road safety endorsing the Valletta Declaration"](#)

Straßeninfrastruktur und Tunnelsicherheit / Road Infrastructure and Tunnel Safety

**Letzter Stand/
Status Quo:** 13/06/2017 Veröffentlichung der [Road-Map](#) zur Revision von 2008/96/EG und 2004/54/EG

Publication of the [Road-Map](#) on the revision of 2008/96/EC and 2004/54/EC

**Nächster Schritt/
Next Step:** Bis/until 10/09/2017 [Public consultation on road infrastructure and tunnel safety](#)

4. Quart. 2017 Entscheidung der Kommission

Decision of the Commission

Bewertung: Die Überarbeitung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, welche die Implementation entsprechender harmonisierter Verfahren im transeuropäischen Straßennetz sichert, und der Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz, welche sehr spezifische und detaillierte organisatorische und infrastrukturelle Anforderungen festlegt, um ein Mindestmaß an Sicherheit in den Tunneln zu gewährleisten, die in den Geltungsbereich der Gesetzgebung fallen, zielt auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den TEN-T-Straßen der EU ab. Die Überarbeitung der beiden Richtlinien ist eine Reaktion der Kommission auf die Halbzeitüberprüfung des EU-Straßenverkehrspolitikrahmens für die Jahre 2011-2020 (KOM (2015) 215) und zwei Ex-post-Evaluierungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und der Tunnelsicherheit von 2014 und 2015, die die hohe Zahl von Todesopfern und schweren Verletzungen betonte.

Die Roadmap, welche am 13. Juni veröffentlicht wurde, zieht drei mögliche Policy-Optionen in Betracht:

- Klarstellung der Definitionen von Verfahren, Berichterstattungspflichten und Anforderungen für die gegenseitige Akzeptanz von Straßenprüferzertifikaten und Einfügen klarer Verweise auf gefährdete Verkehrsteilnehmer und Unterstützung für Automatisierung und C-ITS-Dienste
- Zusätzlich: Verfahren wie beispielweise proaktive Straßenbeurteilungsprogramme
- Zusätzlich: Erweiterung des Umfangs der EU-Intervention durch Festlegung von Mindestanforderungen an die Sicherheitsleistung für die Straßen, die Teil des TEN-T-Straßennetzes sind

Die Initiative, welche die allgemeinen Ziele der Halbierung schwerer Verletzungen zwischen 2020 und 2030 und die Halbierung der Todesfälle zwischen 2010 und 2020 (siehe oben) unterstreicht, wird von der EAC voll unterstützt. Insbesondere die Einbindung und Weiterentwicklung von Automatisierungs- und C-ITS-Dienstleistungen in der Straßenverkehrssicherheitsstrategie der EU ist positiv zu sehen.

Evaluation:

The revision of Directive 2008/96/EC on road infrastructure safety management, which ensures the implementation of harmonized road infrastructure safety management procedures on the trans-European road network, and Directive 2004/54/EC on minimum safety requirements for road tunnels in the trans-European road network, which stipulates very specific and detailed organizational and infrastructure requirements to guarantee a minimum level of safety in the tunnels falling into the scope of the legislation, aims at improving road safety on the EU's TEN-T roads. The revision of the two Directives is a reaction of the Commission on the mid-term review of the EU road safety policy framework for 2011-2020 (COM(2015) 215) and two ex-post-evaluations on road infrastructure safety management and on tunnel safety from 2014 and 2015, that emphasized the high numbers of fatalities and serious injuries.

The roadmap, that was published on 13th June, considers three policy options:

- *Clarifying the definitions of procedures, reporting obligations and requirements for mutual acceptance of road auditor certificates and inserting clear references to vulnerable road users and support for automation and C-ITS services*
- *Additionally: procedures such as proactive road assessment programmes*
- *Additionally: extend the scope of EU intervention by setting minimum safety performance requirements for the roads that are part of the TEN-T road network*

The initiative, which emphasizes the general goals of halving serious injuries between 2020 and 2030 and halving death deaths between 2010 and 2020 (see above), is fully supported by the EAC. Particularly the inclusion and further development of automation and C-ITS services in the road safety strategy of the EU can be seen positively.

Presse / Press:

08/06/2017

Presse/Press: EU sets new target of halving the number of people seriously injured on our roads

The Council is setting a target of halving the number of serious injuries on roads in the EU by 2030 from the 2020 baseline, using a recently agreed common definition. Of particular concern is the number of pedestrians and cyclists killed or seriously injured each year.

