



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

EAC – NEWSLETTER

Mai – Juni / May – June 2018

THEMEN / CONTENTS

Seite / Page

Fahrzeugemissionen / Car Emissions	1
Presse/Press: European cities take Commission to court over air quality in landmark case.....	5
Maut / Road Charges	6
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges	6
Deutsche Infrastrukturabgabe / German “Infrastructure Fee“ (unverändert / unchanged).....	7
Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data	8
Straßenverkehrssicherheit / Road Safety	15
Termine / Dates	21
Sitzungstermine / Meeting Dates.....	21
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)	21
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events.....	21

Am 17. Mai 2018 stellte die Europäische Kommission ihr drittes Mobilitätspaket vor. Das Paket umfasst drei generelle Themenbereiche: a) Sichere Mobilität; b) Umweltfreundliche Mobilität; c) Vernetzte und automatisierte Mobilität. Jeder der drei Bereiche umfasst mehrere verkehrspolitische Vorschläge, welche in den entsprechenden thematischen Abschnitten dieses Newsletters näher erläutert werden.

Eine detaillierte Auflistung aller Vorschläge und relevanten Dokumente finden Sie [hier](#).

On 17 May 2018, the European Commission presented its third mobility package. The package comprises three general themes: a) Safe mobility; b) Clean mobility; c) Connected and automated mobility. Each of the three areas comprises several transport policy proposals, which are explained in more detail in the relevant thematic sections of this newsletter.

A detailed list of all proposals and relevant documents can be found [here](#).

Fahrzeugemissionen / Car Emissions

Letzter Stand: 17/05/2018 Drittes Mobilitätspaket: Saubere Mobilität
Status Quo:

Third Mobility Package: Clean Mobility

07/12/2017 Vorläufige Einigung in den Trilogverhandlungen zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz (2016/0014/COD)

Preliminary agreement reached in the trilogue negotiations on type-approval and market surveillance of motor vehicles (2016/0014/COD)

08/11/2017 Vorschlag für CO₂-Standards für Pkw und Transporter nach 2020 (2017/0293(COD) – Clean Mobility Package)

Proposal for Post-2020 CO₂ standards for cars and vans (2017/0293(COD) – Clean-Mobility-Package)

01/09/2017 Inkrafttreten des neuen Emissionsprüfungen WLTP und RDE

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

Entry into force of the new emission tests WLTP and RDE

All new car types are tested according to WLTP and must comply with the RDE compliance factor (NO_x) 2.1; For ottomotors, a stricter particle limit of 6×10^{11} per kilometer (Euro 6c) applies.

27/07/2017 Inkrafttreten der Verordnung (2017/1151) und entsprechenden Durchführungsbestimmungen für die schrittweise Erneuerung des NEFZ mit dem neuen WLTP-

Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen (RDE 3)

Entering into force of the Regulation (2017/1151) and its implementing Regulations for the incremental replacement of the NEDC testing procedure with the WLTP test for measuring vehicle fuel consumption and CO₂ emissions (RDE 3)

07/07/2017 Veröffentlichung der primären Verordnung für das WLTP ([2017/1151](#)) mit entsprechenden Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der EU (RDE 3)

Publication of the primary Regulation of the WLTP ([2017/1151](#)) with its implementing Regulations in the Official Journal of the EU (RDE 3)

Letzter Stand:

Drittes Mobilitätspaket: Umweltfreundliche Mobilität

Mit den Vorschlägen des dritten Mobilitätspakets setzt die Kommission, die im Jahr 2016 vorgelegte europäische Strategie für emissionsarme Mobilität nun in vollem Umfang um und ergänzt die bisherigen Mobilitätspakete von 2017. Die Vorschläge umfassen:

- CO₂ Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge sowie eine Erleichterung der aerodynamischeren Gestaltung von Lastkraftwagen
- Neue Kennzeichnung/Labels für Reifen
- Aktionsplan für Batterien zur Schaffung eines wettbewerbsfähigen Batterie-Ökosystems in Europa

Nebst den langfristigen positiven Effekten des ersten und dritten Vorschlags (d.h. Klimaschutz, Luftqualität, E-Mobilität, neue Jobs usw.), soll insbesondere die neue Reifenkennzeichnung direkte Auswirkungen auf den Verbraucher haben. Verbraucher sollen so die Möglichkeit haben, leichter leisere, sicherere und umweltfreundlichere Reifen zu wählen. Laut Kommission dürfte dies zu Einsparungen für Haushalte von bis zu €125 pro Auto und Jahr durch die Verwendung von Reifen der Klasse A statt der Klasse F führen. Außerdem soll so CO₂ in Höhe von 4 Millionen PKW bis 2030 eingespart werden.

[Factsheet: Umweltfreundliche Mobilität – Umsetzung des Übereinkommens von Paris](#)

Zweites Mobilitätspaket: CO₂-Emissionsstandards für neue Pkw

Am 8. November stellte die Kommission das „Clean Mobility Package“ mit verschiedenen Legislativvorschlägen unter anderem zur Festlegung neuer CO₂-Emissionsstandards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Vans) in der Europäischen Union für die Zeit nach 2020 vor. Dies war am 16. Mai Gegenstand von Diskussionen im parlamentarischen Ausschuss für

Umweltfragen (ENVI) im Rahmen einer Prüfung eines Berichtsentwurfs von Berichterstatteerin Miriam Dalli (S&D).

