



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**

**Februar – März / February – March 2018**

### **THEMEN / CONTENTS**

**Seite / Page**

<b>Fahrzeugemissionen &amp; Tests / Car Emissions &amp; Tests.....</b>	<b>1</b>
Presse/Press: ‘This could be diesel’s Fukushima moment’ .....	5
<b>Maut / Road Charges .....</b>	<b>6</b>
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges.....	6
Deutsche Infrastrukturabgabe / German “Infrastructure Fee“ .....	8
<b>Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data .....</b>	<b>9</b>
<b>Straßenverkehrssicherheit / Road Safety.....</b>	<b>11</b>
Presse/Press: New EU vehicle safety standards essential to reducing child road deaths .....	13
<b>Meldungen zu weiteren Themen / Reports on further topics.....</b>	<b>14</b>
Presse/Press: Europe powers up in battery contest with Asia.....	14
<b>Termine / Dates .....</b>	<b>17</b>
Sitzungstermine / Meeting Dates .....	17
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels).....	17
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events .....	17

**Fahrzeugemissionen & Tests / Car Emissions & Tests**

<b>Letzter Stand:</b> <b>Status Quo:</b>	07/12/2017	<p>Vorläufige Einigung in den Trilogverhandlungen zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz (2016/0014/COD)</p> <p><i>Preliminary agreement reached in the dialogue negotiations on type-approval and market surveillance of motor vehicles (2016/0014/COD)</i></p>
	08/11/2017	<p>Vorschlag für CO<sub>2</sub>-Standards für Pkw und Transporter nach 2020 (2017/0293(COD) – Clean Mobility Package)</p> <p><i>Proposal for Post-2020 CO<sub>2</sub> standards for cars and vans (2017/0293(COD) – Clean-Mobility-Package)</i></p>
	01/09/2017	<p>Inkrafttreten des neuen Emissionsprüfungen WLTP und RDE</p> <p>Alle neu zugelassenen Fahrzeugmodelle werden nach WLTP geprüft und müssen den RDE-Konformitätsfaktor (NO<sub>x</sub>) 2,1 einhalten; für Ottomotoren gilt ein verschärfter Partikelgrenzwert von <math>6 \times 10^{11}</math> pro Kilometer (Euro 6c).</p> <p><i>Entry into force of the new emission tests WLTP and RDE</i></p> <p><i>All new car types are tested according to WLTP and must comply with the RDE compliance factor (NO<sub>x</sub>) 2.1; For ottomotors, a stricter particle limit of <math>6 \times 10^{11}</math> per kilometer (Euro 6c) applies.</i></p>
	27/07/2017	<p>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 CO<sub>2</sub>-Emissionen (RDE 3)</p> <p><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 CO<sub>2</sub> emissions (RDE 3)</i></p>
	07/07/2017	<p>Veröffentlichung der primären Verordnung für das WLTP (<u>2017/1151</u>) mit entsprechenden Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der EU (RDE 3)</p> <p><i>Publication of the primary Regulation of the WLTP (<u>2017/1151</u>) with its implementing Regulations in the Official Journal of the EU (RDE 3)</i></p>

**Nächster Schritt:** 22/03/2018 Zieldatum für die Abstimmung bei TCMV über WLTP 2 und RDE 4  
**Next Step:**

*Target date for vote at TCMV on WLTP 2 and RDE 4*

Q2 2018 Veröffentlichung des finalen Texts zur Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsrichtlinie

*Publication of the final text of the Directive on type-approval and market surveillance*

**Letzter Stand:** ***Europe on the Move: Road Packages***

Am 26. Februar waren die Regelungsvorschläge der (bisher) zwei Road-Packages Thema im parlamentarischen Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI). Berichterstatter Zoffoli Damiano (S&D) stellte einen Stellungnahmenentwurf vor, in welchem er die Notwendigkeit einer raschen Umstellung auf emissionsfreie Straßenverkehrsmobilität, Intermodalität, gemeinsame Mobilität und die Entwicklung von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen durch die Integration von Infrastruktur, Energie und digitalen Netzen unterstützt. Des Weiteren hebt er in dem Entwurf insbesondere die Nutzung von Elektrofahrzeugen sowie auch alternativen Treibstoffen hervor und weist auf die Kluft zwischen den erklärten CO<sub>2</sub>-Zielen und den tatsächlichen Emissionen im Straßenverkehr hin. Damiano unterstützt außerdem die Umweltaspekte der kommissionsseitigen Mautpläne auf Basis des Verursacherprinzips und fordert mehr Transparenz über Emissionen und Kraftstoffverbrauch durch beispielsweise Fahrzeugkennzeichnungen/-labelling.