Today's Council conclusions on road safety endorse the Valletta declaration on improving road safety adopted at an informal ministerial meeting organised by the presidency on 29 March 2017. They will feed into the next EU strategy on road safety, which is expected to be developed for the decade 2020-2030.

Quelle/Source: consilium.europa.eu

Presse/Press: EU sets new target to cut serious road injuries

European Union transport ministers have formally agreed to set a target of halving the number of serious injuries on roads in the EU by 2030 from their 2020 level.

In 'council conclusions' adopted today, ministers formally endorsed the Valletta declaration on improving road safety, issued at an informal meeting organised by the Maltese presidency on 29 March 2017. Ministers also called on the European Commission to come forward with a new road safety strategy for the decade 2020-2030.

Antonio Avenoso, Executive Director of ETSC, said:

"We warmly welcome today's commitment to a long term target to tackle deaths and, for the first time, serious injuries on EU roads. But if the EU is serious about meeting this goal, meaningful measures are needed now. EU vehicle safety standards have not been updated since 2009 despite rapid advances in technology that can help drivers keep within speed limits and avoid collisions. Every day of delay will lead to more unnecessary deaths and serious injuries on our roads."

25,500 people died on EU roads in 2016, a figure virtually unchanged in three years. In addition, the European Commission estimates that more than 135,000 suffer serious injuries each year.

Quelle/Source: etsc.eu

Meldungen zu weiteren Themen / Reports on further topics

20/06/2017

Presse/Press: Ethik-Kommission: Keine Lösung für "echte dilemmatische" Situationen beim autonomen Fahren

Wenn es ausweglos um Leben oder Tod auf der Straße geht, kann ein autonomes System laut einem Expertenbericht nicht weiterhelfen. Derartige Ereignisse seien weder normier- noch programmierbar. Haftung und Datenautonomie sind weitere Schwerpunkte.

Auch "Kollege Computer" am Steuer wird schwere moralische Dilemmata wie das hierzulande als Weichenstellerfall bekannte Trolley-Problem nicht lösen können. Zu diesem Ergebnis ist die von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) eingesetzte "Ethik-Kommission für automatisiertes und vernetztes Fahren" gekommen. In ihrem am Dienstag präsentierten Abschlussbericht heißt es: "Echte dilemmatische Entscheidungen" wie eine über "Leben gegen Leben" seien von der konkreten tatsächlichen Situation "unter Einschluss 'unberechenbarer' Verhaltensweisen Betroffener abhängig. Sie sind deshalb nicht eindeutig normierbar und auch nicht ethisch zweifelsfrei programmierbar".

Bei entsprechenden Grenzbereichen müsse intuitiv entschieden werden, betonte der frühere Bundesverfassungsrichter Udo Di Fabio, der die neunmonatige Arbeit der Expertengruppe leitete und die Ergebnisse zusammen mit Dobrindt vorstellte. "Wir legen da keine Rationalitätsmodelle an."

Zuvor hatten es Kulturwissenschaftler bereits als überaus fraglich bezeichnet, ob moralische Entscheidungen für vertrackte Situationen überhaupt in Programme eingebaut werden könnten.

Maschine kann Mensch nicht komplett ersetzen

Die Autoren des Berichts wollen deswegen sicherstellen, dass technische Fahrsysteme von vornherein darauf ausgelegt werden, Unfälle zu vermeiden. Dafür müsse der Gesetzgeber alles tun. Letztlich könne in ernstesten Dilemma-Fällen die Maschine nicht ersetzen, dass ein "sittlich urteilsfähiger, verantwortlicher Fahrzeugsführer" eingreift.

Generell warnte Di Fabio davor, die Technik zu vermenschlichen: "Der Computer entscheidet nicht, sondern der Produzent oder Betreiber einer Software." Diese müssten letztlich gegebenenfalls auch haften. An diesem Punkt sei immer klarzustellen, "wer an welcher Stelle die Verantwortung trägt". Das System müsse ganz deutlich machen, wann es übernehme, indem etwa das Lenkrad eingezogen werde.

