



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

E A C – N E W S L E T T E R

Januar – Februar / January – February 2019

THEMEN / CONTENTS

Seite / Page

Fahrzeugemissionen / Car Emissions	1
Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data (unverändert / unchanged) ..	7
Straßenverkehrssicherheit / Road Safety (unverändert / unchanged)	9
Termine / Dates	12
Sitzungstermine / Meeting Dates.....	12
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)	13
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events.....	13

Fahrzeugemissionen / Car Emissions

Letzter Stand: Status Quo:	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: CO2-Emissionsstandards für neue Pkw

Nachdem am 17. Dezember die interinstitutionellen Triologverhandlungen über neue Vorschriften zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Leichtfahrzeugen (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) endeten, hat am 21. Januar der parlamentarische Ausschuss für Umweltfragen (ENVI) die vorläufige Vereinbarung genehmigt. Die Abstimmung im Plenum des Parlaments wird voraussichtlich nächsten Monat erfolgen.

Am 16. Januar haben die EU-Botschafter der Mitgliedsstaaten im Rat die Vereinbarung ebenfalls genehmigt.¹

Die förmliche Annahme der neuen Vorschriften wird noch vor dem Sommer erfolgen.

Zusammenfassung:

	2025	2030
Europäische Kommission	15%	30%
Europäisches Parlament	20%	40%
Rat der EU	15%	35%
Kompromiss	15%	37.5%

Übersicht - CO₂-Emissionsminderungsziele der EU-Institutionen (Pkw)

Die (vorläufige) Vereinbarung sieht vor, dass die CO₂-Emissionen von Neuwagen bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 37,5 Prozent reduziert werden müssen. Somit gleicht der Wert des Zwischenziels 2025 dem des ursprünglichen Kommissionsvorschlags und dem der Allgemeinen Ausrichtung des Rates. Das Parlament plädierte für eine Reduzierung von 20 Prozent bis 2025. Das Ziel für 2030 ist dagegen ein Musterbeispiel eines Kompromisses zwischen Rat und Parlament. Die Verhandlungsführer einigten sich auf die goldene Mitte. Jedoch liegt es 7,5 Prozent über dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag.

Aktuell gilt EU-weit, dass Neuwagen im Durchschnitt ihrer Flotte 2021 nicht mehr als 95 Gramm CO₂ pro Kilometer aufstoßen sollen. Von diesem Wert 2021 wird die Senkung der CO₂-Werte berechnet. Zuletzt lag der EU-Durchschnitt bei 118,5 Gramm.

Zusätzlich zu den CO₂-Zielen, einigten sich die Unterhändler der Mitgliedsstaaten und des Parlaments auf ein Anreizsystem für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge (>50 Gramm CO₂ pro Kilometer) in Ländern, in denen der Absatz gering war. Für diese Länder gilt ein Bonus-Multiplikator von 0,7, um die Anzahl der saubereren Autos zu erhöhen. Erreicht der Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge 5 Prozent der Flotte eines Landes, endet der Multiplikator.

Während der Verhandlungen sorgte insbesondere dieser Abschnitt für Diskussionsstoff. Der Rat sah eigentlich eine Doppelzählung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge in jenen EU-Mitgliedstaaten vor, deren

¹ In Trilogen erzielte vorläufige Einigungen sind informell und müssen daher im Anschluss nach den förmlichen Verfahren beider Organe (Parlament und Rat) genehmigt werden. Jede in Trilogen erzielte vorläufige Einigung ist informell und muss daher im Anschluss nach den in jedem der beiden Organe geltenden förmlichen Verfahren genehmigt werden. Im Parlament muss der Text der vorläufigen Vereinbarung durch eine Abstimmung im Ausschuss angenommen und anschließend im Plenum bestätigt werden.

