



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**

**Oktober – November / *October – November* 2018**

---

### **THEMEN / *CONTENTS***

**Seite / *Page***

<b>Fahrzeugemissionen / <i>Car Emissions</i> .....</b>	<b>1</b>
<b>Maut / <i>Road Charges</i> .....</b>	<b>7</b>
Europäische PKW-Maut / <i>European Passenger Road Charges</i> .....	7
<b>Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / <i>Access to Car Data (unverändert/<i>unchanged</i>)....</i></b>	<b>8</b>
<b>Straßenverkehrssicherheit / <i>Road Safety</i> .....</b>	<b>10</b>
<b>Termine / <i>Dates</i> .....</b>	<b>11</b>
Sitzungstermine / <i>Meeting Dates</i> .....	11
Veranstaltungen (Brüssel) / <i>Events (Brussels)</i> .....	12
EAC-Veranstaltungen / <i>EAC-Events</i> .....	12

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

Nachdem das Europäische Parlament am 3. Oktober in Straßburg für ein CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel von 40 Prozent für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 2030 gestimmt hatte, hat sich nun auch der Rat der EU, und somit die Mitgliedsstaaten, am 9. Oktober auf neue CO<sub>2</sub>-Standards verständigt. Auch die nun vom Rat angestrebten Standards sind höher als jene, die die Kommission im November 2017 vorgeschlagen hatte.

	<b>2025</b>	<b>2030</b>
<b>Europäische Kommission</b>	15%	30%
<b>Europäisches Parlament</b>	20%	40%
<b>Rat der EU</b>	15%	35%

*Übersicht - CO<sub>2</sub>-Emissionsminderungsziele der EU-Institutionen (Pkw)*

Laut der allgemeinen Ausrichtung des Rates sollen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der in der EU zugelassenen neuen Pkw 2025 um 15 % und 2030 um 35 % niedriger sein als die 2021 geltenden Emissionsgrenzwerte. Dies sind EU-weite Flottenziele. Der CO<sub>2</sub>-Reduktionsaufwand wird auf die Hersteller auf der Grundlage der durchschnittlichen Masse ihres Fuhrparks verteilt.

Ebenso angepasst wurde der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge. Der Benchmark für Autos für 2030 wurde auf 35% angehoben. Ziel soll außerdem eine bessere Gewichtung emissionsarmer Fahrzeuge sein. Der Rat einigte sich ferner auf einen besonderen Anreiz für die Hersteller, emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge auf Märkten mit einer geringen Marktdurchdringung dieser Fahrzeuge zu verkaufen. Konkret gibt es eine günstigere Gewichtung für neu zugelassene Personenkraftwagen in den Mitgliedstaaten, in denen der Anteil der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge unter 60% des EU-Durchschnitts liegt. Außerdem soll es so genannte "Nischenausnahmen" für kleinere Hersteller geben, sodass alle Unternehmen, die 300.000 Autos oder weniger herstellen, von den Regeln ausgenommen sind.

Zwanzig Mitgliedstaaten stimmten für den endgültigen Text, vier dagegen und vier enthielten sich der Stimme. Schon von Beginn an waren die Staaten geteilt in jene, die den Kommissionsvorschlag unterstützen, gegenüber derer die striktere Standards bevorzugen. Jedoch war auch die finale Vereinbarung nicht für alle Mitgliedsstaaten zufriedenstellend. Dänemark, Irland, Luxemburg, die Niederlande, Slowenien und Schweden haben dem Vorsitz der österreichischen Präsidentschaft unmissverständlich deren Enttäuschung mitgeteilt und würden eine Erklärung verteilen, in der sie ihre "Enttäuschung" über das Abkommen zum Ausdruck bringen würden:

*„Wir sind enttäuscht, dass das Ergebnis der Beratungen (allgemeine Einigung) über den Vorschlag für CO<sub>2</sub> und Pkw und Transporter im Umweltrat heute nicht den Wunsch nach mehr Ehrgeiz widerspiegelt, den so viele Minister bei unserem letzten Rat klar zum Ausdruck gebracht hatten, und heute ist es besonders enttäuschend, dass der Rat der Umweltminister der EU auf den gestrigen Bericht des IPCC der Vereinten Nationen mit Widerwillen reagiert hat, die Maßnahmen zu priorisieren, die erforderlich sind, um die notwendigen Emissionssenkungen vorzunehmen, um unsere*

*Pariser Verpflichtungen einzuhalten und die langfristige Zukunft der europäischen Industrie zu sichern. Die hier vereinbarten Zielkürzungen werden es der verarbeitenden Industrie der EU ermöglichen, in einer Zeit, in der die Industrie weltweit kurz vor einem transformativen Wandel steht, an Dynamik zu verlieren. Das Tempo des Übergangs zu Null- und emissionsarmen Fahrzeugen in Europa war zu langsam. Diese Verordnung sollte uns die Mittel und die Möglichkeit geben, dies anzugehen. Wir hoffen, dass dieses klar formulierte Ziel bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags mit dem Parlament wiederbelebt wird.“ [übersetzt]*

Die Verhandlungen zwischen der Kommission, dem Parlament und dem Rat haben bereits am 10. Oktober begonnen. Es werden keine leichten Gespräche erwartet, da das Parlament durchaus ambitioniertere Ziele vor Augen hat als der Rat und die Kommission.

### **(Deutsche) Musterfeststellungsklage und (europäische) Verbandsklage**

Seit dem 1. November ist in Deutschland die sogenannte Musterfeststellungsklage möglich. Sie stellt eine Form der zivilrechtlichen Verbandsklage dar und ermöglicht nun insbesondere den im Dieselskandal geschädigten Verbrauchern eine Möglichkeit gegen die jeweiligen Automobilhersteller zu klagen. Dies war vorher nur mit einer aufwendigen und vor allem teuren Einzelklage möglich. Bereits am ersten Geltungstag reichte der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) eine Klage gegen den Volkswagen (VW)-Konzern ein. Unterstützt wird der Verbraucherverband dabei durch den Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC). Käme es zu keinem Vergleich, müssten die Geschädigten im Anschluss noch individuell auf Leistung klagen. Fällt das Urteil für den klageführenden Verbraucherverband negativ aus, ist eine weitere individuelle Einzelklage nicht mehr möglich. Die Musterfeststellungsklage wird jedoch von vielen Stellen erheblich kritisiert. Solche Klagen würden beispielsweise laut des 72. Deutschen Juristentages nicht auf gleicher Augenhöhe geführt. Außerdem seien sogenannte Streuschäden nicht von dieser Art von Klage gedeckt.

Jedoch gibt es auch auf europäischer Ebene Pläne für Sammelklagen. Ein Richtlinienentwurf, welcher im April 2018 im Rahmen der umfassenden Neuausrichtung des europäischen Verbraucherschutzes („New Deal for Consumers“) vorgestellt wurde, geht über die in Deutschland eingeführte Musterfeststellungsklage weit hinaus. Er sieht vor, dass im Stil einer echten Sammelklage qualifizierte Verbände in bestimmten Fällen auch unmittelbar Schadenersatzansprüche einklagen können. Die deutsche Justizministerin entschied jedoch an dem Model der Musterfeststellungsklage festzuhalten, da 2019 die Verjährung drohen würde und die europäische Regelung einer Verbandsklage erst am Anfang der Verhandlungen stehe.

Ähnlich wie die deutsche Musterfeststellungsklage orientiert sich auch die europäische Verbandsklage an dem US-amerikanischen Modell der Sammelklage. Jedoch soll keine Klageindustrie entstehen und nur qualifizierte und gemeinnützige Verbraucherverbände diesen Weg der Klage gehen dürfen. In den USA dürfen auch normale Anwaltskanzleien Sammelklagen einreichen und finanziell davon profitieren. Das Risiko missbräuchlicher oder unbegründeter Klagen wird so entgegengewirkt. Im

Gegensatz zum deutschen Modell, sieht der europäische Vorschlag vor, dass Verbraucherverbände in bestimmten Fällen auch Schadenersatzansprüche einklagen können. Im deutschen Modell klärt das Gericht erst grundsätzlich, ob ein Verschulden des Unternehmens vorliegt. Danach müssen Verbraucher selbst Schadenersatzansprüche einklagen. Außerdem sieht der Kommissionsvorschlag Strafen in Höhe von vier Prozent des Jahresumsatzes bei unlauteren Geschäftspraktiken vor.

