



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

## **E A C – N E W S L E T T E R**

**August – September / August – September 2018**

### **THEMEN / CONTENTS**

**Seite / Page**

<b>Fahrzeugemissionen / Car Emissions</b> .....	<b>1</b>
<b>Maut / Road Charges (unverändert/unchanged)</b> .....	<b>10</b>
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges .....	10
<b>Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data</b> .....	<b>11</b>
<b>Straßenverkehrssicherheit / Road Safety (unverändert / unchanged)</b> .....	<b>12</b>
<b>Termine / Dates</b> .....	<b>13</b>
Sitzungstermine / Meeting Dates.....	13
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels) .....	14
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events.....	14

**Fahrzeugemissionen / Car Emissions**

<b>Letzter Stand:</b> <b>Status Quo:</b>	01/09/2018	Inkrafttreten des neuen Emissionsprüfungen WLTP und RDE für alle neu zugelassenen Fahrzeuge  <i>Entry into force of the new emission tests WLTP and RDE for all newly registered vehicles</i>
	17/05/2018	Drittes Mobilitätspaket: Saubere Mobilität  <i>Third Mobility Package: Clean Mobility</i>
	07/12/2017	Vorläufige Einigung in den Trilogverhandlungen zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz (2016/0014/COD)  <i>Preliminary agreement reached in the triologue negotiations on type-approval and market surveillance of motor vehicles (2016/0014/COD)</i>
	08/11/2017	Vorschlag für CO2-Standards für Pkw und Transporter nach 2020 (2017/0293(COD) – Clean Mobility Package)  <i>Proposal for Post-2020 CO2 standards for cars and vans (2017/0293(COD) – Clean-Mobility-Package)</i>
	01/09/2017	Inkrafttreten des neuen Emissionsprüfungen WLTP und RDE für alle neuen Fahrzeugmodelle, die erstmals auf dem europäischen Markt eingeführt werden  <i>Entry into force of the new WLTP and RDE emission tests for all new vehicle models introduced to the European market for the first time</i>
	27/07/2017	Inkrafttreten der Verordnung (2017/1151) und entsprechenden Durchführungsbestimmungen für die schrittweise Erneuerung des NEFZ mit dem neuen WLTP-Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO2-Emissionen (RDE 3)  <i>Entering into force of the Regulation (2017/1151) and its implementing Regulations for the incremental replacement of the NEDC testing procedure with the WLTP test for measuring vehicle fuel consumption and CO2 emissions (RDE 3)</i>
	07/07/2017	Veröffentlichung der primären Verordnung für das WLTP (2017/1151) mit entsprechenden Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der EU (RDE 3)  <i>Publication of the primary Regulation of the WLTP (2017/1151) with its implementing Regulations in the Official Journal of the EU (RDE 3)</i>

**Letzter Stand: Prüfung der Emissionen von Kraftfahrzeugen**

Seit dem 1. September 2018 gilt das neue Labortestverfahren WLTP für alle neu zugelassenen Fahrzeuge. Dies nehmen wir zum Anlass noch einmal ein wenig Ordnung in die verwirrende Thematik der Emissionsprüfungen zu bringen und bestimmte Grundbegriffe zu erläutern.

*Neuer Europäischer Fahrzyklus (NEFZ) [Abgasnorm: Euro 6b]*

Das neue Prüfverfahren WLTP löst den seit 1992 verwendeten „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) ab. Seit dem 1. September 2017 kann also eine Typgenehmigung für neue Pkw-Typen in Europa nur noch erfolgen, wenn die Ergebnisse gültiger CO<sub>2</sub>-Messungen nach dem neuen Testverfahren WLTP vorliegen. Alte daraus errechnete Werte nach NEFZ werden in den Fahrzeugpapieren zusätzlich ausgewiesen.

*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) [Abgasnorm: Euro 6c – ohne RDE-Test]*

Das neue veränderte Labortestverfahren zur Messung von CO<sub>2</sub>- und anderen Schadstoffemissionen nennt sich WLTP und wurde von der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) entwickelt. Die Europäische Kommission nahm den neuen Test am 1. Juni 2017 an. Seit dem 1. September gilt das WLTP für alle neuen Fahrzeugmodelle, die erstmals auf dem europäischen Markt eingeführt werden und seit dem 1. September 2018 gilt es für alle neu zugelassenen Fahrzeuge gelten.