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass die durchschnittlichen Emissionen von Neuwagen 2030 um 30 Prozent niedriger sein müssen als im Jahr 2021. Für das Jahr 2025 sind die Zielvorgaben für Pkw und Transporter um 15 Prozent niedriger als im Jahr 2021, um sicherzustellen, dass die Emissionsminderungen so früh wie möglich erfolgen (Zwischenziel). Um den Übergang vom derzeitigen zum künftigen Rahmenplan vorzusehen, enthält der Vorschlag auch die bereits festgelegten EU-weiten Ziele für 2020/2021 von 95g CO₂/km für Personenkraftwagen und 147g CO₂/km für leichte Nutzfahrzeuge, die beide auf dem NEFZ-Testverfahren basieren. Die Emissionsziele basieren ab 2021 auf dem am 1. September 2017 eingeführten neuen Emissionsprüfverfahren WLTP. Da das WLTP-Prüfverfahren in den nächsten Jahren schrittweise eingeführt wird, sind die neu vorgeschlagenen flottenweiten Ziele für 2025 und 2030 nicht als absolute Werte (in g CO₂/km) definiert, sondern als prozentuale Verringerungen im Vergleich zum Durchschnitt der spezifischen Emissionsziele für 2021 ausgedrückt. Während die vorgeschlagene Verordnung für alle in der Union neu zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge gilt, sind die Hersteller, die für weniger als 1000 Neuzulassungen pro Jahr verantwortlich sind, von den CO₂-Zielen ausgenommen. Der Vorschlag verbindet CO₂-Ziele für 2025 und 2030 mit einem technologieutralen Anreizmechanismus für emissionsfreie (z.B. elektrisch, Brennstoffzelle) und emissionsarme Fahrzeuge (weniger als 50g CO₂/km; z.B. Plug-in-Hybride), um dem Markt ein klares Signal für Investitionen in saubere Fahrzeuge zu geben. Hersteller, die einen Anteil an emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen erreichen, der höher ist als der vorgeschlagene Referenzwert von 15 Prozent im Jahr 2025 und 30 Prozent im Jahr 2030, werden mit einem weniger strengen CO₂-Ziel belohnt.

Mit etwa 63 Änderungen in ihrem Berichtsentwurf will die Berichterstatteerin unter anderem:

- die Ambition des Vorschlags verstärken, um ihn stärker an die langfristigen Ziele der Union und von Paris anzupassen, indem die CO₂-Ziele für 2025 und 2030 auf 25 % bzw. 50 % angehoben werden;
- den Massenversorgungsparameter angesichts der derzeitigen und erwarteten technologischen Entwicklungen als unnötig zu streichen;
- die tatsächliche Repräsentativität der bei der Typgenehmigung gemessenen Emissionen zu gewährleisten, indem die Kommission die Entwicklung eines realen CO₂-Tests fordert, wobei die Überschreitungen auf der Grundlage des Verbrauchs von Kraftstoffzählern in der Zwischenzeit gemessen und ein Grenzwert festgelegt wird, um sicherzustellen, dass Abweichungen zwischen Labor- und Straßenwerten unter Kontrolle gehalten werden;
- den Rahmen für die Analyse der Lebenszyklusemissionen schaffen, indem die OEMs aufgefordert werden, solche Daten ab 2025 zu melden;
- die Einnahmen aus den Überschreitungsprämien für politische Maßnahmen zur Förderung der Umschulung in diesem Sektor vorzusehen.

Status-Quo:**Third Mobility Package: Clean Mobility**

With the proposals in the third mobility package, the Commission is now fully implementing the European strategy for low-emission mobility presented in 2016 and complementing the existing mobility packages of 2017. The proposals comprise:

- CO2 emission standards for heavy commercial vehicles and facilitating the aerodynamic design of trucks
- New labels for tyres
- Action plan for batteries to create a competitive battery ecosystem in Europe

In addition to the long-term positive effects of the first and third proposals (i.e. climate protection, air quality, e-mobility, new jobs, etc.), the new tyre labelling will have a direct impact on consumers. Consumers should thus be able to choose more easily tyres that are quieter, safer and more environmentally friendly. According to the Commission, this should save households up to €125 per car per year by using Class A instead of Class F tyres. In addition, CO2 emissions of 4 million cars are to be reduced by 2030.

Factsheet: Clean Mobility – Implementing the Paris Agreement**Second mobility package: CO2 emission standards for new passenger cars**

On 8 November, the Commission presented the "Clean Mobility Package" with various legislative proposals, including new CO2 emission standards for passenger cars and light commercial vehicles (vans) in the European Union for the period after 2020. This was the subject of discussions in the Parliamentary Committee on the Environment (ENVI) on 16 May in the context of an examination of a draft report by rapporteur Miriam Dalli (S&D).

The Commission proposal requires average emissions from new cars to be 30 percent lower in 2030 than in 2021 and targets for cars and vans to be 15 percent lower by 2025 than in 2021 to ensure that emission reductions are made as early as possible (interim target). To provide for the transition from the current framework plan to the future, the proposal also includes the already established EU-wide targets for 2020/2021 of 95g CO2/km for passenger cars and 147g CO2/km for light commercial vehicles, both based on the NEDC test procedure. The emission targets from 2021 onwards are based on the new emission testing method WLTP introduced on 1 September 2017. As the WLTP test will be phased in over the next few years, the newly proposed fleet-wide targets for 2025 and 2030 are not defined as absolute values (in g CO2/km) but expressed as percentage reductions compared to the average of the specific emission targets for 2021. While the proposed regulation applies to all newly registered passenger cars and light commercial vehicles in the Union, manufacturers responsible for less than 1000 new registrations per year are excluded from the CO2 targets. The proposal combines CO2 targets for 2025 and 2030 with a technology-neutral incentive mechanism for emission-free (e.g. electric, fuel cell) and low-emission vehicles (less than 50g CO2/km; e.g. plug-in hybrids) to give the market a clear signal for investment in clean vehicles. Manufacturers who achieve a share of emission-free and low-emission vehicles that is higher than

the proposed reference value of 15 percent in 2025 and 30 percent in 2030 will be rewarded with a less stringent CO2 target.

With 63 amendments to her draft report, the rapporteur wants, among other things:

- *strengthen the ambition of the proposal to bring it more into line with the long-term objectives of the Union and Paris by raising the CO2 targets for 2025 and 2030 to 25% and 50% respectively;*
- *to delete the mass supply parameter as unnecessary in view of current and expected technological developments;*
- *ensure the real representativeness of emissions measured at type-approval by requiring the Commission to develop a real CO2 test, in the meantime measuring exceedances on the basis of fuel meter consumption and setting a limit value to ensure that deviations between laboratory and road values are kept under control;*
- *provide the framework for life cycle emission analysis by requiring OEMs to report such data from 2025 onwards;*
- *to provide for the revenue from the overrun premiums for policies to promote retraining in this sector.*

Presse/Press: European cities take Commission to court over air quality in landmark case

18/05/2018

In the same week that the European Commission announced it would take six countries to court for breaking air pollution limits, three major cities said they would start legal action against the EU executive. They accuse the Commission of giving in to automotive lobbies.

Condemned in January for failing to comply with European standards for air quality, Paris, Brussels and Madrid are now taking the European Commission to court.

The three European capitals are seeking to bring a joint action for the annulment of the European regulation on nitrogen emissions (NOx) from diesel cars.