Umsatz unter 60% des EU-Durchschnitts liegt (2021). Mit Hilfe dieser Regelung hätten Autohersteller sich aussuchen können, wo sie ihre emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeuge registrieren lassen. Folglich könnten Hersteller ihre Autos in einem doppelt gezahlten Land registrieren, aber dann kurz darauf in einem anderen Land mit einem größeren Markt verkaufen.

Einen Rückschlag erlitt das Parlament jedoch bei der Einführung eines Malus, um Automobilhersteller, welche nicht genügend emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge liefern, zu sanktionieren. Dieser wurde vom Rat und der Kommission blockiert.

Kleine Autohersteller, die weniger als 300 000 Autos pro Jahr produzieren, werden von allen Regelungen bis zum Jahr 2028 ausgenommen.

Insgesamt wurde die Vereinbarung sehr unterschiedlich aufgenommen. Während die Automobilindustrie die Ziele als „völlig unrealistisch“ bewertete, kritisierten Umweltverbände wie Transport and Environment die Vereinbarung als unzureichend.

Gemessen an den Zielen des Übereinkommens von Paris muss jedoch festgehalten werden, dass die jetzige Vereinbarung nicht ausreicht. Eine Erhöhung der Ziele um 7.5 Prozent bis 2030 mag zunächst ambitioniert klingen, jedoch gilt dies nur für Neufahrzeuge. Mit Blick auf die gesamte Flotte, inklusive der jetzt schon im Betrieb befindlichen Fahrzeuge, wäre bei Erreichung der jetzigen Ziele lediglich eine Senkung um 15-20 Prozent möglich.

Ein weiteres Problem könnte das sehr niedrige Zwischenziel von 15 Prozent bis 2025 sein. Je niedriger die Ambitionen für 2025, desto höher müssen sie sein, um die Ziele für 2030 zu erreichen. Das niedrige Ziel für 2025 ist lediglich eine unangemessene Verzögerung der dringend benötigten Fortschritte.

Erst vor wenigen Tagen hatten sich auf dem Klimagipfel in Kattowitz Staaten wie Deutschland für eine strenge Klimapolitik ausgesprochen. Mit dem jetzigen Zielen wird wieder einmal deutlich, dass es einen relevanten Unterschied zwischen reiner Rhetorik und realem Handeln gibt.

Trotz aller Kritik sind die Ziele jedoch ehrgeiziger als befürchtet. Und die Tatsache, dass es überhaupt eine Einigung gab, kann in den schwierigen Verhandlungen durchaus positiv bewertet werden.

Rumänischer Ratsvorsitz

Nach Bulgarien und Österreich im Jahr 2018 ist Rumänien nun an der Reihe, die EU-Ratspräsidentschaft vom 1. Januar bis 30. Juni 2019 zu übernehmen. Da Rumänien erstmalig den Vorsitz seit dem EU-Beitritt des Landes übernimmt, wollen wir kurz auf die Prioritäten Rumäniens im Verkehrsbereich eingehen.

Im Verkehrsbereich wird es vorrangig um Klimaschutz gehen. Rumänien muss verschiedene EU-Gesetzgebungsdokumente über die Dekarbonisierung des Verkehrs abschließen, gleichzeitig die langfristige Klimapolitik der EU festlegen und den reibungslosen Übergang und die Anpassung des EU-Energieeffizienzziels sicherstellen, um dem Austritt des Vereinigten Königreichs Rechnung zu tragen.

Am Dienstag, den 22. Januar 2019, stellte Frau Rovana Plumb, amtierende Verkehrsministerin, im Ausschuss des Europäischen Parlaments (EP) Verkehr und Tourismus (TRAN) den rumänischen Vorsitz der Prioritäten des EU-Rates im Verkehrssektor vor.