WLTP und WLTC (Worldwide harmonized Light Duty Test Cycle) werden oft fälschlicherweise verwechselt oder gänzlich falsch verwendet. WLTC ist ein Teil des WLTP und bezeichnet Tests auf dem Prüfstand zur Bestimmung der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von leichten Nutzfahrzeugen. Das WLTP umfasst jedoch noch weitere Labortests, welche für die Typgenehmigung eines Fahrzeugs erforderlich sind.

Um das WLTP weiter zu verbessern, wurde lange über eine Überarbeitung im Technischen Ausschuss für Kraftfahrzeuge (TCMV) verhandelt und wurde am 3. Mai 2018 final angenommen. Der sogenannte 2nd WLTP Act umfasst unter anderem:

- Ein Verfahren zur Korrektur von Testergebnissen (z.B. um Berechnungsgrundlage für Steuern zu schaffen)
- Vorschriften in Sachen Transparenz hinsichtlich jener Informationen, die für die Typgenehmigung zur Verfügung stehen müssen
- Einpassung des Verdunstungsemissionskontrollsystems (Evaporative Emission Control System, EVAP) in den WLTP
- On-Board Messung des Kraftstoffverbrauchs, um einen Vergleich mit realen Fahrsituationen zu ermöglichen

Nach einer dreimonatigen Prüfung im Parlament und im Rat wird die Kommission den Vorschlag annehmen, der dann ab dem 1. Januar 2019 gelten wird.

*Real Driving Emissions test (RDE) [Abgasnorm: Euro 6d-Temp, mit WLTP]*

Der größte Kritikpunkt an dem alten Prüfverfahren war der erhebliche Unterschied zwischen Emissionsmessungen im Labor und in realen Fahrsituationen auf der Straße. So wurde zusätzlich und in Ergänzung zum neuen Labortestverfahren WLTP, der Real Driving Emissions test (RDE) entwickelt und eingeführt. Mit sogenannten portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) werden Emissionen im realen Fahrbetrieb auf der Straße gemessen. Dies soll nicht nur realitätsnähere Emissionsprüfungen ermöglichen, sondern insbesondere Emissionen von Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und ultrafeinen Partikeln (Particle Number, PN) aus Fahrzeugen auf der Straße kontrollieren.

Neu zugelassene Fahrzeugmodelle müssen seit dem 1. September 2017 somit auch den RDE NO<sub>x</sub>-Konformitätsfaktor 2,1 einhalten. Für Ottomotoren gilt ein verschärfter Partikelgrenzwert von  $6 \times 10^{11}$  pro Kilometer.

Der RDE-Konformitätsfaktor von 2.1 wird ab September 2019 für alle neuen Fahrzeugmodelle gelten. Ein verschärfter Faktor von 1.0 (+ Fehlerspanne von 0.5) wird im Januar 2020 für alle neuen Modelle und im Januar 2021 für alle Modelle eingeführt.

Die RDE-Gesetzgebung wurde in vier Gesetzgebungspakete aufgeteilt, die über mehrere Jahre hinweg in Kraft treten sollen. Die Europäische Kommission wählte diesen Ansatz aufgrund des breiten und technischen Charakters des Textes, der verschiedene Bereiche wie Spezifikationen für Messgeräte, Auslösedefinitionen und Randbedingungen abdeckt. Die vier Pakete sind wie folgt aufgeteilt:

Das erste Paket (RDE 1), über das im Mai 2015 abgestimmt und im März 2016 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde, enthält die grundlegenden Merkmale und Verfahren des RDE-Tests.

Das zweite Paket (RDE 2), über das im Oktober 2015 abgestimmt und im April 2016 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde, enthält weitere politische Einigungen, wie die Festlegung der Konformitätsfaktoren, die seit dem 1. September 2017 gelten, und des Zeitplans für die Umsetzung der RDE-Testung.

Das dritte Paket (RDE 3), über das im Dezember 2016 abgestimmt wurde, beinhaltet die Einführung der Partikelzahlmessung mit einem Konformitätsfaktor von 1,5. Das Paket enthält auch spezielle gesetzliche Bestimmungen für Hybridfahrzeuge und ein Verfahren zur Einbeziehung von Kaltstarts und Regenerationsereignissen in den RDE-Test. Außerdem wurde mit dem dritten Paket auch die Zertifizierung und Eintragung der Ergebnisse seitens der Hersteller verpflichtend, um die nötige Transparenz zu gewährleisten.