The Commission is under fire because several European capitals accuse it of double standards.

They acknowledge the EU executive has taken measures to tackle pollution from cars with the 2016/646 directive adopted in the wake of Dieseltgate, but accuse the institution of giving car manufacturers too much time to adapt to real driving emissions (RDE) tests.

The regulation adopted in 2007 caps maximum acceptable NOx emissions from diesel cars during RDE tests at 80 mg/km. From September 2017 for new models and from September 2019 for new vehicles, NOx emissions can legally exceed the 80 mg/km by up to 110%.

From January 2020 for new models and January 2021 for new vehicles, NOx emissions can still exceed the limit imposed by up to 50%. If the cities win the case, they can impose the 80 mg/km NOx emissions limit but it will be based on new road tests.

Cities lead the way

On 4 May, the Court of Justice dismissed some 1,500 citizens, most of which were French, after they sought compensation following the adoption of the regulation.

“We need the European Union to support us, not give regulatory protection to air pollution. I am proud to stand beside the Mayors of Madrid and Brussels on behalf of millions of people from European cities, to say our voices can no longer be silenced,” said Mayor of Paris Anne Hidalgo.

This is the first time cities have taken joint action against the Commission.

“Cities have to be a stronghold of conscience,” said Mayor of Madrid Manuela Carmena. She believes this joint action: “reveals the leading role of cities as the main experts in the problems of citizens and, therefore, the main defenders of their causes”.

In the United States, the city of New York has taken legal action against the five largest oil companies responsible for 11% of global CO2 emissions.

At the same time, 17 states have filed lawsuits against the US Environmental Protection Agency (EPA) for regressions by the Trump administration on fuel and vehicle emissions standards, which were introduced by EPA under Obama’s administration.

Hunter becomes the hunted

But the Commission was busy doling out justice on Thursday, when it finally confirmed it would launch legal proceedings against six member states for violating air quality rules.

After months of deliberation the EU executive decided that Germany, France, Italy, Hungary, Romania, and the United Kingdom should be referred to the Court of Justice.

The Czech Republic, Slovakia and Spain were all granted a reprieve for now but the Commission insisted that their efforts to combat bad air quality would continue to be monitored closely.

Quelle/Source: euractiv.com (Original: latribune.fr)

Maut / Road Charges

Europäische PKW-Maut / *European Passenger Road Charges*

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

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

Letzter Stand: Die EU-Mitgliedsstaaten werden im Jahr 2023 auf entfernungsabhängige Straßenbenutzungsgebühren für Lkw und Busse und im Jahr 2026 für Pkw umstellen müssen. Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (TRAN) hat über neue Änderungsanträge abgestimmt, um die Emissionsminderungsziele zu erreichen und die Gebühren gerechter zu gestalten.

Die entfernungsabhängige Gebühr soll sicherstellen, dass die Fahrzeuge entsprechend der tatsächlichen Straßennutzung und der verursachten Umweltverschmutzung abgerechnet werden. Um den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge zu fördern, müssten die EU-Länder

unterschiedliche Gebührensätze auf der Grundlage der Kohlendioxidemissionen festlegen.

Externe Kosten für verkehrsbedingte Luft- oder Lärmbelästigung müssten ab 2021 für schwere Nutzfahrzeuge und Güterwagen auf gebührenpflichtigen Straßen erhoben werden. Die Straßenbenutzungsgebühren müssten ab 2020 auch für alle Lastkraftwagen und Lastkraftwagen gelten, um eine faire Behandlung aller Spediteure zu gewährleisten.

Diese Regeln würden es den Ländern ermöglichen, Ermäßigungen in Situationen anzubieten, in denen häufige Nutzer von leichten Nutzfahrzeugen in den Gebieten verstreuter Siedlungen und am Stadtrand unterwegs sind.

Bis zur Umstellung auf entfernungsabhängige Entgelte werden in den Entwürfen Grenzen für die kurzfristigen Entgelte festgelegt, die den Fahrern aus anderen Mitgliedstaaten auferlegt werden können. Die Abgeordneten wollen auch, dass Vignettenaufkleber für kürzere Zeiträume von einem Tag und einer Woche erhältlich sind. Die Einnahmen aus Fernentgelten würden in Verkehrsprojekte investiert.

Status-Quo:

The EU member states will have to switch to distance-based road tolls for trucks and buses in 2023 and for cars in 2026. The Transport Committee of the European Parliament (TRAN) has voted on new amendments to achieve emission reduction targets and make charges fairer.

The distance-based fee is designed to ensure that vehicles are billed according to actual road use and pollution caused. To encourage the use of environmentally friendly vehicles, EU countries would have to set different rates based on carbon dioxide emissions.

External costs for traffic-related air or noise pollution would have to be levied from 2021 for heavy goods vehicles and freight wagons on toll roads. Road tolls should also apply to all lorries and lorries from 2020 in order to ensure fair treatment of all haulers.

These rules would allow countries to offer discounts in situations where frequent users of light commercial vehicles travel in the areas of scattered settlements and on the outskirts of cities.

Pending the switch to distance-based charges, the drafts set limits on the short-term charges that can be imposed on drivers from other Member States. MEPs also want vignette stickers to be available for shorter periods of one day and one week. The revenue from distance charges would be invested in transport projects.

Deutsche Infrastrukturabgabe / German "Infrastructure Fee" (unverändert / unchanged)

Letzter Stand: (Unverändert)

Die Niederlande haben nun entschieden der österreichischen Klage gegen die deutsche Pkw-Maut beizutreten. Nach Angaben der beiden Länder

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

Status Quo: *(unchanged)*

The Netherlands has now decided to join the Austrian lawsuit against the German car toll. According to the two countries, this toll discriminates against foreign drivers and thus contravenes European regulations. Germany plans to compensate people by lowering the motor vehicle tax, but this only applies to motorists driving cars registered in Germany. Consequently, only vehicles registered abroad pay the toll. The Netherlands also fears that the vignette is an additional obstacle to traffic in the border region. The Dutch government had already announced in October that it intended to join the Austrians in their lawsuit, but first wanted to examine the legal justification of the case. The Ministry of Infrastructure and Water Management examined the German toll plans and found that this measure could cost the Netherlands a total of between 60 and 100 million euros. 40 percent of these costs are borne by drivers or companies. The case will not be referred to the European Court of Justice until early 2019 at the earliest. In the meantime, Germany can adhere to its plans to introduce the toll on 1 January 2019.