#### ***Tests an Affen und Menschen***

Mit Blick auf die aufgedeckten Testpraktiken von Volkswagen (mitfinanziert von Daimler und BMW) an Affen und Menschen, um die Schädlichkeit von Dieselabgasen zu widerlegen, hat EU-Kommissarin für Binnenmarkt, Industrie und Unternehmertum Elżbieta Bieńkowska am 5. Februar vor dem Parlament in Strasbourg ethischeres und verantwortungsbewussteres Verhalten von Autoherstellern gefordert. Mitgliedsstaaten sollen sicherstellen, dass solche Tests nicht stattfinden, betonte Bieńkowska.

#### ***Diesel-Fahrverbote***

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig erklärte am 27. Februar, die Städte Stuttgart und Düsseldorf könnten ältere, umweltschädlicher Diesel-Pkw aus den am stärksten von der Umweltverschmutzung betroffenen Gebieten rechtlich verbieten. Das Urteil stellt einen Präzedenzfall für andere Städte dar, und Analysten sagten, dass es zu ähnlichen Maßnahmen in ganz Europa führen könnte. Die Regierung, die sich gegen die Verbote ausgesprochen hatte, sagte, man könne sie noch immer vermeiden. Das Urteil kam, nachdem die Bundesländer gegen die Verbote der Amtsgerichte Stuttgart und Düsseldorf Berufung eingelegt hatten. Die Umweltgruppe DUH brachte die Klagen ein, nachdem im vergangenen Jahr rund 70 deutsche Städte die EU-Grenzwerte für Stickoxide (NO<sub>x</sub>) überschritten hatten. Jetzt ist es wahrscheinlich, dass die neue deutsche Regierung sich beeilen wird, eine Art nationale Politik einzuführen, um zumindest ein gewisses Maß an Kohärenz im ganzen Land zu gewährleisten.

Es geht nicht nur um Deutschland. Städte in ganz Europa kämpfen darum, die EU-Luftqualitätsnormen zu erfüllen, und die deutsche Entscheidung könnte durchaus als Präzedenzfall angesehen werden. Neue Dieselfahrzeuge werden nicht betroffen sein, aber das ist nicht der Punkt. Die Verbraucher entfernen sich bereits von der Technologie und die Aussicht auf ein Stadtverbot wird diesen Prozess nur beschleunigen. Der Rückgang des Dieselmotors dürfte also an Fahrt gewinnen. Das ist ein Problem für die Industrie, denn während Dieselmotore hohe Mengen an Stickoxiden produzieren - ein wichtiger städtischer Schadstoff -, emittieren sie relativ geringe Mengen an Kohlendioxid, einem Treibhausgas. Die Bemühungen, ein Umweltproblem in den Griff zu bekommen, können also dazu führen, dass die Bemühungen, ein anderes zu bekämpfen, untergraben werden, es sei denn, wir alle beginnen sehr bald mit dem Fahren von Elektroautos.

Die Auswirkungen auf die deutschen Autofahrer könnten deutlich spürbar sein: Millionen von Menschen werden gezwungen, ihr Auto an besonders schadstoffreichen Tagen zu Hause zu lassen. Sie könnte auch den Wert von Dieselfahrzeugen, die von dem Verbot betroffen sind, mindern. Von den 15 Millionen Diesel-Pkw auf Deutschlands Straßen entsprechen nur 2,7 Millionen den neuesten Euro-6-Normen. Die Autokonzerne könnten auch enorme Kosten für die Umrüstung von Fahrzeugen verursachen, während das Interesse der Verbraucher an Dieselmotoren sinkt. Der Marktanteil von Dieselfahrzeugen in Deutschland sank von 48% im Jahr 2015 auf rund 39% im vergangenen Jahr. Um die Autobesitzer zu beruhigen, bestand die Regierung darauf, dass sich nichts sofort ändern würde, und betonte, dass Verbote nicht unvermeidlich seien. "Das Gericht hat keine Fahrverbote erlassen, sondern Klarheit über das Gesetz geschaffen", sagte Umweltministerin Barbara Hendricks. "Fahrverbote können vermieden werden, und mein Ziel ist und bleibt, dass sie nicht in Kraft treten", fügte sie hinzu. Auch Bundeskanzlerin Angela Merkel wog mit, dass es sich bei dem Urteil nur um "einzelne Städte" handele. "Es geht wirklich nicht um das ganze Land und alle Autobesitzer", sagte sie. Um Verbote abzuwenden, haben die deutschen Automobilhersteller Softwareverbesserungen für Millionen von Dieselfahrzeugen zugesagt und bieten Inzahlungnahme für ältere Modelle. Die Bundesregierung hat inzwischen Alternativen aufgezeigt, wie z.B. den öffentlichen Nahverkehr in Städten mit schlechter Luftqualität freizugeben. Paris, Madrid, und Athen haben sich alle verpflichtet, Dieselfahrzeuge bis 2025 aus den Innenstädten zu verbannen, während der Bürgermeister von Kopenhagen bereits im nächsten Jahr die Einfahrt neuer Dieselfahrzeuge in die Stadt verbieten will. Auch Automobilhersteller wie Porsche und Toyota, die im Besitz von VW sind, haben signalisiert, dass sie sich von der Dieselmotortechnik abwenden werden. Die Analysten von Evercore ISI sagten, dass das jüngste deutsche Urteil "einen starken Präzedenzfall für ähnliche Maßnahmen in ganz Europa geschaffen hat". "Der Richter sagte zuvor, dass die EU klare Emissionsvorschriften hat und die Städte eine "Pflicht" haben, die Verschmutzungsziele zu erfüllen.