Tier- und Sachschäden notfalls in Kauf zu nehmen

Eine "vorausschauende Technik, die wirklich intelligent gemacht ist", macht es laut Di Fabio aber zumindest unwahrscheinlicher, dass autonome Autos in die schlimmsten Dilemmata hineingeraten. Er zeigte sich überzeugt, dass es hierzulande bald nicht mehr 3000 Tote pro Jahr auf den Straßen gebe. Das Ideal einer kollisionsfreien Verkehrsführung sei zwar noch fern, ein Restrisiko bleibe. Trotzdem komme die Gesellschaft mit hochautomatisierten Systemen im Auto dem Leitbild näher, möglichst viele Fahrfehler und Unfälle ausmerzen zu können.

"In Gefahrensituationen, die sich bei aller technischen Vorsorge als unvermeidbar erweisen", muss der Kommission zufolge "der Schutz menschlichen Lebens in einer Rechtsgüterabwägung höchste Priorität" haben. Ein System müsse deshalb "im Rahmen des technisch Machbaren" so programmiert werden, dass es "im Konflikt Tier- oder Sachschäden in Kauf" nehme, "wenn dadurch Personenschäden vermeidbar sind". Sei ein Unfall unausweichlich, dürften qualifizierende Persönlichkeitsmerkmale wie Alter, Geschlecht und körperliche oder geistige Konstitution auf keinen Fall herangezogen werden. "Jedes Menschenleben ist gleich, eine Selektion nach Eigenschaften schlechterdings unzulässig", unterstrich Di Fabio. Problematisch werde es schon, wenn angefangen werde, potenzielle Opfer aufzurechnen.

Mensch nicht zum Netzwerkelement degradieren

Werden diese Prinzipien beachtet und damit vorhandene "Potenziale der Schadensminderung genutzt", könne es "gesellschaftlich und ethisch geboten sein", höhere automatisierte Fahrsysteme insbesondere mit der Möglichkeit der Kollisionsvermeidung einzuführen. Umgekehrt sei eine "gesetzlich auferlegte Pflicht zur Nutzung vollautomatisierter Verkehrssysteme oder eine praktische Unentrinnbarkeit ethisch bedenklich, wenn damit die Unterwerfung unter technische Imperative verbunden ist". Der Mensch dürfe nicht zum bloßen Netzwerkelement degradiert werden.

Wenn sich ein deutlicher gesellschaftlicher Gewinn abzeichne, zwingt dies den Gesetzgeber geradezu dazu, die Technik zu fördern, erläuterte Di Fabio diese These. Es gelte aber, Schäden zu verhindern, "ohne paternalistisch zu sein, zu bevormunden". Vor allem Verbraucherschützer hatten zuvor nachdrücklich Regeln abgelehnt, mit denen Fahrer zum Einsatz autonomer Systeme gezwungen würden.

Auch zu den Streitthemen Datenschutz und -sicherheit im vernetzten Auto äußern sich die Sachverständigen in ihren 20 Thesen. Halter oder Nutzer von Fahrzeugen sollen demnach grundsätzlich selbst entscheiden, welche der vielen anfallenden Daten weitergegeben und kommerziell genutzt werden dürfen. Legale Geschäftsmodelle "finden ihre Grenze in der Autonomie und Datenhoheit der Verkehrsteilnehmer", betont die Kommission. Denkbare IT-Angriffe und Systemmanipulationen dürften zudem nicht zu Schäden führen, "die das Vertrauen in den Straßenverkehr nachhaltig erschüttern".

"Pionierarbeit für die künstliche Intelligenz"

Allgemein hob die Fabio hervor, dass die Empfehlungen nicht in Stein gemeißelt seien und immer wieder an den Stand der Technik angepasst werden müssten: "Wir kommen hier nicht vom Berg Sinai mit feststehenden Geboten", Patentrezepte gebe es keine. Ein "sittliches Gebot" lege aber nahe, dass bei Unfällen "eine spezielle Stelle besonders draufguckt und auswertet". Die "Gewährleistungsverantwortung" liege schließlich beim Staat. Im Bericht ist die Rede etwa von einem gesonderten "Bundesamt für Sicherheit im automatisierten und vernetzten Verkehr".

Dobrindt erinnerte daran, dass das vom Bundestag unlängst beschlossene Gesetz zum automatisierten und vernetzten Fahren schon am Mittwoch in Kraft treten werde. Mit der Kommission habe Deutschland nun auch als erstes Land der Welt die ethischen Fragen breit diskutiert und Pionierarbeit rund um die Künstliche Intelligenz geleistet. Die Leitlinien könnten "Eckpfeiler für ein internationales Regelwerk bieten". Sollten sich in wenigen Jahren neue Probleme auf diesem Feld abzeichnen, würde er "dringend empfehlen, dass die Kommission sich damit wieder befasst".