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

Letzter Stand: 25/05/2018 Datenschutz-Grundverordnung tritt in Kraft

Status Quo:

General Data Protection Regulation enters into force

17/05/2018 Drittes Mobilitätspaket: Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: Eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft

Third Mobility Package: On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future

13/03/2018 Parlament billigt den Bericht des TRAN-Ausschusses über die Mitteilung der Kommission "Eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme".

Parliament approves the TRAN Committee Report on the Commission Communication “A European Strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems”

18/10/2017 Veröffentlichung der GEAR 2030 Schlussfolgerungen

Publication of the GEAR 2030 Conclusions

Letzter Stand: *Drittes Mobilitätspaket: Vernetzte und Automatisierte Mobilität*

Das zentrale Dokument des dritten Mobilitätspakets im Bereich der vernetzten und automatisierten Mobilität ist eine Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: Eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft“, welche eine Reihe von Maßnahmen umreißt, mit denen das Ziel der EU erreicht werden soll, „weltweit führend bei der Einführung einer vernetzten und automatisierten Mobilität“ zu werden. Die Kommission stellt fest, dass die derzeitigen EU-Rechtsvorschriften weitgehend geeignet sind, das Inverkehrbringen automatisierter und angeschlossener Fahrzeuge zu ermöglichen, dass jedoch neue gesetzliche Änderungen erforderlich sind, um einen „harmonisierten, vollständigen und zukunftssicheren Rahmen für die Automatisierung“ zu schaffen. Weitere kritische Bereiche, die in der Mitteilung aufgezeigt werden, sind a) Bereitstellung von Investitionen in Technologien und Infrastrukturen für die automatisierte Mobilität; b) Gewährleistung eines Binnenmarkts für die sichere Nutzung der automatisierten Mobilität (z.B. durch Ausarbeitung von Leitlinien für ein harmonisiertes Konzept zur Bewertung der Sicherheit automatisierter Fahrzeuge); c) Vorschlag neuer Sicherheitsmerkmale für automatisierte Fahrzeuge (durch Änderung der geltenden Verordnungen und Richtlinien über die Sicherheit von Kraftfahrzeugen und Straßeninfrastrukturen); d) Behandlung von Haftungsfragen, Gewährleistung von Cybersicherheit, Datenschutz und Datenzugang; e) und Untersuchung der Auswirkungen der automatisierten Mobilität auf Gesellschaft und Wirtschaft (mit dem Ziel, festzustellen, ob Regulierungsmaßnahmen erforderlich sind, um den möglichen negativen Auswirkungen zu begegnen).

Im Bezug zum zu Fahrzeugdaten erläutert die Kommission das Potenzial der Daten für neue Dienstleistungen, Produkte und Geschäftsmodelle sowie den daraus entstehenden Wettbewerb zwischen einer zunehmenden Anzahl von Akteuren. Hier verweist die Mitteilung auch noch einmal explizit auf die Entschließung vom 13. März 2018 zu einer „Europäischen Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme“, in dem das Parlament die Kommission auffordert, einen Legislativvorschlag zu veröffentlichen, der faire Wettbewerbsbedingungen beim Zugang zu Daten und Ressourcen im Fahrzeug sicherstellt, um die Verbraucherrechte zu schützen und Innovation und faire Wettbewerbsbedingungen zu fördern. Der Ansatz der Kommission zum Zugang zu entsprechenden Fahrzeugdaten soll zu einem „ausgewogenen Verhältnis zwischen fairen Wettbewerbsbedingungen, der Möglichkeit für die Verbraucher, Zugang zu verschiedenen Dienstleistungen zu erhalten, sowie der Sicherheit und Cybersicherheit, und zwar in voller Übereinstimmung mit der Wettbewerbsgesetzgebung und den Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten wie etwa dem Einverständnis der Benutzer zur Weitergabe von Daten“ führen.

Auch der faire Zugang unabhängiger Reparaturbetriebe zu Reparatur- und Wartungsinformationen wird in der Mitteilung thematisiert. Hier verweist die Mitteilung auf die vor kurzem modernisierten Text zur „Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen“ in welchem in Artikel 61 explizit der uneingeschränkte, standardisierte und diskriminierungsfreie Zugang zu Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen, Diagnose- und anderen Geräten und Instrumenten von unabhängigen Wirtschaftsakteuren erwähnt wird.

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

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

Ebenso benennt die Kommission die Problematik, dass die Zentralisierung von Daten im Fahrzeug auf sogenannten „erweiterten Fahrzeugdatenplattform-Servern“, die derzeit von mehreren Fahrzeugherstellern eingerichtet werden, allein nicht für einen fairen und unverzerrten Wettbewerb zwischen den Dienstleistern ausreichen wird. Als Teil einer Empfehlung, die demnächst veröffentlicht wird, will die Kommission daher den Zugang zu und die Wiederverwendung von Mobilitäts- und Fahrzeugdaten zu gewerblichen und nicht gewerblichen Zwecken verbessern unter Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten.

Außerdem fehlt weiterhin eine Erläuterung wie ein Zugang zu den Fahrzeugdaten finanziell ausgestaltet werden soll. EAC-Präsident Opolka merkte bereits im Februar an: „Die Bandbreite der aktuell diskutierten Forderungen reicht von einer unentgeltlichen Bereitstellung der Daten bis hin zu hohen Gebühren, die kleineren Drittanbietern jegliche Chance auf einen Markteintritt verwehren. Hier ist die Kommission gefordert, eine Lösung zu finden, die dem Ruf nach einem fairen Wettbewerb gerecht wird.“

Abschließend bleibt zu sagen: Was den Zugang zu den Daten betrifft, so ist es klar, dass spezielle Regeln und Vorschriften erforderlich sind. Vorschriften müssen für die Echtzeit-Welt, in der wir heute leben, und auf die unvermeidlichen Fortschritte in der Vernetzung der Zukunft vorbereitet sein. Schließlich muss die Kommission einen Legislativvorschlag vorlegen, der auf der EU-E-Call-Verordnung von 2015 aufbaut und die Notwendigkeit einer "standardisierten, sicheren und offenen Zugangsplattform" unterstreicht: Wir brauchen eine technische Gesetzgebung, die einen fairen Wettbewerb gewährleistet und vor allem eine starke Verbraucherwahl, Datenschutz,

Cybersicherheit und einen dynamischen, qualitativ hochwertigen Kfz-After-Market garantiert.