Das vierte Paket (RDE 4) befindet sich aktuell noch im dreimonatigen Prüfungszeitraum im Europäischen Parlament und im Rat. Danach wird die Kommission den Vorschlag annehmen, der dann ab dem 1. Januar 2019 gelten würde. Das Paket umfasst das neue In-Service Conformity (ISC) Verfahren, welches vorschreibt, dass jedes Jahr Emissionen von bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen von Typgenehmigungsbehörden überprüft werden müssen. Typgenehmigungsbehörden und die Kommission können anerkannte Labore mit einer Prüfung beauftragen. Es ist jedoch nach wie vor

umstritten, ob akkreditierte Laboratorien sowie technische Dienstleister eine wirkliche unabhängige Prüfung zulassen. Vollständig unabhängige private Labore dürfen diese Tests nicht durchführen. Jedoch waren es genau diese, die in den USA damals den Diesel-Skandal ins Rollen brachten.

Darüber hinaus enthält das vierte Paket eine erste Reduzierung des Konformitätsfaktors (1.50 auf 1.43). Bis spätestens 2023 soll dieser stückweise auf 1 gesenkt werden.

Schließlich beinhaltet das Gesetz eine neue Methodik zur Bewertung der tatsächlichen Fahremissionen und zur Sicherstellung, dass die Fahrzeuge während solcher Tests ordnungsgemäß gefahren werden.

### ***Zweites Mobilitätspaket: CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für neue Pkw***

Am 10. Juli verabschiedete der parlamentarische Ausschuss für Verkehr (TRAN) seine Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue Nutzfahrzeuge, welcher mit dem zweiten Mobilitätspaket im Oktober 2017 vorgestellt wurde. Das Abstimmungsergebnis war mit 23 Ja-Stimmen, 18-Nein Stimmen und 2 Enthaltungen sehr gespalten. Das doch sehr negative Ergebnis veranlasste Berichterstatterin Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (S&D) ihren Namen aus der Stellungnahme zurückzuziehen und damit an die Vorsitzende Karima Delli zu übergeben. Insbesondere kritisiert wurde der Vorschlag eine Europäische Agentur für die Überwachung des Straßenverkehrs einzurichten, die die Arbeit der nationalen Marktüberwachungsbehörden koordiniert, für jeden Hersteller einen Grenzwert für die Anwendung ab 2025 festlegt und die Möglichkeit bietet, die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten von Kraftstoffverbrauchszählern zur Bewertung der tatsächlichen Repräsentativität der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Energieverbrauchs zu verwenden. Dieser Vorschlag wurde von den Abgeordneten abgelehnt. Berichterstatterin Revault d'Allonnes Bonnefoy versuchte außerdem auf ein 50% Ziel zu drängen. Auch dies wird Sie einige Stimmen gekostet haben.

Der TRAN-Ausschuss stimmte für die Beibehaltung der von der Kommission vorgeschlagene CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Die Abgeordneten erkannten die Notwendigkeit der Dekarbonisierung des Verkehrs an, bestanden aber auch darauf, dass realistische Ziele in Bezug auf emissionsfreie Fahrzeuge in Betracht gezogen werden müssen. Sie sprachen die Frage der Technologieneutralität an und betonten, dass es eine breite Palette von Lösungen gibt, um diese Ziele zu erreichen. Sie forderten außerdem eine bessere Kennzeichnung der Fahrzeuge in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch. Ein zügiger und angemessener Ausbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe sei ebenfalls für die Entwicklung des Marktes für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge unerlässlich. Die Mitglieder waren sich einig, dass eine angemessene Ökobilanz erstellt und ein verlässlicher Kohlenstoffindex entwickelt werden muss. Einige Abgeordnete verwiesen auf die möglichen Auswirkungen auf die Beschäftigung, da die Herstellung von Elektrofahrzeugen andere Fähigkeiten und weniger Arbeitsstunden erfordert. Ein weiteres Problem könnte die Aufnahme durch die Verbraucher sein. Daher können finanzielle Anreize erforderlich sein, um den Kauf von emissionsfreien Fahrzeugen zu fördern und Ziele zu erreichen.

Die Stellungnahme wird nun in die Arbeit des parlamentarischen Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) einfließen, der bei diesem Dossier federführend ist.