Ministerin Rovana Plumb betonte, dass sich Rumänien in den nächsten zwei Monaten darauf konzentrieren werde, die Diskussion voranzutreiben und eine Einigung über so viele Dossiers wie möglich zu erzielen, sowohl auf der Ebene des Europäischen Parlaments als auch auf der Ebene des Rates der EU. Angesichts der kurzen Tätigkeitsdauer des Europäischen Parlaments werden die am weitesten fortgeschrittenen Dossiers im Hinblick auf die Fortschritte sowohl im EU-Rat als auch im Parlament vorrangig behandelt.

Oben auf der Tagesordnung stehen CO₂-Emissionsnormen für Lkw und andere schwere Nutzfahrzeuge, die Einigung über die Überarbeitung der Richtlinie über saubere Fahrzeuge und die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs auf Binnenwasserstraßen. Da Rumänien EU-Mittel für die weitere Entwicklung des Verkehrs erhält, ist zu erwarten, dass Rumänien die Fortsetzung der Verhandlungen über die neue „Connecting Europe Facility“ zur Finanzierung grenzüberschreitender Infrastrukturen, alternativer Kraftstoffinfrastrukturen und Elektroautoladestationen unterstützen wird.

Weitere Links:

- [Allgemeine Ausrichtung des Rates \(EN\)](#)
- [Mitteilung der enttäuschten Mitgliedsstaaten \(EN\)](#)
- [Euractiv zu den Trilogverhandlungen \(EN\)](#)
- [Analyse von Transport & Environment \(EN\)](#)
- [Euractiv: Verkehr und die Klimazukunft der EU im Jahr 2050](#)
- [Website des rumänischen Ratsvorsitzes](#)

Status-Quo:

CO₂ emission standards for new passenger cars

After the interinstitutional triologue negotiations on new regulations to reduce CO₂ emissions from light vehicles (passenger cars and light commercial vehicles) ended on 17 December, the provisional agreement was approved by the Parliamentary Committee on the Environment (ENVI) on 21 January. The vote in plenary is expected to take place next month.

On 16 January, the EU ambassadors of the member states in the Council also approved the agreement.²

Formal adoption of the new rules will take place before the summer.

Summary:

	2025	2030
European Commission	15%	30%
European Parliament	20%	40%

² Preliminary agreements reached in trilogues are informal and therefore need to be approved following the formal procedures of both institutions (Parliament and Council). Any provisional agreement reached in trilogues is informal and must therefore be approved in accordance with the formal procedures in force in each of the two institutions. In Parliament, the text of the provisional agreement must be adopted by a vote in committee and then confirmed in plenary.

<i>Council of the EU</i>	<i>15%</i>	<i>35%</i>
Compromise	15%	37.5%

Overview - CO2-emission reduction targets (cars)

The agreement now stipulates that CO2 emissions from new cars must be reduced by 15 percent by 2025 and by 37.5 percent by 2030. Thus, the value of the 2025 interim target is similar to that of the Commission's original proposal and that of the Council's General Approach. Parliament argued for a 20 percent reduction by 2025, but the 2030 target is a prime example of compromise between the Council and Parliament. The negotiators agreed on the golden mean. However, it is 7.5 percent higher than the original Commission proposal.

Currently, the EU-wide average for new cars in 2021 is not to exceed 95 grams of CO2 per kilometre. From this value 2021 the reduction of the CO2 values is calculated. The most recent EU average was 118.5 grams.

In addition to the CO2 targets, Member State and Parliament negotiators agreed on an incentive system for low-emission and zero-emission vehicles (>50 grams of CO2 per kilometre) in countries where sales were low. A bonus multiplier of 0.7 applies to these countries in order to increase the number of clean cars. If the share of low-emission and zero-emission vehicles reaches 5 percent of a country's fleet, the multiplier ends.

During the negotiations, this section in particular provided material for discussion. The Council actually envisaged a double counting of low-emission and zero-emission vehicles in those EU Member States whose turnover is below 60% of the EU average (2021). This scheme would have allowed car manufacturers to choose where to register their low-emission and zero-emission vehicles. As a result, manufacturers could register their cars in a double-counted country, but then shortly afterwards sell them in another country with a larger market.