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

#### ***Europe on the Move: Road Packages***

On 26 February, the legislative proposals of the two road-packages (previously) were discussed in the Parliament's Committee on Environment, Public Health and Food Safety (ENVI). Rapporteur Zoffoli Damiano (S&D)

presented a draft opinion supporting the need for a rapid switch to zero emission road transport mobility, intermodality, joint mobility and the development of networked and automated vehicles through the integration of infrastructure, energy and digital networks. It also highlights in particular the use of electric vehicles and alternative fuels and draws attention to the gap between declared CO<sub>2</sub> targets and actual emissions from road transport. Damiano also supports the environmental aspects of the Commission's toll plans based on the "polluter pays" principle and calls for greater transparency on emissions and fuel consumption through, for example, vehicle marking/labelling.

### ***Tests on monkeys and humans***

In view of Volkswagen's uncovered testing practices (co-funded by Daimler and BMW) on monkeys and humans to refute the harmfulness of diesel emissions, EU Commissioner for Internal Market, Industry and Entrepreneurship Elżbieta Bieńkowska called for more ethical and responsible behavior of car manufacturers in Strasbourg on 5 February. Member states should ensure that such tests do not take place, Bieńkowska stressed.

### ***Diesel bans***

The Federal Administrative Court in Leipzig stated on 27 February that the cities of Stuttgart and Düsseldorf could legally ban older, environmentally harmful diesel cars from the areas most affected by pollution. The judgment sets a precedent for other cities and analysts said it could lead to similar measures across Europe. The government, which opposed the bans, said they could still avoid them. The ruling came after the federal states appealed against the prohibitions of the district courts of Stuttgart and Düsseldorf. The environmental group DUH brought the complaints after some 70 German cities had exceeded the EU limit values for nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>) last year. Now it is likely that the new German Government will hasten to introduce a kind of national policy to ensure at least some degree of coherence throughout the country.

It's not just about Germany. Cities throughout Europe are struggling to meet EU air quality standards and the German decision could well be regarded as a precedent. New diesel vehicles will not be affected, but that is not the point. Consumers are already moving away from technology and the prospect of a city ban will only accelerate this process. The decline in diesel fuel is therefore likely to gain momentum. This is a problem for industry, because while diesel fuels produce high levels of nitrogen oxides - an important urban pollutant - they emit relatively small amounts of carbon dioxide, a greenhouse gas. Efforts to tackle an environmental problem can therefore undermine efforts to combat another, unless we all start driving electric cars very soon.

The effects on German motorists could be clearly noticeable: Millions of people are being forced to leave their cars at home on particularly polluting days. It could also reduce the value of diesel vehicles affected by the ban. Of the 15 million diesel cars on Germany's roads, only 2.7 million are in line with the latest Euro 6 standards. The car companies could also incur enormous

costs for retrofitting vehicles, while consumers' interest in diesel fuel is dwindling. The market share of diesel vehicles in Germany fell from 48% in 2015 to around 39% last year. To reassure car owners, the government insisted that nothing would change immediately and stressed that bans were not inevitable. "The court did not impose driving bans, but clarified the law," said Environment Minister Barbara Hendricks. "Driving bans can be avoided and my aim is and remains that they do not come into force," she added. Chancellor Angela Merkel also said that the ruling was only "individual cities". "It's really not about the whole country and all the car owners," she said. In order to avert prohibitions, German car manufacturers have promised software improvements for millions of diesel vehicles and offer trade-in for older models.