Der ENVI-Ausschuss arbeitet zurzeit ebenfalls an Änderungen des Kommissionsvorschlags, welcher neue CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Vans) in der EU für die Zeit nach 2020 festlegt. Berichterstatterin Miriam Dalli fordert unter anderem die Anhebung der Ziele für 2025 und 2030 auf 25% bzw. 50% im Vergleich zu 15% bzw. 30% im Kommissionsvorschlag. Die Änderungsvorschläge waren Anfang Juni wiederholt Gegenstand von Diskussionen im Ausschuss. Insgesamt wurden 598 Änderungen eingereicht. Berichterstatter und Schattenberichterstatter arbeiten nun an einer Reihe von Kompromissen. Der Ausschuss wird in der zweiten Septemberwoche abstimmen.

Im Oktober wird dann final das Plenum abstimmen, um daraufhin die Verhandlungen mit dem Rat bzw. den Mitgliedsstaaten aufzunehmen.

Kritik an den zu niedrigen Zielen kommt nicht nur von MEP Dalli und Revault d'Allonnes Bonnefoy. Schon vor Bekanntgabe des Kommissionsvorschlags versuchten neun europäische Hauptstädte für strengere Ziele und einer Mindestanzahl von Elektrofahrzeugen in der Produktion zu werben. Auch die Regierungen in den Niederlanden, Frankreich und Luxemburg kritisieren die Ziele. Umweltverbände, wie BUND, die DUH oder VCD fordern sogar eine Anhebung auf 60 bis 70 Prozent. Es kann zwar erwartet werden, dass einige Staaten bei den Verhandlungen im Rat in den kommenden Monaten versuchen werden, die Ziele nach oben zu korrigieren, jedoch wird es auch viel Gegenwind geben, allen voran aus der Autonation Deutschland. Der Europäische Verband der Automobilindustrie ACEA kritisiert die Vorschläge sogar als zu ambitioniert und argumentiert, dass ein 20% Ziel realistischer wäre.

Und es gibt durchaus handfeste Hinweise darauf, dass einige Automobilhersteller bereit sind, die schwachen CO<sub>2</sub>-Emissionsziele mit gezielten Manipulationen zu untergraben. Der Umweltorganisation Transport&Environment wurde ein Dokument der Gemeinsamen Forschungsstelle (GFS) der Kommission zugespielt, in welchem ausgeführt wird, dass einige Hersteller ihre WLTP-Ergebnisse künstlich aufblähen, also höher erscheinen lassen, als sie wirklich sind.<sup>1</sup> Der mögliche Betrug, den die Kommission aufgedeckt hat, ist besorgniserregend, da das WLTP die Grundlage für die Berechnung der Dekarbonisierungsziele 2025 und 2030 für die europäische Automobilindustrie bildet. Wenn die Hersteller ihre Ergebnisse vor dem Meilenstein 2021 manipulieren, könnten sie ihre Ziele in Bezug auf die Emissionen weniger ambitioniert machen. Das bedeutet, dass die Unternehmen mehr Fahrzeuge mit Treibhausgasemissionen und weniger Elektrofahrzeuge verkaufen könnten, ohne ihre Ziele zu erreichen, und gleichzeitig den Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels, den die Fahrzeughersteller leisten müssen, verringern könnten.

---

<sup>1</sup> Der Bericht der GFS beschreibt, dass die Tests beginnend mit einer leeren Batterie durchgeführt wurden, so dass zusätzlicher Kraftstoff verbraucht wurde, um die Batterie während des Tests aufzuladen. Außerdem wurde die Stop-Start-Funktion deaktiviert und ineffizient geschaltet.

Laut einem Schreiben der Kommission zu den Mitgliedsstaaten, welches der Financial Times vorliegt, will die Kommission dem Problem in drei Schritten begegnen:

- Sie wird deutlich machen, dass die Basis für künftige Ziele Messwerte sind und nicht die von den Automobilherstellern angegebenen Werte. „Dies würde den Effekt einer Überdeklaration beseitigen“, sagte die Kommission;
- Neue Emissionsmessungen für 2020 „müssen systematisch erhoben werden“, um die Transparenz und Überprüfbarkeit zu erhöhen;
- Brüssel wird die ordnungsgemäße Durchsetzung überwachen und unterstützen. Gegebenenfalls „könnte die Kommission auch eine Änderung der WLTP-Verordnung in Erwägung ziehen“.