However, Parliament suffered a setback with the introduction of a malus to penalise car manufacturers who do not supply enough zero-emission and low-emission vehicles. This was blocked by the Council and the Commission. Small car manufacturers producing less than 300 000 cars per year will be exempted from all regulations until 2028.

Overall, the agreement was received very differently. While the automotive industry judged the targets to be "totally unrealistic", environmental organisations such as Transport and Environment criticised the agreement as inadequate.

However, in view of the objectives of the Paris Convention, it has to be said that the current agreement is not sufficient. An increase in the targets by 7.5 percent by 2030 may sound ambitious at first, but this only applies to new vehicles. With regard to the entire fleet, including the vehicles already in service, only a reduction of 15-20 percent would be possible if the current targets were achieved.

Another problem could be the very low interim target of 15 percent by 2025. The lower the ambitions for 2025, the higher they have to be to reach the 2030 targets. The low 2025 target is merely an unreasonable delay in much needed progress.

Only a few days ago, at the climate summit in Katowice, countries such as Germany spoke out in favour of a strict climate policy. With the current targets, it is once again clear that there is a relevant difference between pure rhetoric and real action.

Despite all the criticism, however, the targets are more ambitious than feared. And the fact that there was any agreement at all can be assessed positively in the difficult negotiations.

Romanian Presidency

After Bulgaria and Austria in 2018, it is now Romania's turn to assume the EU Council Presidency from 1 January to 30 June 2019. As Romania is taking over the Presidency for the first time since its accession to the EU, we will briefly summarize Romania's priorities in the transport sector.

Climate protection will certainly be the main priority. Romania must finalise various EU legislative documents on the decarbonisation of transport while defining the EU's long-term climate policy and ensuring a smooth transition and adaptation of the EU energy efficiency target to take account of the UK's withdrawal.

On Tuesday 22 January 2019, Ms Rovana Plumb, acting Minister of Transport, presented the Romanian Presidency of the Transport Priorities of the EU Council to the Committee of the European Parliament (EP) Transport and Tourism (TRAN).

Minister Rovana Plumb stressed that in the next two months Romania would focus on taking forward the discussion and reaching agreement on as many dossiers as possible, both at the level of the European Parliament and at the level of the Council of the EU. In view of the short period of activity of the European Parliament, the most advanced dossiers will be given priority in terms of progress in both the EU Council and the Parliament.

At the top of the agenda are CO2 emission standards for trucks and other heavy goods vehicles, agreement on the revision of the Clean Vehicles Directive and the promotion of environmentally friendly transport on inland waterways. As Romania receives EU funding for the further development of transport, it is expected that Romania will support the continuation of negotiations on the new "Connecting Europe Facility" to finance cross-border infrastructure, alternative fuel infrastructures and electric car charging stations.

Further Links:

- [Council's general approach](#)
- [Statement to the minutes by "disappointed Member States"](#)
- [Euractiv on the trioque](#)
- [Analysis by Transport & Environment](#)
- [Euractiv: Transport and the EU's 2050 climate future](#)
- [Website of the Romanian Council Presidency](#)

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 15. Januar nahm das Europäische Parlament mit 585 gegen 85 Stimmen bei 26 Stimmenthaltungen eine Entschließung zum autonomen Fahren im europäischen Verkehr an. Dieser wurde durch einen Initiativbericht vom parlamentarischen Ausschuss für Verkehr (TRAN) eingereicht.

Die Entschließung umfasst mehrere Bereiche, darunter allgemeine Prinzipien Straßenverkehr, welche im Folgenden kurz zusammengefasst werden.