In the meantime, the Federal Government has shown alternatives such as, for example, to open up public transport in cities with poor air quality. Paris, Madrid, and Athens have all committed themselves to banning diesel vehicles from downtown by 2025, while the mayor of Copenhagen wants to ban new diesel vehicles from entering the city next year. Automobile manufacturers such as Porsche and Toyota, which are owned by VW, have also signaled that they will turn away from diesel technology. The analysts at Evercore ISI said that the recent German judgement "set a strong precedent for similar measures across Europe". "The judge predicted that the EU has clear emission regulations and that cities have a "duty" to meet the pollution targets.

### **Presse/Press: 'This could be diesel's Fukushima moment'**

01/03/2018

Germany's highest civil court has confirmed that city councils have the right to ban dirty diesel cars from city centres to bring air pollution down to legally required limits. In a landmark double-ruling on 27 February, the Federal Administrative Court (BVG) said cities are entitled to ban the most polluting engines, in fact they must do so if that is the most effective measure to reduce pollutants, particularly nitrogen dioxide (NO<sub>2</sub>).

Despite EU law setting maximum pollutant levels, numerous German cities have failed to keep to these levels – indeed 66 German cities exceeded the limits in 2017. Legal action by T&E's German member DUH and environmental lawyers ClientEarth resulted in lower courts ruling that authorities in Stuttgart and Dusseldorf would have to ban the most polluting cars from city centres. The authorities appealed to the BVG against the decisions taken by the lower courts, claiming they didn't have the power to ban diesel, but the decisions were upheld. The Federal Court held that cities do have the power to ban diesel – effectively mandating diesel bans in the two cities, with implications for many other similar court cases open across Germany.

Giving the rulings, the presiding BVG judge said: 'Bans are generally permissible as long as they are implemented in a way that avoids disproportionate effects.' He made clear that certain exemptions must be allowed (notably for small businesses and city centre delivery vehicles), but also stressed that EU law means bans on dirty diesels must be implemented 'if there are no other effective measures to reduce pollution'. Significantly the ruling states that protection of citizens' health outweighs any mobility restriction caused by a vehicles ban.

DUH had filed the earlier case in Düsseldorf, and was active in a dozen more cities seeking to ban diesels to improve air quality. Its director Jürgen Resch said: 'We are very happy with these

judgements. We have established the right of cities to ban diesels from cities, and on both the Stuttgart and the Düsseldorf models. This is a great day for clean air in Germany.

‘We are not fighting against diesels but in favour of cleaner air. We’re also fighting for the nine million motorists who bought a diesel after being told by the car industry that they were buying a car that was clean, only to find they had emissions five or six times the legal limit and soon won’t be able to drive into certain cities. With this judgement, we can now force the car industry to devote a portion of its profits to correcting these vehicles and help us achieve cleaner air.’

T&E’s executive director William Todts said: ‘This court decision could become the Fukushima moment for diesel. Due to the relentless work of our member DUH, and the ClientEarth team, cities have a new weapon at their disposal to clean up our air when governments and regulators have failed.’

‘We should be careful that these dirty diesels don’t end up on the roads of Eastern and Central Europe, polluting cities like Warsaw and Sofia for years to come. At a minimum, second-hand cars should only be registered once they have been fixed and comply with emission limits.’

The rulings commit Stuttgart and Düsseldorf to maintaining NO<sub>2</sub> levels no higher than 40 µg/m<sup>3</sup> over a year. The resulting city centre bans will affect mostly Euro 4 and Euro 5 diesels. Cars with Euro 4 engines can be banned immediately, while most Euro 5s will have to be retrofitted with filters by September 2019 or be included in bans. The resale value of such cars is expected to suffer. The BVG said Euro 6 diesels are clean enough that they should be excluded from city bans.

The judgement provoked sharp falls in the value of the shares of leading German carmakers who are heavily dependent on diesels. Daimler shares fell 0.6%, BMW 0.8%, while Volkswagen, which has been fined for its ‘Dieselgate’ scandal of using software to cheat emissions regulations, saw its shares fall 2% immediately after the judgement.

Quelle/*Source*: [transportenvironment.org](http://transportenvironment.org)

## **Maut / Road Charges**

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

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

**Status-Quo:**

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

**Letzter Stand:** Während letzten Treffens des parlamentarischen Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) gab es eine ausführliche Aussprache zu den verschiedenen Punkten des ersten Mobilitätspakets. Die grundlegenden Details zum ersten Mobilitätspakets finden Sie im [Newsletter Juni-Juli 2017](#).