Quelle/Source: heise.de

Link: [Bericht der Ethik-Kommission](#)

14/06/2017

Presse/Press: Governments must follow MEPs' lead for more ambitious climate law

EU governments should answer MEPs' call for a more robust climate law, green group Transport & Environment (T&E) has said despite the European Parliament's vote today to weaken the environment committee's ambitious proposal for the Effort Sharing Regulation (ESR). The parliament backed a more ambitious starting point than the European Commission's proposal, capped the so-called banking flexibility but kept the loophole on forestry credits so member states can avoid some emissions reductions.

The parliament's plenary voted for countries to reduce their emissions based on a more realistic starting point – starting at 2018 emission levels, or the 2020 national climate targets, whichever is lower. The amount of forestry credits – which are not credible due to the very weak accounting rules being discussed in ongoing LULUCF negotiations – that could be used to offset emissions in the ESR sector would be limited to 280Mt CO₂e, as opposed to the environment committee's proposed limit of 190Mt but in line with the Commission's. While the current proposal is even further away from meeting the aims of the Paris agreement, T&E said it is more ambitious than the text proposed by the Commission.

Cristina Mestre, climate officer at T&E, said: “This is Europe’s most important climate law. Parliament’s position is the bare minimum that needs to be done to meet the Paris climate goals. EU governments were quick to rally to the Paris agreement, now it’s time for them to put their money where their mouth is and accept a robust 2030 climate deal.”

Under the parliament’s proposal, the emission savings would be 529Mt CO2e, T&E’s analysis shows. This is an improvement of 452Mt on the Commission’s proposal which, with member states making full use of all the flexibilities, would save only 77Mt in emissions by 2030.

Cristina Mestre concluded: “Parliament did well to close some of the loopholes the Commission proposed, but then introduced some of its own ‘flexibilities’. There must not be any further weakening of the law. After all, the 2030 targets are not just about carbon pollution but also about better insulated houses, lower oil imports, cleaner air and creating the jobs associated with a shift to a low-carbon economy.”

The parliament also voted to limit the so-called ‘banking’ flexibility, which will prevent member states from building up large quantities of unused allocations and use them at the end of the period when targets are stricter. On the other hand, the parliament introduced a 90MT loophole: the so-called Early Action Reserve, which rewards some member states for making emissions savings under easy targets before 2020.

Covering about 60% of the Europe’s total greenhouse gas emissions, the proposed Effort Sharing Regulation sets binding national emission reduction targets for the 2021-2030 period for sectors not covered in the emissions trading system, namely: transport, buildings, agriculture and waste.

Quelle/Source: Press Release Transport & Environment (transportenvironment.org)

Termine / Dates

Sitzungstermine / Meeting Dates

Rat / Council

Rat für Wettbewerb / <i>Competitiveness Council</i>	17-18/07/2017 (Informal) 24-25/07/2017 (Informal)	Keine relevanten TOPs <i>No relevant TOPs</i>
--	--	--

Rat für Justiz und Inneres / <i>Council of Justice and Home Affairs</i>	06-07/07/2017 (Informal) keine relevanten TOPs / <i>no relevant TOPs</i>	
--	---	--

Rat für Umwelt / <i>Council of Environment</i>	25-26/04/2017 (Informal) keine relevanten TOPs / <i>no relevant TOPs</i>	
---	---	--

Plenum / Plenary

03-06/07/2017
[Agenda](#), keine relevanten TOPs
[Agenda](#), *no relevant TOPs*

Ausschüsse / Committees

Umwelt / <i>Environment</i> (ENVI)	10-11/07/2017 (Agenda n/a)
Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) <i>Internal Market / Consumer</i>	12-13/07/2017 Agenda , keine relevanten TOPs / <i>no relevant TOPs</i>
Justiz und Inneres (LIBE) <i>Justice & Home Affairs</i>	10-11/07/2017 (Agenda n/a)
Verkehr / <i>Transport</i> (TRAN)	10-11/07/2017 Agenda TOP 5: Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU - 2017/2085(INI); COM(2016)0787

Veranstaltungen (Brüssel) / *Events (Brussels)*

Momentan stehen keine relevanten Veranstaltungen in Brüssel an.

There are currently no relevant upcoming events in Brussels.