**Dokumente:**

- [Factsheet der Kommission zum Thema Prüfung der Emissionen von Kfz \(EN\)](#)
- [Stellungnahme des TRAN-Ausschusses \(EN\)](#)
- [Bericht der GFS zur WLTP Manipulation \(EN\)](#)
- [Kommission zur Bekämpfung der Manipulation \(EN\)](#)

**Weitere Links:**

- [Transport&Environment zur Manipulation \(EN\)](#)
- [Financial Times zur Manipulation \(EN\)](#)

**Status-Quo:****Testing of emissions from cars**

*Since 1 September 2018, the new WLTP laboratory test procedure has applied to all newly registered vehicles. The WLTP has been in force since 1 September 2017 for all new vehicle models that are being launched on the European market for the first time. We will take this as an opportunity to put some order into the confusing topic of emission tests and to explain certain basic concepts.*

**New European Driving Cycle (NEDC)[emission standard: Euro 6b]**

*The new WLTP test procedure replaces the "New European Driving Cycle" (NEDC) used since 1992. Since September 1, 2017, type approval for new passenger car types in Europe can therefore only be granted if the results of valid CO2 measurements according to the new WLTP test procedure are available. Old values calculated from this according to NEDC are additionally shown in the vehicle documents.*

**Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP)[emissions standard: Euro 6c - without RDE test]**

*The new modified laboratory test procedure for measuring CO2 and other pollutant emissions is called WLTP and was developed by the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). The European Commission adopted the new test on 1 June 2017. Since 1 September, the WLTP has applied to all new vehicle models that are being launched on the European*

market for the first time and to all newly registered vehicles since 1 September 2018.

WLTP and WLTC (Worldwide harmonized Light Duty Test Cycle) are often mistakenly mixed up or used completely wrongly. WLTC is part of the WLTP and refers to tests on the test bench to determine the emissions and fuel consumption of light commercial vehicles. However, the WLTP also includes other laboratory tests required for the type approval of a vehicle.

In order to further improve the WLTP, the Technical Committee for Motor Vehicles (TCMV) negotiated a revision for a long time and finally adopted it on 3 May 2018. The so-called 2nd WLTP Act includes, among other things:

- A procedure for correcting test results (e.g. to create a basis for calculating taxes)
- rules on transparency with regard to the information which must be available for type-approval
- Adaptation of the Evaporative Emission Control System (EVAP) into the WLTP
- On-board measurement of fuel consumption to allow comparison with real driving situations
- After three months of examination by Parliament and the Council, the Commission will adopt the proposal, which will apply from 1 January 2019.

Real Driving Emissions test (RDE) [Emission Standard: Euro 6d-Temp, with WLTP]

The biggest criticism of the old test method was the considerable difference between emission measurements in the laboratory and in real driving situations on the road. In addition to the new WLTP laboratory test procedure, the Real Driving Emissions Test (RDE) was developed and introduced. So-called portable emission measurement systems (PEMS) are used to measure emissions during real driving on the road. This is intended not only to enable more realistic emission tests, but in particular to control emissions of nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>) and ultrafine particles (Particle Number, PN) from vehicles on the road.

Newly registered vehicle models must therefore also comply with the RDE NO<sub>x</sub> conformity factor 2.1 as of September 1, 2017. For petrol engines there is a tightened particle limit of 6 x 10<sup>11</sup> per kilometre.

The RDE conformity factor of 2.1 will apply to all new vehicle models from September 2019. A tightened factor of 1.0 (+ error margin of 0.5) will be introduced in January 2020 for all new models and in January 2021 for all models.

The RDE legislation has been divided into four legislative packages which are to enter into force over several years. The European Commission chose this approach because of the broad and technical nature of the text, which covers various areas such as specifications for measuring instruments, trigger definitions and boundary conditions. The four packages are divided as follows:

The first package (RDE 1), voted on in May 2015 and published in the Official Journal of the European Union in March 2016, contains the basic features and procedures of the RDE test.

The second package (RDE 2), which was voted on in October 2015 and published in the Official Journal of the European Union in April 2016, contains further political agreements, such as the determination of the conformity factors applicable since 1 September 2017 and the timetable for the implementation of RDE testing.

The third package (RDE 3), which was voted on in December 2016, includes the introduction of particle number measurement with a compliance factor of 1.5. The package also includes specific legal requirements for hybrid vehicles and a procedure to include cold starts and regeneration events in the RDE test. In addition, the third package also made certification and registration of the results by the manufacturers mandatory in order to ensure the necessary transparency.