Die Frist für Änderungen der Vorschläge wurde auf den 20. Februar festgesetzt, und der TRAN-Ausschuss wird die Änderungen am 19. und 20. März prüfen.

#### ***Eurovignetten-Richtlinie (COM(2017)0275):***

In ihrem Berichtsentwurf fordert Berichterstatterin Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (S&D), das Bestreben der Kommission beizubehalten,



die Grundsätze der Verursacherprinzipien („Benutzer zahlt“ und „Verschmutzter zahlt“) anzuwenden. Die Berichterstatterin möchte einige Punkte verstärken, insbesondere die Ersetzung zeitabhängiger Gebühren (Vignetten) durch entfernungsabhängige Gebühren (Mautgebühren) für alle Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2026, die obligatorische Einführung einer Gebühr für externe Gebühren für Luft- oder Lärmbelästigung und die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, eine Gebühr für externe Kosten bei Verkehrsunfällen oder Pauschalbefreiungen für Randgebiete einzuführen. Darüber hinaus fordert sie einen sicheren Parkplatz auf mautpflichtigen Straßen. Was die Einnahmen aus der Gebührenerhebung anbelangt, so befürwortet der Revault d'Allonnes Bonnefoy die Zweckbindung der Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren für die Straßenerhaltung. Die Einnahmen aus Gebühren für externe Kosten sollten zur Unterstützung des emissionsarmen Verkehrs verwendet werden. In der anschließenden Aussprache unterstützten die Abgeordneten die Berichterstatterin in Bezug auf die Hauptziele der Umsetzung der Verursacherprinzipien. Die Abgeordneten forderten eine weitere Diskussion über das Niveau der Ambitionen in Bezug auf bestimmte Elemente, um das richtige Gleichgewicht zu finden. Die Abgeordneten haben insbesondere Fragen zur Ausdehnung der Maut auf Nebenstraßen oder Motorräder und zur Höhe der Ermäßigungen für Vielfahrer angesprochen. Es gab auch Fragen zur Subsidiarität der EU im Hinblick auf die obligatorische Zweckbindung der Einnahmen aus den Verkehrsentgelten. Der Bericht von Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy wird am 23. und 24. Mai im Ausschuss zur Abstimmung gestellt und anschließend auf einer Plenarsitzung des Parlaments im Juli behandelt. Der Rat, der derzeit unter dem Vorsitz Bulgariens steht, hat dazu keinen Zeitplan vorgelegt. Die Berichterstatterin ist besorgt über die "Mai 2019-Frist", da die Europawahlen Veränderungen in der Kommission und im Parlament mit sich bringen werden, was bedeuten könnte, dass das Mobilitätspaket auf der Prioritätenliste nach unten verschoben wird.

**Status Quo:**

*At the last meeting of the Parliamentary Committee on Transport and Tourism (TRAN), there was a detailed debate on the various points of the first mobility package. The basic details of the first mobility package can be found in the [June-July 2017 newsletter](#). The deadline for amendments to the proposals was set at 20 February and the TRAN Committee will examine the amendments on 19 and 20 March.*

**Eurovignette Directive (COM (2017)0275):**

*The rapporteur would like to reinforce a number of points, in particular the replacement of time-based charges (vignettes) by distance-based charges (toll charges) for all vehicles from 1 January 2026, the compulsory introduction of an external charge for air or noise pollution and the possibility for Member States to introduce a charge for external costs in the event of road accidents or flat-rate exemptions for peripheral areas. In addition, it calls for safe parking on toll roads. Revenue from external cost charges should be used to support low-emission transport. In the ensuing debate, MEPs supported the rapporteur on the main objectives of implementing the polluter pays principles. MEPs called for further discussion on the level of ambition with regard to certain elements in order to strike the right balance. In particular, MEPs raised questions concerning the extension of tolls to secondary roads or motorcycles and the level of discounts for frequent*



*travellers. There were also questions about EU subsidiarity with regard to the compulsory earmarking of revenue from transport charges. The Council, which is currently under the presidency of Bulgaria, has not presented a timetable for this. The rapporteur is concerned about the "May 2019 deadline", as the European elections will bring about changes in the Commission and Parliament, which could mean that the mobility package on the priority list will be moved down.*

### **Deutsche Infrastrukturabgabe / German "Infrastructure Fee"**

**Letzter Stand:** **(Unverändert)**

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

**Status Quo:** **(unchanged)**

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

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

**Letzter Stand:** 18/10/2017 Veröffentlichung der GEAR 2030 Schlussfolgerungen  
**Status Quo:**

*Publication of the GEAR 2030 Conclusions*

Bis/until 28/07/2017 Öffentliche Konsultation: Evaluation of the Intelligent Transport Systems (ITS) Directive (EAC beteiligte sich)