Der Vorschlag ist momentan Thema in den parlamentarischen Ausschüssen. Der Rechtsausschuss des Europäischen Parlaments (JURI) ist federführend. Insgesamt unterstützen die Ausschüsse den Kommissionsvorschlag und sehen die dringende Notwendigkeit die europäischen Rechtsvorschriften über die Rechte der Verbraucher zu aktualisieren. Der Berichtsentwurf des Verkehrsausschusses wird einige Klarstellungen zur Definition und Finanzierung der "qualifizierten Einrichtungen" (= Verbraucherverbände) sowie zu den Rechtsfolgen des "Opt-in"- und "Opt-out"-Systems enthalten. Mehrere Mitglieder äußerten ihre Besorgnis über mögliche Verwechslungen, die der Vorschlag mit den bereits geltenden Rechten des derzeitigen Verbrauchers schaffen könnte, und forderten, dass diese Frage sehr vorsichtig behandelt wird. Die Abstimmung im JURI-Ausschuss wird in den kommenden Wochen erwartet.

#### **Dokumente:**

- [Allgemeine Ausrichtung des Rates \(EN\)](#)
- [Mitteilung der enttäuschten Mitgliedsstaaten \(EN\)](#)
- [Verfahrensakte des Vorschlags zur europäischen Verbandsklage \(EN\)](#)

#### **Weitere Links:**

- [Euractiv zur Abstimmung im Rat \(EN\)](#)
- [Transport & Environment zur Abstimmung im Rat \(EN\)](#)

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

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

*After the European Parliament voted on 3 October in Strasbourg for a CO2 reduction target of 40 percent for passenger cars and light commercial vehicles by 2030, the Council of the EU, and thus the member states, agreed on new CO2 standards on 9 October. The standards now sought by the Council are also higher than those proposed by the Commission in November 2017.*

	<b>2025</b>	<b>2030</b>
<b>European Commission</b>	15%	30%
<b>European Parliament</b>	20%	40%
<b>Council of the EU</b>	15%	35%

*Overview - CO2-emission reduction targets (cars)*

*According to the Council's general approach, average CO2 emissions from new passenger cars registered in the EU should be 15% lower in 2025 and 35% lower in 2030 than the 2021 emission limit values. These are EU-wide fleet targets. The CO2 reduction effort will be allocated among manufacturers on the basis of the average mass of their fleet.*

The incentive mechanism for zero-emission and low-emission vehicles has also been adjusted. The car benchmark for 2030 has been raised to 35%. The aim is also to improve the weighting of low-emission vehicles. The Council also agreed on a specific incentive for manufacturers to sell zero-emission and low-emission vehicles on markets with low market penetration. Specifically, there will be a more favourable weighting for newly registered passenger cars in Member States where the share of zero- and low-emission vehicles is below 60% of the EU average. There will also be so-called "niche exemptions" for smaller manufacturers, so that all companies producing 300,000 cars or less will be exempted from the rules.

Twenty Member States voted in favour of the final text, four against and four abstained. From the outset, the Member States have been divided into those that support the Commission proposal and those that prefer stricter standards. However, even the final agreement was not satisfactory for all Member States. Denmark, Ireland, Luxembourg, the Netherlands, Slovenia and Sweden have unequivocally informed the Presidency of the Austrian Presidency of their disappointment and would distribute a statement expressing their "disappointment" with the agreement:

*"We are disappointed that the outcome of deliberations (general agreement reached) on the CO2 and Cars and Vans proposal at Environment Council today did not reflect the desire for greater ambition so many Ministers had clearly voiced at our last Council and today It is especially disappointing that the Council of Environment Ministers of the EU responded to yesterday's UN IPCC Report with a reluctance to prioritise the action necessary to deliver the necessary cuts in emissions to deliver on our Paris commitments and secure the long term future of the European industry. The target reductions agreed here will allow the EU manufacturing industry to lose momentum at a time when the industry worldwide is on the brink of transformative change. The pace of transition to zero and low emission vehicles in Europe has been too slow. This regulation should provide us with the means and the opportunity to address this We hope that this clearly stated ambition will be revived as we work through this proposal with Parliament."*

Negotiations between the Commission, Parliament and the Council began on 10 October. The talks will not be easy, as Parliament has more ambitious objectives than the Council and the Commission.

### **(German) "Musterfeststellungsklage" and (European) collective redress**

Since 1 November, the so-called "Musterfeststellungsklage" has been possible in Germany. It represents a form of civil association action and now enables consumers who have suffered damage in the diesel scandal in particular to take legal action against the respective automobile manufacturers. Previously, this was only possible with an elaborate and above all expensive individual action. The Federation of German Consumer Organisations (vzbv) filed an action against the Volkswagen (VW) Group on the first day of validity. The consumer association is supported by the German Automobile Club (ADAC). If no settlement could be reached, the injured parties would then have to sue individually for performance. If the verdict of the consumer association that brought the action is negative, a further

*individual action is no longer possible. The action for a declaratory judgement is, however, criticised considerably by many bodies. According to the 72nd German Jurists' Day, such lawsuits, for example, are not brought on an equal footing (information imbalance). In addition so-called scatter damages are not covered by this kind of complaint.*

*However, there are also plans for class actions at European level. A draft directive, which was presented in April 2018 as part of the comprehensive reorientation of European consumer protection ("New Deal for Consumers"), goes far beyond the model declaratory action introduced in Germany. It provides for qualified associations in the style of a genuine class action lawsuit to be able to sue directly for damages in certain cases. However, the German Minister of Justice decided to stick to the model of the model declaratory judgement action, since 2019 would be the year of limitation and the European regulation of a class action suit would only be at the beginning of the negotiations.*

*Similar to the German model declaratory action, the European class action lawsuit is based on the U.S. model of the class action lawsuit. However, no lawsuit industry should emerge and only qualified and non-profit consumer associations should be allowed to go this way. In the USA, normal law firms may also file class actions and benefit financially from them. This counteracts the risk of abusive or unfounded lawsuits. In contrast to the German model, the European proposal provides that consumer associations can also sue for damages in certain cases. In the German model, the court first clarifies in principle whether there is fault on the part of the company. According to this, consumers themselves must sue for damages. In addition, the Commission proposal provides for penalties amounting to four percent of the annual turnover in the case of unfair business practices.*

*The proposal is currently on the agenda of parliamentary committees. The Legal Affairs Committee of the European Parliament (JURI) is the lead committee. Overall, the committees support the Commission's proposal and see an urgent need to update European legislation on consumer rights. The draft report of the Transport Committee will contain some clarifications on the definition and financing of "qualified entities" (= consumer associations) and on the legal consequences of the "opt-in" and "opt-out" system. Several Members expressed concern about possible confusion the proposal could create with the existing rights of the current consumer and called for this issue to be treated very carefully. The vote in the JURI Committee is expected in the coming weeks.*

**Documents:**

- [Council's general approach](#)
- [Statement to the minutes by "disappointed Member States"](#)
- [Procedure file for the proposal of collective redress](#)

**Further Links:**

- [Euractiv on the vote of the Council](#)
- [Transport & Environment on the vote of the European Parliament](#)