The fourth package (RDE 4) is currently still being examined by the European Parliament and the Council over a three-month period. The Commission will then adopt the proposal, which would then apply from 1 January 2019. The package includes the new In-Service Conformity (ISC) procedure, which requires type-approval authorities to check emissions from vehicles already on the road every year. Type-approval authorities, independent bodies and the Commission may entrust a test to recognised laboratories. However, it remains controversial whether accredited laboratories and technical service providers permit truly independent testing. Fully independent private laboratories may not perform these tests. However, it was precisely these that started the diesel scandal in the USA at the time.

In addition, the fourth package contains a first reduction of the conformity factor (1.50 to 1.43). By 2023 at the latest, this is to be reduced in stages to 1.

Finally, the law includes a new methodology for assessing actual driving emissions and ensuring that vehicles are driven properly during such tests.

### **Second mobility package: CO2 emission standards for new passenger cars**

On 10 July, the Parliamentary Committee on Transport (TRAN) adopted its opinion on the proposal for a regulation setting emission performance standards for new passenger cars and new commercial vehicles, which was presented with the second mobility package in October 2017. The result of the vote was very divided with 23 votes in favour, 18 against and 2 abstentions. The very negative result prompted rapporteur Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (S&D) to withdraw her name from the opinion and thus hand it over to the Chairwoman Karima Delli. In particular, the rapporteur's proposal to set up a European Road Traffic Monitoring Agency to coordinate the work of national market surveillance authorities, set a limit value for each manufacturer for application from 2025 and provide the possibility of using the average CO2 emission data from fuel consumption meters to assess the actual representativeness of CO2 emissions and energy consumption. This proposal was rejected by the Members. Rapporteur Revault d'Allonnes Bonnefoy also tried to push for a 50% target. This too will have cost you a few votes.

The TRAN Committee voted to maintain the Commission's proposed CO<sub>2</sub> emission targets for new passenger cars and light commercial vehicles. MEPs recognized the need to decarbonize transport, but also insisted on the need to consider realistic targets for zero-emission vehicles. They raised the issue of technology neutrality and stressed that there is a wide range of solutions to achieve these objectives. They also called for better labelling of vehicles in terms of CO<sub>2</sub> emissions and fuel consumption. The rapid and appropriate development of the charging and refueling infrastructure for alternative fuels is also essential for the development of the market for emission-free and low-emission vehicles. The members agreed that an appropriate life cycle assessment and a reliable carbon index must be developed. Some Members referred to the possible impact on employment, as the production of electric vehicles requires different skills and fewer working hours. Another problem could be consumer acceptance. Therefore, financial incentives may be needed to encourage the purchase of zero-emission vehicles and to achieve targets.

The opinion will now feed into the work of the Parliamentary Committee on the Environment, Public Health and Food Safety (ENVI), which is in charge of this dossier.

The ENVI Committee is also working on amendments to the Commission proposal, which sets new CO<sub>2</sub> emission standards for passenger cars and light commercial vehicles (vans) in the EU for the period after 2020. Rapporteur Miriam Dalli calls, among other things, for the targets for 2025 and 2030 to be raised to 25% and 50% respectively compared to 15% and 30% in the Commission proposal. The amendments were repeatedly discussed in committee at the beginning of June. A total of 598 amendments were submitted. Rapporteurs and shadow rapporteurs are now working on a number of compromises.

In October, the plenary will finally vote, and negotiations with the Council and the Member States will then begin.

MEP Dalli and Revault d'Allonnes Bonnefoy are not the only ones to criticize the too low targets. Even before the Commission's proposal was announced, nine European capitals tried to promote stricter targets and a minimum number of electric vehicles in production. Environmental associations such as the German BUND, DUH or VCD even demand an increase to 60 to 70 percent. The governments in the Netherlands, France and Luxembourg also criticize the targets. Although it can be expected that some states will try to correct the targets upwards in the negotiations in the Council in the coming months, there will also be a lot of headwind, above all from the German Autonomous Community. The European Association of the Automotive Industry ACEA even criticizes the proposals as too ambitious and argues that a 20% target would be more realistic.

And there is clear evidence that some car manufacturers are prepared to undermine the weak CO<sub>2</sub> emission targets with targeted manipulations. A document from the Commission's Joint Research Centre (JRC) has been passed on to the environmental organization Transport&Environment, which states that some manufacturers artificially inflate their WLTP results, making

them appear higher than they really are.<sup>2</sup> The possible fraud that the Commission has uncovered is worrying, as the WLTP forms the basis for calculating the decarbonization targets 2025 and 2030 for the European automotive industry. If manufacturers manipulate their results before the 2021 milestone, they could make their emission targets less ambitious.