Factsheet: Vernetzte und automatisierte Mobilität – Für ein wettbewerbsfähiges Europa

Mitteilung der Kommission: Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: Eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft

Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)

Die neuen Datenschutz-Grundverordnung der Europäischen Union trat am 25. Mai in Kraft. Die Änderungen in der DSGVO geben dem Einzelnen mehr Kontrolle über seine persönlichen Daten und erleichtern den Zugriff darauf. Dieses Update ist ein unerlässlicher Schritt, um nicht nur Strafen, Umsatzeinbußen und kostspielige Systemneugestaltungen zu vermeiden, sondern auch, damit die Fahrer das Vertrauen finden, das es ihnen ermöglicht, ihre Daten frei zu teilen und von den vielen lebensrettenden und lebensverändernden Vorteilen zu profitieren, die Autodaten bereits eingeführt haben.

Im Folgenden findet sich eine kurze Übersicht über die wichtigsten Änderungen der DSGVO:

- a) Zustimmung: Der Antrag auf Einwilligung muss in verständlicher und leicht zugänglicher Form gestellt werden, wobei der Zweck der Datenverarbeitung mit dieser Einwilligung verbunden sein muss. Die Möglichkeit des Wiederrufs der Einwilligung muss jederzeit einfach möglich.
- b) Rechenschaftspflicht: Das neue Konzept der Rechenschaftspflicht des DSGVO setzt voraus, dass die Unternehmen die Einhaltung des DSGVO mit detaillierten Aufzeichnungen über die Datenverarbeitungsaktivitäten nachweisen können.
- c) DSB-Datenschutzbeauftragte: Unternehmen müssen einen Datenschutzbeauftragten benennen. Der DSB ist die Person, die alle Datenschutzaktivitäten innerhalb eines Unternehmens leitet und überwacht, die Richtlinien und Verfahren entwickelt, die die Organisation in Übereinstimmung mit der Verordnung bringen, die Umsetzung dieser Richtlinien überwacht, sicherstellt, dass alle Mitarbeiter in Bezug auf den Datenschutz umfassend geschult sind, Verantwortlichkeiten zuweist und die Anfragen der Öffentlichkeit bezüglich ihrer personenbezogenen Daten bearbeitet.
- d) One-Stop-Shop: Der One-Stop-Shop-Mechanismus wird die Zusammenarbeit zwischen den Datenschutzbehörden in Fragen mit Auswirkungen auf ganz Europa vereinfachen. Unternehmen müssen sich nur mit einer Behörde befassen, nicht mit 28.
- e) Privacy by Design & Privacy by Default: In Produkte und Dienste müssen bereits in der frühesten Entwicklungsphase Schutzmaßnahmen eingebaut werden und es müssen von Beginn an datenschutzfreundliche Grundeinstellungen angewendet werden.
- f) PIA - Privacy Impact Assessment: Diese Regelung fordert Organisationen auf, eine Bewertung durchzuführen, bevor personenbezogene Daten

verarbeitet werden. Bei der Bewertung sollte festgestellt werden, ob sich die Art, der Umfang oder die Zwecke der geplanten Verarbeitung nachteilig auf die Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen auswirken könnten.

- g) Data Breach: Diese Regelung besagt, dass Unternehmen die nationale Aufsichtsbehörde über Datenverstöße informieren müssen, die Personen gefährden, und der betroffenen Person alle risikoreichen Verstöße innerhalb von 24 Stunden nach ihrer Entdeckung mitteilen müssen.
- h) Verbesserte Rechte: Die DSGVO führt erweiterte Verbraucherrechte ein, wie das Recht auf Zugang und das Recht, vergessen zu werden, das Recht auf Information, das Recht auf Berichtigung und das Recht auf Zugang. Außerdem wird dem Einzelnen das Recht eingeräumt, sich der Erstellung von Profilen zu widersetzen und sich einer automatisierten Entscheidungsfindung auf der Grundlage von Datenprofilen zu unterziehen. Dies gibt den Betroffenen mehr Kontrolle über die Verarbeitung ihrer persönlichen Daten.

Das sind in erster Linie gute Nachrichten für die Verbraucher und die digitale Wirtschaft. Jedoch wird dessen Erfolg zum einen davon abhängen, ob die Industrie ihre Einstellung zum Datenschutz ändert, und zweitens, ob sie von einer starken Compliance-/Regelbefolgungs- und Durchsetzungskultur getragen wird.

Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr

Status-Quo:

Third Mobility Package: Connected and Automated Mobility

The central document of the third mobility package in the field of connected and automated mobility is a Commission Communication entitled "Towards automated mobility: An EU strategy for future mobility", which outlines a series of measures aimed at achieving the EU's objective of becoming "a world leader in the introduction of connected and automated mobility". The Commission notes that current EU legislation is largely appropriate to allow the placing on the market of automated and connected vehicles, but that new legislative changes are needed to create a "harmonized, complete and future-proof framework for automation". Other critical areas identified in the Communication are a) investment in technologies and infrastructure for automated mobility; b) ensuring an internal market for the safe use of automated mobility (e.g. by developing guidelines for a harmonized approach to assessing the safety of automated vehicles); c) proposing new safety features for automated vehicles (by amending the existing regulations and directives on vehicle and road infrastructure safety); d) addressing liability issues, ensuring cyber-security, data protection and data access; e) and studying the social and economic impact of automated mobility (with a view to determining whether regulatory measures are necessary to address its possible negative impact).

With regard to vehicle data, the Commission explains in its communication the potential of the data for new services, products and business models and the resulting competition between an increasing number of actors. The Communication also refers explicitly to the resolution of 13 March 2018 on a

"European Strategy for Cooperative Intelligent Transport Systems", in which Parliament calls on the Commission to publish a legislative proposal ensuring fair conditions of competition in access to data and resources in vehicles in order to protect consumer rights and promote innovation and fair conditions of competition. The Commission's approach to access to relevant vehicle data should lead to a "balance between fair conditions of competition, consumer access to various services, security and cyber-security, in full compliance with competition legislation and the provisions on the protection of personal data, such as the consent of users to the sharing of data".

The Communication also addresses the fair access of independent repairers to repair and maintenance information. Here, the Communication refers to the recently updated text on "Approval and market surveillance of motor vehicles" in which Article 61 explicitly mentions full, standardized and non-discriminatory access to vehicle OBD information, diagnostic and other equipment and instruments by independent economic operators.