*Public Consultation: Evaluation of the Intelligent Transport Systems (ITS) Directive (EAC participates)*

14/06/2017 Veröffentlichung der „Certificate Policy for Deployment and Operation of European C-ITS“

*Publication of the „Certificate Policy for Deployment and Operation of European C-ITS“*

10/01/2017 Veröffentlichung des EC-Papiers „Building a European Data Economy“

*Publication of the EC-document "Building a European Data Economy"*

**Letzter Stand:** ***Europäische Strategie für C-ITS und Zugang zu Fahrzeugdaten***

Am 20. Februar stimmte der parlamentarische Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr über den INI-Bericht von Berichtersteller István Ujhelyi (S&D) ab. Ujhelyi begrüßt die Mitteilung der Kommission über die Strategie für die Einführung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (C-ITS) ab 2019 und hebt das Potenzial der digitalen Technologien und der damit verbundenen Geschäftsmodelle im Straßenverkehr hervor. Dieser INI-Bericht konzentriert sich auf vier Bereiche: Privatsphäre und Datenschutz, Cybersicherheit, Kommunikationstechnologien und Interoperabilität der Systeme. Die Kernaussage besteht darin, die Industriezweige zu ermutigen, ihre Kräfte zu bündeln (d.h. Telekommunikation, Automobilbau und Energieversorger), damit die Ergebnisse des digitalen Fortschritts ordnungsgemäß umgesetzt und angewandt werden können. Alle politischen Parteien einigten sich auf den Text, und er wurde mit großer Mehrheit angenommen.

Die Abstimmung bringt Unterstützung für einen gleichberechtigten Zugang zu Daten und Ressourcen im Fahrzeug und gewährleistet gleiche Wettbewerbsbedingungen für die gesamte Wertschöpfungskette im Automobilsektor. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt für die Europäische Kommission, um die gleiche Verpflichtung einzugehen. Die in der EU eCall-Verordnung 2015 festgelegte "interoperable, standardisierte, sichere und offene Telematikplattform" muss genutzt werden, um innerhalb der Amtszeit dieser Kommission robuste Rechtsvorschriften einzuführen. Die EU befindet sich an einem Wendepunkt. Erstmals in der Geschichte der Automobilbranche haben die Fahrzeughersteller die Möglichkeit, durch die rein technische Auslegung ihres Telematiksystems ganze vertikale Lieferketten zu steuern. Wird die Politik es einer kleinen Gruppe von Marktteilnehmern gestatten, das

Modell der Mobilitätsdienste zum Nachteil wettbewerbsfähiger Dienstleister neu zu kalibrieren? Diese Frage wird darüber entscheiden, ob der Markt für vernetzte und automatisierte Fahrzeuge innovativ und wettbewerbsfähig sein wird oder nicht. Sie wird darüber entscheiden, ob es auch in Zukunft eine Landschaft lebendiger, wettbewerbsfähiger KMU geben wird oder ob Brüssel eine zunehmend geschlossene Gestaltung von Telematiksystemen tolerieren wird, die zur Entstehung einiger weniger Industriegiganten führt, die in der Lage sind, die Märkte zu dominieren.

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

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

Diese Problematik bedarf einer genaueren Analyse auf Seite der EU, da es im Widerspruch zu den gerade getroffenen Regelungen steht. Darüber hinaus ist klar, dass die Kommission auch prüfen muss, wie dieser neuen Bestimmungen im Zeitalter der Vernetzung beibehalten werden können und wie der Zugang zu den Daten im Fahrzeug gewährleistet werden kann, um die Entwicklung des digitalen Innovationspotenzials zu ermöglichen.

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

#### ***European Strategy on C-ITS and access to car data***

*On 20 February the Parliamentary Committee on Transport and Tourism voted on the INI report by rapporteur István Ujhelyi (S&D) on the INI report. Ujhelyi welcomes the Commission's Communication on the strategy for the introduction of cooperative intelligent transport systems (C-ITS) from 2019 and highlights the potential of digital technologies and related business models in road transport. This INI report focuses on four areas: Privacy and data protection, cyber security, communication technologies and interoperability of systems. The key message is to encourage industries to join forces (i.e. telecommunications, automotive and utilities) to ensure that the results of digital progress can be properly implemented and applied. All political parties agreed on the text and it was adopted by a large majority.*