---

**Maut / Road Charges****Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges**

**Letzter Stand:** 25/10/2018 Annahme durch das Europäische Parlament

**Status-Quo:**

Adoption by the European Parliament

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

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

**Letzter Stand:** Am 25. Oktober hat das Parlament mehrheitlich für den Vorschlag der Kommission zum Ersetzen der zeitbasierten Vignettensysteme gestimmt. Kern des Vorschlags ist eine zweistufige Abschaffung der zeitbasierten Vignetten. Stattdessen argumentiert die Kommission für eine digitalisierte streckenbezogene Mautgebühr nach dem Nutzerprinzip. Danach sollen die Distanzen, die Verkehrsteilnehmer auf den entsprechenden Strecken zurücklegen, gemessen werden und anschließend als Basis für die Berechnung der Maut dienen. Eine Erhebung von Gebühren auf Grundlage der Entfernung soll das tatsächliche Maß der Nutzung, Emissionen und Umweltverschmutzung besser widerspiegeln. Bis 2023 soll so eine streckenbasierte Maut für Lastwagen eingeführt werden und bis zum Jahr 2027 dann für alle 4 Fahrzeuge „anderer Kategorien“, einschließlich Pkw. Darüber hinaus sollen emissionsfreie Autos 75 Prozent weniger zahlen als andere und die generelle Höhe der Straßennutzungsgebühr von der CO<sub>2</sub>- und anderen Luftschadstoffbilanzen des Fahrzeugs sowie anderen externen Kosten, wie Lärm oder Verkehrsüberlastung, abhängig gemacht werden.

**Dokumente:**

- [Verfahrensakte zum Vorschlag \(EN\)](#)

**Weitere Links:**

- [Pressemitteilung des Parlaments zur Abstimmung über die europäische Maut](#)

**Status-Quo:**

*On 25 October, a majority in Parliament voted in favour of the Commission's proposal to replace time-based vignette systems. The core of the proposal is a two-stage abolition of time-based vignettes. Instead, the Commission argues in favour of a digitised route-based toll based on the user principle. According to this principle, the distances travelled by road users on the relevant routes are to be measured and then used as the basis for calculating the toll. A charging system based on distance should better reflect the actual level of use, emissions and pollution. By 2023, a distance-based toll is to be introduced for trucks and by 2027 for all 4 vehicles of "other categories", including passenger cars. In addition, zero-emission cars will pay 75 percent less than others and the general level of the road user charge will depend on the vehicle's CO<sub>2</sub> and other air pollutant balances and other external costs such as noise or congestion.*

**Documents:**

- [Procedural file on the proposal](#)

**Further Links:**

- [Parliament press release on the vote on European tolls](#)

## **Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data (unverändert/unchanged)**

**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 zu autonomem Fahren im europäischen Verkehr, welcher den Vorschlag der Kommission über sichere Systeme für die automatisierte Mobilität auf der Straße (3. Mobilitätspaket) ergänzen soll. Insbesondere sollte die Kommission unverzüglich noch offene regulatorische Fragen im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren auf Straßen wie Haftung, Datenschutz, Datenverwendung von Fahrzeugen und Strecken sowie Cybersicherheit angehen. Auch die Normungsbemühungen auf internationaler Ebene sollten vorangetrieben werden, um die Interoperabilität von Fahrzeugen und Infrastrukturen über die Grenzen hinweg sicherzustellen.

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 Entwurf einer Stellungnahme 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.

Über den Bericht wird final am 22. November 2018 im TRAN-Ausschuss abgestimmt.

**Dokumente:**

- [INI-Berichtsentwurf des TRAN-Ausschusses zu autonomem Verkehr in Europa \(EN\)](#)
- [Entwurf: Stellungnahme ITRE-Ausschuss \(EN\)](#)
- [Entwurf: Bericht IMCO-Ausschuss \(EN\)](#)

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

*On 29 August, rapporteur Wim van de Camp (EPP) presented his draft report on autonomous driving in European transport, which complements the Commission's proposal on safe systems for automated mobility on the road (3rd mobility package). In particular, the Commission should immediately address outstanding regulatory issues related to autonomous driving on roads such as liability, data protection, data use of vehicles and routes and cyber-security. Standardization efforts at international level should also be stepped up to ensure interoperability of vehicles and infrastructures across borders.*