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

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

The Commission also identifies the problem that the centralization of data in vehicles on so-called "extended vehicle data platform servers", which are currently being set up by several vehicle manufacturers, will not in itself be sufficient for fair and undistorted competition between service providers. As part of a recommendation to be published shortly, the Commission therefore intends to improve access to and re-use of mobility and vehicle data for commercial and non-commercial purposes, while complying with the legislation on the protection of personal data.

Furthermore, there is still no explanation of how access to the vehicle data should be financially structured. EAC President Opolka already commented in February: "The range of demands currently under discussion extends from the provision of data free of charge to high fees that deny smaller third-party providers any chance of market entry. This is where the Commission has to find a solution that meets the call for fair competition".

Finally, as far as access to data is concerned, it is clear that specific rules and regulations are needed. Regulations must be prepared for the real-time world we live in today and for the inevitable advances in future connectivity.

Finally, we want the Commission to present a legislative proposal that builds on the EU E-Call Regulation of 2015 and underlines the need for a "standardized, secure and open access platform": we need technical legislation that ensures fair competition and above all guarantees strong consumer choice, data protection, cyber security and a dynamic, high-quality after-market for cars.

Factsheet: Connected & Automated Mobility – For a competitive Europe

Communication of the Commission: On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future

General Data Protection Regulation (GDPR)

The new basic data protection regulation of the European Union came into force on 25 May. The changes in the GDPR give individuals more control over their personal data and facilitate access to it. This update is an essential step to avoid not only penalties, lost revenue and costly system redesigns, but also to give drivers the confidence to freely share their data and benefit from the many life-saving and life-changing benefits that car data has already introduced.

The following is a brief overview of the most important changes to the GDPR:

- a) **Consent:** The application for consent must be made in an understandable and easily accessible form, the purpose of data processing being linked to this consent. The possibility of revocation of consent must be possible at any time.
- b) **Accountability:** The new concept of accountability of the GDPR requires companies to be able to demonstrate compliance with the GDPR with detailed records of data processing activities.
- c) **DPO - Data Protection Officers:** Companies must appoint a Data Protection Officer. The DPO is the person who manages and monitors all data protection activities within a company, develops policies and procedures that bring the organization into compliance with the Regulation, monitors the implementation of these policies, ensures that all employees are fully trained in data protection, assigns responsibilities and handles public inquiries regarding their personal data.
- d) **One-stop shop:** The one-stop-shop mechanism will facilitate cooperation between data protection authorities on issues affecting the whole of Europe. Companies only have to deal with one authority, not 28.
- e) **Privacy by Design & Privacy by Default:** Products and services must be protected at the earliest stage of development and privacy-friendly basic settings must be applied from the outset.
- f) **PIA - Privacy Impact Assessment:** This regulation requires organizations to carry out an assessment before personal data is processed. The evaluation should determine whether the nature, scope or purposes of the proposed processing could adversely affect the rights and freedoms of data subjects.

- g) *Data Breach: This regulation stipulates that companies must inform the national supervisory authority of data breaches that endanger individuals and must report all high-risk breaches to the person concerned within 24 hours of their discovery.*
- h) *Improved rights: the GDPR introduces extended consumer rights such as the right of access and the right to be forgotten, the right to information, the right to rectification and the right to access. In addition, individuals are given the right to oppose the creation of profiles and to undergo automated decision-making based on data profiles. This gives data subjects more control over the processing of their personal data.*

This is primarily good news for consumers and the digital economy. However, its success will depend, on the one hand, on whether the industry changes its attitude to data protection and, secondly, whether it is supported by a strong compliance/regulatory compliance and enforcement culture.

Regulation (EU) 2016/679 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data

Straßenverkehrssicherheit / Road Safety

Letzter Stand Status Quo:	17/05/2018	Drittes Mobilitätspaket: Überarbeitung der Allgemeinen Sicherheitsverordnung <i>Third Mobility Package: Revision of the General Safety Regulation</i>
	25/04/2017	Abstimmung über den INI-Bericht zum Thema Tacho-Manipulation <i>Vote on the INI report on Odometer Manipulation</i>
	14/11/2017	Verabschiedung der Resolution „Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU“ <i>Adoption of the resolution "Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU"</i>
	14/07/2017	Veröffentlichung der <u>Road-Map</u> zur Überprüfung der Verordnung (EG) 661/2009/EG und 78/2009 <i>Publication of the <u>Road-Map</u> on the revision of Regulation (EG) 661/2009/EG und 78/2009</i>
	12/12/2016	Veröffentlichung des Berichts der Kommission an das Parlament und den Rat: Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU <i>Publication of the Report of the Commission to the Parliament and the Council: Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU</i>

Letzter Stand: *Drittes Mobilitätspaket: Sichere Mobilität*

Die Europäische Kommission hat mit den Regelungen des dritten Mobilitätspakets, fast ein Jahrzehnt nach der letzten Aktualisierung, eine längst überfällige Aktualisierung der Allgemeinen Sicherheitsverordnung bekannt gegeben. Dies umfasst eine Reihe neuer Maßnahmen zur Fahrzeugsicherheit, darunter den obligatorischen Einbau neuer Fahrerassistenzsysteme sowie überarbeitete Mindeststandards für Crashtests und Maßnahmen zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern. Insgesamt umfasst das vorgeschlagene Sicherheitspaket zwei Initiativen (Fahrzeug- und Fußgängersicherheit & Infrastruktursicherheit), einen Strategischen Aktionsplan zur Straßensicherheit, sowie die bereits zuvor erwähnte Mitteilung der Kommission zu vernetzter und automatisierter Mobilität. Die Maßnahmen sollen ab 2020 in Kraft treten.

Bis 2050 soll die Zahl der Verkehrstoten im Straßenverkehr auf nahezu Null gesenkt werden ("Vision Zero"). Trotz der jüngsten Verlangsamung der Fortschritte konnte die EU die Zahl der Verkehrstoten von mehr als 50.000 im Jahr 2001 auf weniger als 26.000 im Jahr 2017 senken.

Am 17. Mai veröffentlichte die Kommission einen strategischen Aktionsplan für die Straßenverkehrssicherheit, der ein neues langfristiges Ziel zur Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2030 sowie erstmals ein Ziel zur Verringerung der Zahl der Schwerverletzten enthält. Die EU-Mitgliedstaaten haben im vergangenen Jahr in der Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit solche Ziele gefordert.