Zwar begrüßt das Parlament die Mitteilung der Kommission „Eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme“ vom 30. November 2016, betont jedoch den dringenden Handlungsbedarf, um im globalen Wettbewerb im autonomen und vernetzten Verkehr nicht abgehängt zu werden. Europa müsse wesentlich stärker die rasante Entwicklung des Sektors reflektieren sowie Initiativen und Verbraucherschutz fördern. Das Parlament fordert mit der Resolution die Entwicklung eines neuen Rechtsrahmens zur Regelung der autonomen Mobilität. Die Kommission müsse im Sinne ihrer Entschließung vom 13. März 2018 eine Strategie im Bereich Daten, Datenzugang und Cybersicherheit vorlegen. Ebenso soll sichergestellt werden, dass Hindernisse für die Verwendung dieser Daten abgebaut werden und vor dem 1. Januar 2020 ein robustes Regulierungssystem in dieser Hinsicht geschaffen wird. Die Mitglieder schlugen auch vor, den derzeitigen Rechtsrahmen zu präzisieren, insbesondere in Bezug auf die Haftung bei einem Unfall, der durch ein völlig autonomes Fahrzeug verursacht wird, die Versicherung sowie die Registrierung und den Schutz personenbezogener Daten.

Für den Bereich Straßenverkehr betonte das Parlament die Bedeutsamkeit der Überarbeitung der allgemeinen Sicherheitsverordnung für Pkw. Hier müssen klare Rechtsvorschriften her, die regelmäßig überprüft, gegebenenfalls aktualisiert und harmonisiert werden. Das Parlament fordert daher mit der Entschließung die Kommission ebenfalls auf eine europäische Einigung zur kohärenten Zusammenarbeit zu erzielen, um die Führungsrolle der EU bei der internationalen technischen Harmonisierung automatisierter Fahrzeuge im Rahmen der UNECE und des Wiener Übereinkommens zu sichern. Außerdem müsse die bedingungslose Interoperabilität aller vernetzter Verkehrssysteme sichergestellt werden. Insgesamt solle der Datenschutz, Fahrzeug- und Streckendatenverwendung sowie Cybersicherheit eine zentrale Rolle spielen. Die Kommission ist auch aufgefordert klare ethische Leitlinien für die künstliche Intelligenz festzulegen.

Weitere Links:

- [Verfahrensakte: Autonomes Fahren im europäischen Verkehr \(EN\)](#)
- [Plenardebatte zum autonomen Fahren](#)
- [Angenommener Text der Entschließung](#)

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

On 15 January, the European Parliament adopted a resolution on autonomous driving in European transport by 585 votes to 85 with 26 abstentions. It was submitted by the Parliamentary Committee on Transport (TRAN) through an own-initiative report.

The resolution covers several areas, including general principles and road transport, which are briefly summarized below.

While welcoming the Commission communication "A European Strategy for Co-operative Intelligent Transport Systems" of 30 November 2016, the Parliament stressed the need for urgent action to avoid being left behind in global competition in autonomous and connected transport. Europe must reflect much more strongly the rapid development of the sector and promote initiatives and consumer protection. With this resolution, the Parliament calls for the development of a new legal framework to regulate autonomous mobility. In line with its resolution of 13 March 2018, the Commission must present a strategy in the area of data, data access and cyber security. It should also ensure that barriers to the use of such data are removed and that a robust regulatory system is put in place before 1 January 2020. Members also proposed clarifying the current legal framework, in particular with regard to liability in the event of an accident caused by a fully autonomous vehicle, insurance and the registration and protection of personal data.

In the field of road transport, the Parliament stressed the importance of revising the general safety regulation for passenger cars. This requires clear legislation, which must be regularly reviewed, updated where necessary and harmonized. The Parliament therefore called on the Commission, in its resolution, to reach a European agreement on coherent cooperation in order to ensure the EU's leading role in the international technical harmonization of automated vehicles within the framework of the UNECE and the Vienna Convention. In addition, the unconditional interoperability of all networked

transport systems must be ensured. Overall, data protection, vehicle and route data use and cyber security should play a central role. The Commission is also invited to establish clear ethical guidelines for artificial intelligence.