*The vote supports equal access to data and resources in the vehicle and ensures a level playing field for the entire value chain in the automotive sector. Now is the right time for the European Commission to make the same commitment. The "interoperable, standardized, secure and open telematics platform" set out in the EU eCall Regulation 2015 must be used to introduce robust legislation within the term of office of this Commission. The EU is at a*

turning point. For the first time in the history of the automotive industry, vehicle manufacturers have the opportunity to control entire vertical supply chains through the purely technical design of their telematics systems. Will the policy allow a small group of market participants to recalibrate the model of mobility services to the detriment of competitive service providers? This question will determine whether the market for networked and automated vehicles will be innovative and competitive or not. It will decide whether there will continue to be a landscape of vibrant, competitive SMEs in the future or whether Brussels will tolerate an increasingly cohesive design of telematics systems leading to the emergence of a few industrial giants capable of dominating the markets.

Open and free access to vehicle data is essential for fair competition, innovation and independent entrepreneurship, especially in the automotive aftermarket. From the consumer's point of view, the possibility of free and brand-independent garage and breakdown service selection remains open.

However, vehicle manufacturers have begun to introduce new measures such as proprietary electronic certificates that prevent independent operators from accessing the OBD port. Recent research by the EGEA (European Garage and Test Equipment Association) has shown that a vehicle manufacturer of three of the latest models in the latest series can only allow limited or no longer possible data communication between OBD connectors and multi-brand diagnostic devices. The option of having older vehicles, in particular, repaired in an independent workshop with significantly cheaper ID parts is no longer necessary. This will lead to cost increases in service and repair and thus to higher overall costs.

This problem needs to be analyzed more closely on the EU side, as it is in contradiction with the regulations that have just been adopted. Furthermore, it is clear that the Commission must also examine how this new regulation can be maintained in the age of networking and how access to in-vehicle data can be guaranteed in order to develop the potential for digital innovation.

## **Straßenverkehrssicherheit / Road Safety**

### **Letzter Stand** **Status Quo:**

19/12/2017	Vorstellung des INI-Berichts zum Thema Tacho-Manipulation  <i>Presentation of 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

*Publication of the Report of the Commission to the Parliament and the Council: Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU*

**Nächster Schritt** Bis/*Until* Veröffentlichung von Legislativvorschlägen für  
**Next Step:** 03/2018 überarbeitete Fahrzeugsicherheitsnormen

*Publication of legislative proposals for revised vehicle safety standards*

**Letzter Stand:** ***Sicherheit von Fahrzeugen und Fußgängern (ausstehend):***

Die Europäische Kommission wird voraussichtlich am 2. Mai 2018, fast ein Jahrzehnt nach der letzten Aktualisierung, eine längst überfällige Aktualisierung der Vorschriften für die Fahrzeugsicherheit bekannt geben. Die EU bereitet derzeit auch eine Strategie für die Straßenverkehrssicherheit für die nächsten zehn Jahre vor. Diese Pläne müssten dann von den EU-Mitgliedstaaten und dem Parlament gebilligt werden. Am 14.11.2017 verabschiedete das Parlament in der ersten Lesung mit 593 gegen 39 Stimmen bei 53 Enthaltungen die Resolution mit dem Titel „Leben retten: Mehr Sicherheit für Autos in der EU“ (Saving Lives: boosting car safety in the EU). Die Resolution steht vor dem Hintergrund, dass jedes Jahr auf Europas Straßen etwa 25.500 Menschen sterben und etwa 135.000 schwer verletzt werden. Die Abgeordneten betonten, dass wirksamere Maßnahmen ergriffen werden müssen, wenn das Ziel (keine Todesopfer) erreicht werden soll. Das Parlament betonte die Notwendigkeit effizienterer und regelmäßigerer Straßenkontrollen der Fahrer, um die Hauptursachen für Unfälle (ungeeignete Geschwindigkeit, Ablenkung, Fahren unter Alkoholeinfluss oder Drogeneinfluss und übermäßige Ermüdung) zu bekämpfen. Alle Details zu der Resolution finden Sie im Newsletter [November-Dezember 2017](#).