Die Vorschläge zur technischen Modernisierung von Fahrzeuge umfassen 15 Technologien:

- Erweiterte Notbremsung (Pkw);
- Erleichterung der Installation von Alkoholsperren (Pkw, Transporter, Lkw, Busse);
- Schläfrigkeits- und Aufmerksamkeitserkennung (Pkw, Transporter, Lkw, Busse);
- Ablenkungserkennung und -vermeidung (Pkw, Transporter, Lkw, Busse); Ereignisdatenschreiber (Pkw und Transporter);
- Nothaltesignal (Pkw, Transporter, Lkw, Busse);
- Crashtest zum Schutz der Insassen in voller Breite - verbesserte Sicherheitsgurte (Pkw und Transporter);
- Erweiterung der Kopfaufprallzone für Fußgänger und Radfahrer - Sicherheitsglas im Falle eines Unfalls (Pkw und Transporter);
- Intelligente Geschwindigkeitsunterstützung (Pkw, Transporter, Lkw, Busse);
- Spurhalteassistent (Pkw, Transporter);
- Polseitiger Insassenschutz (Pkw, Transporter);
- Rückfahrkamera oder Detektionssystem (Pkw, Transporter, Lkw, Busse);
- Reifendrucküberwachungssystem (Transporter, Lkw, Busse);
- Erkennung und Warnung von gefährdeten Verkehrsteilnehmern an der Fahrzeugfront und -seite (Lkw und Busse);

- Verbesserung der direkten Sicht des gefährdeten Verkehrsteilnehmers von der Fahrerposition (Lkw und Busse).

Die Vorschläge zur Überarbeitung der Infrastruktursicherheit soll außerdem den Mitgliedstaaten helfen, gefährliche Straßenabschnitte systematisch zu identifizieren und Investitionen gezielter zu tätigen. Wichtige Autobahnen in Europa unterliegen derzeit den Sicherheitsanforderungen der Richtlinien für das Sicherheitsmanagement von Straßen und Tunneln. Der Vorschlag zur Überarbeitung dieser Rechtsvorschriften beinhaltet die Forderung nach einer Ausweitung der Vorschriften über das TEN-V-Sträßennetz der EU hinaus. Die bestehenden Vorschriften enthalten Anforderungen für regelmäßige Verkehrssicherheitsinspektionen mit dem Schwerpunkt auf Maßnahmen zur Reduzierung der Zahl der Hochrisikostandorte. Die Ausweitung dieser Maßnahmen auf das übrige Sträßennetz der EU dürfte einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

Die Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeug- und Infrastruktursicherheit sollen zwischen 2020 und 2030 10.500 Leben retten und 59.600 schwere Verletzungen verhindern.

Auch die bereits im vorherigen Abschnitt erläuterte Strategie zur vernetzten und automatisierten Mobilität stellt ein Teil der Überarbeitung der Sicherheitsregelungen dar. Vernetztes und automatisiertes Fahren besitzt langfristig das Potenzial, den Straßenverkehr wesentlich sicherer zu machen, da diese Technologien beispielsweise sicherheitsrelevante Dienste mit sehr geringer Latenzzeit ermöglichen. Sie ermöglichen es auch, Manöver in komplexen Verkehrssituationen zu koordinieren. Jedoch haben auch die jüngsten Unfälle mit automatisierten Prototyp-Fahrzeugen eine enorme Bandbreite von Problemen aufgezeigt, die gelöst werden müssen, bevor Fahrzeuge, die selbst fahren können, für den allgemeinen Gebrauch zugelassen werden.

Factsheet: Sichere Mobilität – Ein Europa, das schützt

Tachomanipulation

Am 31. Mai wurde der Entschließungsentwurf zur „Tacho-Manipulation in Kraftfahrzeugen“ vom Plenum des Europäischen Parlaments angenommen. Die Europaabgeordneten haben die Europäische Kommission aufgefordert, den Tacho-Betrug wirksamer zu bekämpfen.

Etwa 5 bis 12 Prozent der innerhalb der EU verkauften Gebrauchtwagen und 30 bis 50 Prozent der grenzüberschreitend innerhalb der EU verkauften Fahrzeuge wurden manipuliert, so der Berichterstatter Ismail Ertug (S&D).

"Wir waren uns weitgehend einig über diesen Bericht und insbesondere über die Notwendigkeit, nationale Kilometerzählerdatenbanken mit grenzüberschreitendem Datenaustausch einzurichten und die Anstrengungen der Hersteller im Bereich der Kilometerzählersicherheit zu verstärken. Wenn die EU-Kommission unsere Empfehlungen in Gesetzesentwürfe umsetzt, könnte sie einen jährlichen Nutzen von sechs bis neun Milliarden Euro bringen, das Vertrauen der Verbraucher in den Gebrauchtwagenmarkt wiederherstellen und gleichzeitig zur

Verkehrssicherheit beitragen. Dies ist eine großartige Gelegenheit, einen echten europäischen Mehrwert durch den Schutz der Verbraucher zu demonstrieren", fügte er hinzu.

Die Europaabgeordneten wollen ein neues Regelwerk, das auch nationale Register umfasst, die grenzüberschreitend zugänglich gemacht werden sollen. Käufer eines Gebrauchtwagens sollten in der Lage sein, die Genauigkeit seines Kilometerstands zu überprüfen, unabhängig davon, in welchem EU-Land er zuvor zugelassen war.

Die Aufzeichnung der Kilometerstände sollte bei jeder periodischen technischen Inspektion, jeder Inspektion, Wartung, Instandhaltung und Reparatur sowie bei jedem anderen Werkstattbesuch, beginnend mit der Erstzulassung des Fahrzeugs, obligatorisch sein. Als Beispiel wurde die Strategie in Belgien und den Niederlanden genannt, welche Kilometerzähler-Betrug nahezu ausgerottet haben.

Die Europaabgeordneten forderten die EU-Kommission außerdem auf, zu überwachen, wie die Hersteller die von den geltenden EU-Vorschriften geforderten Strategien zum Schutz vor Manipulationen umsetzen und klare Kriterien für eine wirksame Überprüfung der Manipulationssicherheit von Kilometerzählern festzulegen. Obwohl Manipulationen negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben, erkennen nur sechs EU-Länder Tacho Manipulation als Straftat an. Die Abgeordneten bestanden darauf, dass andere EU-Länder dies tun müssten.