This means that companies could sell more vehicles with greenhouse gas emissions and fewer electric vehicles without meeting their targets, while at the same time reducing the contribution that vehicle manufacturers have to make to combating climate change.

According to a letter from the Commission to the Member States, which is available to the Financial Times, the Commission intends to tackle the problem in three steps:

- It will make it clear that the basis for future targets are measured values and not the values stated by the car manufacturers. "This would eliminate the effect of over-declaration," the Commission said;
- New emission measurements for 2020 "must be collected systematically" to increase transparency and verifiability;
- Brussels will monitor and support proper enforcement. If necessary, "the Commission could also consider amending the WLTP Regulation".

#### **Documents:**

- [Factsheet of the Commission on testing of emissions from cars](#)
- [Opinion of the TRAN-committee](#)
- [JRC report on WLTP manipulation](#)
- [Commission on how to tackle manipulation](#)

#### **Further Links:**

- [Transport&Environment on the manipulation](#)
- [Financial Times on the manipulation](#)

## **Maut / Road Charges (unverändert/unchanged)**

### **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:** Nachdem Österreich kürzlich die EU-Ratspräsidentschaft übernommen hat, bleibt abzuwarten, was mit der Eurovignetten-Richtlinie geschieht. Die

---

<sup>2</sup> The JRC's report describes that the tests were performed starting with an empty battery, so additional fuel was used to charge the battery during the test. In addition, the stop-start function has been deactivated and switched inefficiently.

Erfahrungen Österreichs als Transitland für den Güterverkehr werden bei der Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie zur Einführung einer entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr erforderlich sein. Es ist jedoch bekannt, dass Österreich nicht gerade ein starker Befürworter der Abschaffung des auch in Österreich verwendeten Vignettensystems ist.

**Status-Quo:**

*Now that Austria has recently taken over the Presidency of the Council of the EU, it remains to be seen what happens with the Eurovignette Directive. Austria's experience as a transit country for freight transport will be necessary in the revision of the Eurovignette Directive to introduce a distance-based road user charge. It is well known, however, that Austria is not exactly a strong supporter of the abolition of the vignette system also used in Austria.*

**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:** ***Autonomes Fahren im europäischen Verkehrswesen***

Am 29. August stellte Berichterstatter Wim van de Camp (EVP) seinen Berichtsentwurf zur Einbeziehung des autonomen Verkehrs in den Luft-, Binnenschiffs- und Schienenverkehr, welches den den Vorschlag der Kommission über sichere Systeme für die automatisierte Mobilität auf der Straße (3. Mobilitätspaket) ergänzen soll. Außerdem fordert er Maßnahmen, um die Position Europas bei der Weiterentwicklung und dem Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge zu stärken.

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) arbeitet zurzeit an einer Stellungnahme für den Verkehrsausschuss (TRAN) zu diesem INI-Bericht. IMCO hat die ausschließliche Kompetenz in den Bereichen Normung, Produktsicherheit und Verbraucherschutz. Der Stellungnahmeentwurf des Berichterstatters Arndt Kohn (S&D) schlägt

insbesondere vor, die noch offenen Fragen des Datenschutzes, der Nutzung von Fahrzeug- und Streckendaten sowie der Cybersicherheit umgehend anzugehen. Darüber hinaus müssen die Normungsbemühungen auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der UNECE und des Wiener Übereinkommens, weiter koordiniert werden und dazu beitragen, eine nahtlose Interoperabilität der Fahrzeuge über die Grenzen hinweg zu gewährleisten. Aufbauend auf den wachsenden Erfahrungen mit automatisierten Fahrzeugen der Stufe 3 sollten sich die Forschungsanstrengungen mit neuen Phänomenen wie der Selbstzufriedenheit der Fahrer befassen. Da Systeme der künstlichen Intelligenz eine immer größere Rolle spielen, ist es auch dringend erforderlich, Richtlinien zu ethischen Fragen solcher Systeme in autonomen Fahrzeugen zu entwickeln.