Further Links:

- [Procedure file: Autonomous driving in European transport](#)
- [Plenary debate on autonomous driving](#)
- [Text of the resolution adopted](#)

Straßenverkehrssicherheit / Road Safety (unverändert / unchanged)

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: *Typgenehmigung und allgemeine Sicherheit*

Mit dem dritten Mobilitätspaket vom 17. Mai 2018 wurde eine umfassende Überarbeitung der Fahrzeugsicherheitsnormen vorgestellt, mit der 16 Sicherheitstechnologien (z.B. automatische Notbremsung, Fahrspurassistenten usw.) in die allgemeine Sicherheitsverordnung der EU aufgenommen werden soll, um über einen Zeitraum von 15 Jahren die Zahl der Todesfälle um 25 000 Tote zu reduzieren. Eine ausführliche Behandlung dieses Gesetzespaketes finden Sie im Newsletter Mai-Juni.

Da Fahrzeugvorschriften Teil der EU-Binnenmarktgesetzgebung sind, wird der Ausschuss für den Binnenmarkt (IMCO) des Parlaments die führende Rolle bei der Festlegung der endgültigen Vorschriften für die

Fahrzeugsicherheit übernehmen. Die Abstimmung im IMCO-Ausschuss ist für den kommenden Monat Februar angesetzt. Der Ausschuss erhält Stellungnahmen vom Umweltausschuss (ENVI), dem Industrie- und Forschungsausschuss (ITRE) sowie vom Verkehrsausschuss (TRAN).

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments nahm am 10. Januar ihren Bericht an den IMCO-Ausschuss an (44 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und keine Enthaltung), womit eine weitere Hürde zur Überarbeitung der Sicherheitsvorschriften genommen wurde. Berichterstatter Matthijs van Miltenburg (ALDE) stimmt zum Großteil dem Kommissionsvorschlag zu. Van Miltenburg hält es jedoch für notwendig, in den Vorschlag einige Garantien aufzunehmen. Die neuen Sicherheitsfeatures 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 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.

Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur

Zusätzlich zu der am 17. Mai vorgeschlagenen Überarbeitung der Fahrzeugsicherheitsregelungen, enthielt das Paket auch einen Vorschlag zur Überarbeitung der Infrastruktursicherheit. Auch hier stimmte der Verkehrsausschuss am 10. Januar für den Bericht von Berichterstatterin Daniela Aiuto (EFDD) (39 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen).

Der Vorschlag soll 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-Straßennetz der EU hinaus, welches dann alle „Primärstraßen“ und alle nicht-urbanen Straßen umfassen würde. Der Ausschuss widersprach den Anwendungsbereich auf nicht-urbane Straßen auszudehnen, unterstützte aber die Ausweitung auf Primärstraßen. Die Verkehrsminister vieler Mitgliedsstaaten sehen die Ausweitung bisher sehr kritisch. Auf einer Sitzung im Dezember sagten die Verkehrsminister, es sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, zu entscheiden, welche Primärstraßen abgedeckt werden.

Die Kommission hatte außerdem vorgeschlagen, Standards für Verkehrszeichen und Straßenmarkierungen in ganz Europa zu entwickeln. Dies hätte auch positive Auswirkungen auf den zukünftigen automatisierten Verkehr, da eine einheitliche Beschilderung und Markierung Erkennungssystemen von Autos helfen würde. Die Abgeordneten stimmten dem vollumfänglich zu. Der Rat lehnt dies zurzeit noch größtenteils ab.

Die Abgeordneten forderten zudem einen stärkeren Fokus auf schwächere Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger und Radfahrer). Die bestehenden Rechtsvorschriften konzentrieren sich hauptsächlich auf Autobahnen und schließen damit diese Gruppe systematisch aus.