Nach der Annahme der legislativen Initiativentschließung im Europäischen Parlament (577 Ja-Stimmen, 32 Nein-Stimmen, 19 Enthaltungen) muss die EU-Kommission einen Legislativvorschlag vorlegen oder begründen, warum sie dies nicht getan hat.

Status-Quo:

Third mobility package: Safe mobility

With the regulations of the third mobility package, almost a decade after the last update, the European Commission has announced a long overdue update of the General Safety Regulation. This includes a number of new vehicle safety measures, including the mandatory installation of new driver assistance systems and revised minimum standards for crash tests and measures to protect pedestrians and cyclists. Overall, the proposed safety package includes two initiatives (Vehicle and Pedestrian Safety & Infrastructure Safety), a Strategic Action Plan on Road Safety and the previously mentioned Commission Communication on Connected and Automated Mobility. The measures are to enter into force from 2020.

By 2050, the number of road fatalities is to be reduced to almost zero ("Vision Zero"). Despite the recent slowdown in progress, the EU has managed to reduce road deaths from more than 50,000 in 2001 to less than 26,000 in 2017.

On 17 May the Commission published a strategic road safety action plan setting a new long-term target of halving the number of road deaths by 2030 and, for the first time, a target to reduce the number of serious injuries. EU

Member States called for such objectives in last year's Valletta Declaration on Road Safety.

The proposals for the technical modernization of vehicles comprise 15 technologies:

- Advanced emergency braking (passenger car);*
- facilitating the installation of alcohol barriers (cars, vans, trucks, buses);*
- Recognition of drowsiness and attention (cars, vans, trucks, buses);*
- Deflection detection and avoidance (cars, vans, trucks, buses); event data recorders (cars and vans);*
- Emergency stop signal (cars, vans, trucks, buses);*
- Full-width crash test to protect the occupants - improved safety belts (passenger cars and vans);*
- Extension of the head impact zone for pedestrians and cyclists - Safety glass in the event of an accident (car and van);*
- Intelligent speed support (cars, vans, trucks, buses);*
- Lane keeping assistant (car, van);*
- Pole-side occupant protection (passenger car, van);*
- Rear view camera or detection system (cars, vans, trucks, buses);*
- Tyre pressure monitoring system (vans, trucks, buses);*
- Detection and warning of endangered road users at the front and side of the vehicle (trucks and buses);*
- Improvement of the direct view of the endangered road user from the driver's position (trucks and buses).*

The proposals to revise infrastructure safety also aim to help Member States systematically identify dangerous road sections and target investments more effectively. Major motorways in Europe are currently subject to the safety requirements of the guidelines for road and tunnel safety management. The proposal to revise this legislation calls for an extension of the rules beyond the EU TEN-T road network. The existing rules contain requirements for regular road safety inspections with a focus on measures to reduce the number of high-risk sites. The extension of these measures to the rest of the EU road network should make a significant contribution to road safety.

The measures to increase vehicle and infrastructure safety should save 10,500 lives and prevent 59,600 serious injuries between 2020 and 2030.

The strategy for connected and automated mobility already explained in the previous section also forms part of the revision of the safety regulations. Connected and automated driving has the long-term potential to make road traffic much safer, as these technologies enable safety-relevant services with very low latency, for example. They also make it possible to coordinate maneuvers in complex traffic situations. However, the recent accidents involving automated prototype vehicles have also revealed an enormous range of problems that need to be solved before vehicles that can drive themselves are approved for general use.

Factsheet: Safe Mobility – A Europe that protects

Odometer Fraud

On 31 May, the motion for a resolution on "Odometer manipulation in motor vehicles" was adopted by the plenary session of the European Parliament. MEPs have called on the European Commission to combat speedometer fraud more effectively.

Approximately 5 to 12 percent of used cars sold within the EU and 30 to 50 percent of vehicles sold across borders within the EU were tampered with, according to rapporteur Ismail Ertug (S&D).

"We were broadly in agreement on this report and in particular on the need to establish national odometer databases with cross-border data exchange and to step up manufacturers' efforts in the field of odometer safety. If the EU Commission translates our recommendations into draft legislation, it could bring annual benefits of six to nine billion euros, restore consumer confidence in the used car market and at the same time contribute to road safety. This is a great opportunity to demonstrate real European added value through consumer protection," he added.

MEPs want a new set of rules, including national registers, to be made accessible across borders. Buyers of a used car should be able to check the accuracy of its mileage, regardless of which EU country it was previously registered in.

Mileage records should be compulsory for every periodic technical inspection, inspection, servicing, maintenance, repair and any other visit to the workshop, starting with the initial registration of the vehicle. As an example, the strategy in Belgium and the Netherlands, which have almost eradicated odometer fraud, has been cited.

MEPs also called on the European Commission to monitor how manufacturers implement the tamper-proofing strategies required by current EU legislation and to establish clear criteria for effective tamper-proofing of mileage meters. Although manipulation has a negative impact on road safety, only six EU countries recognize speedo manipulation as a criminal offence. MEPs insisted that other EU countries should do so.

Following the adoption of the legislative initiative resolution in the European Parliament (577 in favor, 32 against, 19 abstentions), the EU Commission must present a legislative proposal or explain why it has not done so.

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

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 11/06/2018
Transport, Telecommunications and Energy Council

Rat für Wettbewerb / 16-17/06/2018
Competitiveness Council

Rat für Justiz und Inneres / 12/07/2018
Council of Justice and Home Affairs

Rat für Umwelt / 25/06/2018
Council of Environment

Plenum / Plenary

11-14/06/2018 (Agenda)
 -no relevant items-

Ausschüsse / Committees

Umwelt /Environment (ENVI) 07/06/2018 (Agenda)
 - Item 9: Deployment of infrastructure for alternative fuels in the European Union: Time to act!

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 19-19/06/2018 (Agenda)
Internal Market / Consumer
 -no relevant items-

Justiz und Inneres (LIBE) 11/06/2018 (Agenda, pending)
Justice & Home Affairs
 -no relevant items-
 20/06/2018 (Agenda, pending)
 -no relevant items-

Verkehr / Transport (TRAN) 07/06/2018 (Agenda)
 - Item 7: Deployment of infrastructure for alternative fuels in the European Union: Time to act!

Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)

-relevant events-

EAC-Veranstaltungen / EAC-Events

-relevant events- -