**Dokumente:**

- [INI-Berichtsentwurf des TRAN-Ausschusses zu autonomem Verkehr in Europa \(EN\)](#)
- [IMCO Berichtsentwurf über das autonome Fahren im europäischen Verkehrswesen \(EN\)](#)

**Status-Quo:*****Autonomous Driving in European Transportation:***

*On 29 August, rapporteur Wim van de Camp (EPP) presented his draft report on the inclusion of autonomous transport in air, inland waterway and rail transport, which is intended to complement the Commission's proposal on safe systems for automated road mobility (3rd Mobility Package). It also calls for measures to strengthen Europe's position in the development and use of self-propelled vehicles.*

*The Committee on the Internal Market and Consumer Protection (IMCO) is currently working on an opinion for the Transport Committee (TRAN) on this INI draft report. The Committee on the Internal Market and Consumer Protection (IMCO) is working on an opinion for the Transport Committee (TRAN) on its INI report on autonomous driving in European transport. IMCO has exclusive competence in the areas of standardization, product safety and consumer protection. The draft opinion of the rapporteur Arndt Kohn (S&D) proposes in particular that the outstanding issues of data protection, the use of vehicle and route data and cyber security be addressed without delay. Furthermore, standardization efforts at international level, in particular within the UNECE and the Vienna Convention, must be further coordinated and contribute to ensuring seamless interoperability of vehicles across borders. Building on the growing experience with Level 3 automated vehicles, research efforts should address new phenomena such as driver complacency. As artificial intelligence systems play an increasingly important role, there is also an urgent need to develop guidelines on ethical issues relating to such systems in autonomous vehicles.*

**Documents:**

- [INI Draft report of the TRAN Committee on Autonomous Transport in Europe](#)
- [IMCO draft report on autonomous driving in European transport](#)

**Straßenverkehrssicherheit / Road Safety (unverändert / unchanged)****Letzter Stand**

17/05/2018

Drittes Mobilitätspaket: Überarbeitung der Allgemeinen Sicherheitsverordnung

**Status Quo:**

*Third Mobility Package: Revision of the General Safety Regulation*

- 25/04/2017 Abstimmung über den INI-Bericht zum Thema Tacho-Manipulation  
*Vote on the INI report on Odometer Manipulation*
- 14/11/2017 Verabschiedung der Resolution „Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU“  
*Adoption of the resolution "Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU"*
- 14/07/2017 Veröffentlichung der Road-Map zur Überprüfung der Verordnung (EG) 661/2009/EG und 78/2009  
*Publication of the Road-Map on the revision of Regulation (EG) 661/2009/EG und 78/2009*
- 12/12/2016 Veröffentlichung des Berichts der Kommission an das Parlament und den Rat: Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU  
*Publication of the Report of the Commission to the Parliament and the Council: Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU*

**Letzter Stand:** Mit dem dritten Mobilitätspaket vom 17. Mai wurde auch eine umfassende Überarbeitung der Fahrzeugsicherheitsnormen vorgestellt. Eine ausführliche Behandlung dieses Gesetzespakets finden Sie im Newsletter Mai-Juni.

**Status-Quo:** *A comprehensive revision of vehicle safety standards was also presented in the third mobility package of 17 May. A detailed discussion of this legislative package can be found in the Newsletter May-June.*

**Termine / Dates**

**Sitzungstermine / Meeting Dates**

**Rat / Council**

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 29-30/10/2018  
*Transport, Telecommunications and Energy Council*

Rat für Wettbewerb /  
*Competitiveness Council* 27/09/2018

Rat für Justiz und Inneres /  
*Council of Justice and Home Affairs* 11/10/2018

Rat für Umwelt /  
*Council of Environment* 09/10/2018

**Plenum / Plenary** 10-13/09/2018 (Agenda)  
- Item 49: Debate Europe on the Move: an agenda for the future of mobility in the EU

### **Ausschüsse / Committees**

Umwelt / *Environment* (ENVI) 10/09/2018 (Agenda)  
- Item 8: Emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles

13/09/2018 (Agenda)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 24/09/2018 (Agenda, tba)  
*Internal Market / Consumer*

Justiz und Inneres (LIBE) 06/09/2018 (Agenda)  
*Justice & Home Affairs* 10/09/2018 (Agenda)

Verkehr / *Transport* (TRAN) 06/09/2018 (Agenda)

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

16-22/09/2018 European Mobility Week

16/10/2018 Connected Transport Summit 2018

17-18/10/2018 Avere E-Mobility Conference 2018 (AEC 2018)

21/11/2018 Autonomous Mobility - Land, Sea & Air. What role for standards? (Stakeholder workshop)

### **EAC-Veranstaltungen / EAC-Events**

5-6/11/2018 EAC-Fall Meeting 2018 in Berlin, Germany