*The Internal Market and Consumer Protection Committee (IMCO) is currently preparing an opinion for the Transport Committee (TRAN) on this INI report. IMCO has exclusive competence in the fields of standardization, product safety and consumer protection. In particular, the draft opinion by rapporteur Arndt Kohn (S&D) suggests that the outstanding issues of data protection, use of vehicle and route data and cyber security should be addressed without delay. In addition, standardization efforts at international level, in particular within the UNECE and the Vienna Convention, must continue to be coordinated and help to ensure 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 self-satisfaction. As artificial intelligence systems play an increasingly important role, there is also an urgent need to develop guidelines on ethical issues of such systems in autonomous vehicles.*

*The report will be voted on in the TRAN Committee on 22 November 2018.*

**Documents:**

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

**Straßenverkehrssicherheit / Road Safety**

<b>Letzter Stand</b> <b>Status Quo:</b>	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:** 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.

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments wird voraussichtlich Anfang Dezember über die neuen Vorschriften abstimmen. Der Bericht des Parlaments über die Vorschläge wird von Matthijs van Miltenburg (ALDE) geleitet. Dieser stimmt zum Großteil dem Kommissionsvorschlag zu. Van Miltenburg hält es jedoch für notwendig, in den Vorschlag einige Garantien aufzunehmen. Die neuen Sicherheitsmerkmale sollten für alle Kraftfahrzeuge verbindlich sein, unabhängig von Fahrzeugsegment und Luxus. Darüber hinaus ist er der Ansicht, dass die Kommission nicht spezifisch genug ist, wenn es um den Schutz personenbezogener Daten geht, insbesondere im Hinblick auf die Verwendung des Ereignis-(Unfall-)Datenschreibers. Er ist fest davon überzeugt, dass einige Garantien im Zusammenhang mit dem Eigentum und dem Zugang zu diesen Daten vorgesehen werden sollten. Der Berichterstatter betont auch, dass die Kosteneffizienz der neuen Maßnahmen gewährleistet sein sollte, damit die Fahrzeuge für die Endverbraucher erschwinglich bleiben.

**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.*

*The Transport Committee of the European Parliament is expected to vote on the new rules in early December. Parliament's report on the proposals will be chaired by Matthijs van Miltenburg (ALDE). He largely agrees with the Commission proposal. However, Van Miltenburg considers it necessary to include some guarantees in the proposal. The new safety features should be mandatory for all motor vehicles, irrespective of vehicle segment and luxury. Furthermore, he considers that the Commission is not sufficiently specific when it comes to the protection of personal data, in particular with regard to the use of the event (accident) data recorder. He firmly believes that some safeguards should be provided in relation to ownership and access to these data. The rapporteur also stresses that the cost-effectiveness of the new measures should be ensured so that vehicles remain affordable for final consumers.*

## **Termine / Dates**

### **Sitzungstermine / Meeting Dates**

#### **Rat / Council**

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie      03-04/12/2018  
*Transport, Telecommunications and Energy Council*

Rat für Wettbewerb /      29/11/2018  
*Competitiveness Council*

Rat für Justiz und Inneres /      06/12/2018  
*Council of Justice and Home Affairs*

Rat für Umwelt /      20/12/2018  
*Council of Environment*

**Plenum / Plenary**      12-15/12/2018 (Agenda)

#### **Ausschüsse / Committees**

Umwelt /Environment (ENVI)      08/11/2018 (Agenda)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO)      05/11/2018 (Agenda)  
*Internal Market / Consumer*

Justiz und Inneres (LIBE)      05/11/2018 (Agenda)  
*Justice & Home Affairs*      08/11/2018 (Agenda)

Verkehr / Transport (TRAN)      05/11/2018 (Agenda)  
- Item 5: Representative actions for  
the protection of the collective  
interests of consumers

---

15/11/2018 (Agenda)

Rechtsangelegenheiten / *Legal Affairs* (JURI)

19-20/11/2018 (Agenda, tba)

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

06/11/2018      The European Diesel Summit - Fast routes to clean air

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

26/11/2018      Towards zero: Safe vehicles, safe drivers, safe roads

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

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

tba                EAC-Spring Meeting 2019

tba                EAC-Fall Meeting 2019