Weitere Links:

- [Verfahrensakte: Typgenehmigung und allgemeine Sicherheit \(EN\)](#)
- [Verfahrensakte: Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur \(EN\)](#)

Status-Quo:**Type-approval and general safety**

The third mobility package of 17 May 2018 presented a major revision of vehicle safety standards to include 16 safety technologies (e.g. automatic emergency braking, lane departure assistance, etc.) in the EU General Safety Regulation in order to reduce the number of deaths by 25 000 over 15 years. You will find a detailed discussion of this legislative package in the May-June newsletter.

As vehicle legislation is part of EU internal market legislation, Parliament's Internal Market Committee (IMCO) will take the lead in defining the final vehicle safety rules. The vote in the IMCO Committee is scheduled for next February. The Committee receives opinions from the Environment Committee (ENVI), the Industry and Research Committee (ITRE) and the Transport Committee (TRAN).

On 10 January, the Transport Committee of the European Parliament adopted its report to the IMCO Committee (44 votes in favour, 2 against and no abstention), thus removing a further hurdle to the revision of the safety rules. Rapporteur Matthijs van Miltenburg (ALDE) 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 specific enough when it comes to the protection of personal data, in particular with regard to the use of the event (accident) data recorder. It is convinced 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.

Road infrastructure safety management

In addition to the revision of the vehicle safety rules proposed on 17 May, the package also included a proposal to revise the safety of infrastructure. Again, on 10 January, the Transport Committee voted in favour of the report by rapporteur Daniela Aiuto (EFDD) (39 votes in favour, 6 against and 0 abstentions).

The proposal is intended to help Member States systematically identify dangerous stretches of road and make more targeted investments. Major motorways in Europe are currently subject to the safety requirements of the road and tunnel safety management directives. The proposal to revise this legislation calls for the rules to be extended beyond the EU TEN-T road

network, which would include all "primary" and non-urban roads. The Committee disagreed with extending the scope to non-urban roads, but supported the extension to primary roads. The Transport Ministers of many Member States have so far been very critical of the extension. At a meeting in December, transport ministers said it should be left to Member States to decide which primary roads to cover.

The Commission had also proposed to develop standards for traffic signs and road markings throughout Europe. This would also have a positive impact on future automated traffic, as uniform signage and marking would help car recognition systems. MEPs fully agreed. The Council is currently still largely opposed to this.

MEPs also called for a stronger focus on weaker road users (e.g. pedestrians and cyclists). Existing legislation focuses mainly on motorways, systematically excluding this group.

Further Links:

- [Procedure file: Type approval and general safety](#)
- [Procedure file: Road infrastructure safety management](#)

Termine / Dates

Sitzungstermine / Meeting Dates

Rat / Council

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 04/03/2019
Transport, Telecommunications and Energy Council

Rat für Wettbewerb / 18/02/2019
Competitiveness Council

Rat für Justiz und Inneres / 07/03/2019
Council of Justice and Home Affairs

Rat für Umwelt / 05/03/2019
Council of Environment

Plenum / Plenary

Strasbourg: 14-17/01/2019 ([Agenda](#))

Ausschüsse / Committees

Umwelt /Environment (ENVI) 14/02/2019 ([Agenda](#), tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 20-21/02/2019 ([Agenda](#))
Internal Market / Consumer
- Item 10: General Safety

Justiz und Inneres (LIBE) 07/01/2019 ([Agenda](#))
Justice & Home Affairs 11/01/2019 ([Agenda](#))

Verkehr / Transport (TRAN) 20/02/2019 ([Agenda](#))

Rechtsangelegenheiten / *Legal Affairs* (JURI)

18-20/02/2019 (Agenda, tba)

Veranstaltungen (Brüssel) / *Events (Brussels)*

Derzeit gibt es keine relevanten Veranstaltungen in Brüssel. / *There are currently no relevant events in Brussels.*

EAC-Veranstaltungen / *EAC-Events*

18-19/03/2019 EAC-Spring Meeting 2019 in Banja Luka

19-21/11/2019 EAC-Fall Meeting 2019 in Brussels