Autonome Notbremsen, intelligente Geschwindigkeitsassistenzsysteme und Spurhaltesysteme könnten so effektiv zur Reduzierung von Verkehrstoten beitragen wie der Sicherheitsgurt. Aber wir nur dann die größten Sicherheitsgewinne sehen, wenn sie in allen Autos eingebaut sind. Sie als Sonderausstattung oder nur bei Premium-Modellen wie heute anzubieten, reicht nicht aus. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Mitgliedsstaaten den Automobilherstellern wieder einmal eine leichte Fahrt ermöglichen. Sie mögen argumentieren, dass die volle Autonomie unmittelbar bevorsteht. Das ist in der Tat das Argument, das wir und unsere Kollegen in ganz Europa heutzutage oft hören. Aber es wäre eine Katastrophe, jetzt zu warten oder zu vermeiden. Vor allem dann, wenn, wie es wahrscheinlich ist, die volle Autonomie mit enormen praktischen Hindernissen bei der Umsetzung konfrontiert ist.

Die EU sollte vorschreiben, dass Alkoholsperren in alle neuen Fahrzeuge eingebaut werden, die von wiederkehrenden Alkoholtätern benutzt werden. Dies sind Empfehlungen des Europäischen Rates für Verkehrssicherheit

(ETSC), der einen neuen Bericht verfasst hat, welcher sich mit der Frage beschäftigt, wie die Zahl der jährlich in der Europäischen Union durch Alkohol am Steuer verursachten 5000 Todesfälle verringert werden kann.

**Status-Quo:** *Safety of vehicles and pedestrians (pending):*

*The European Commission is expected to announce a long overdue update of the vehicle safety rules on 2 May 2018, almost a decade after the last update. The EU is also preparing a road safety strategy for the next ten years. These plans would then have to be approved by the EU Member States and Parliament. On 14.11.2017, Parliament adopted the resolution entitled "Saving Lives: boosting car safety in the EU" at first reading on 14.11.2017 with 593 votes to 39 and 53 abstentions. The resolution is based on the fact that approximately 25,500 people die and about 135,000 are seriously injured every year on Europe's roads. MEPs stressed the need for more effective action to achieve the target (no fatalities). Parliament stressed the need for more efficient and regular road checks on drivers to combat the main causes of accidents (unsuitable speed, distraction, driving under the influence of alcohol or drugs and excessive fatigue). All details on the resolution can be found in the [November-December 2017 newsletter](#)*

*Autonomous emergency brakes, intelligent speed assistance systems and lane keeping systems could contribute to reducing road deaths as effectively as the seat belt. But we can only see the greatest safety gains if they are built into all cars. Offering them as optional extras or only for premium models like today is not enough. There is a danger that the EU member states will once again allow car manufacturers to travel with ease. You may argue that full autonomy is imminent. This is indeed the argument that we and our colleagues throughout Europe often hear today. But it would be a disaster to wait or to avoid now. Particularly when, as is likely to be the case, full autonomy is confronted with enormous practical obstacles to implementation.*

*The EU should require alcohol barriers to be fitted in all new vehicles used by recurrent alcohol offenders. These are recommendations of the European Council for Road Safety (ETSC), which has drawn up a new report on how to reduce the number of 5000 deaths per year caused by drink-driving in the European Union.*

**Presse/Press: New EU vehicle safety standards essential to reducing child road deaths**

26/02/2018

More than 8,000 children aged 0-14 years have been killed in road traffic collisions over the last ten years in the European Union, new data show. Half of the children killed were travelling in cars, a third were walking and 13% were cycling, according to a report published today by the European Transport Safety Council (ETSC).

One in every 13 child deaths in the European Union occurs as a result of a road collision.

The European Commission is expected to announce a long-overdue update of vehicle safety regulations on 2 May 2018, almost a decade since the last update. The EU is also currently preparing a road safety strategy for the next ten years.



ETSC says that measures that can reduce speeding are critical to preventing the deaths of more children and is calling for the EU to require vehicle safety technologies such as Intelligent Speed Assistance (ISA) and Automated Emergency Braking (AEB) that can detect pedestrians and cyclists to be fitted as standard on all new cars.

Antonio Avenoso, Executive Director of ETSC said:

“Smart, cost-effective and proven vehicle safety technologies such as Automated Emergency Braking and Intelligent Speed Assistance could be as important for saving kids lives as the seatbelt. But the real change will only come when, just like with seatbelts, these technologies are fitted on every car as standard, not as an optional extra on a select few.

“Not a day goes by without a politician or a carmaker promising that autonomous cars will solve the road safety problem. But if that day comes, it will take decades. By 2030 perhaps there will already be a few million automated cars on the world’s roads, compared to more than a billion other vehicles, many of which will be those leaving factories this year. There is a grave risk that governments ignore the huge safety benefits that can be achieved by installing proven driver assistance technologies today.”

The report also shows that absent, inappropriate or incorrectly fitted child seats remain a significant problem across the EU. According to the World Health Organization, correctly installed and used child restraints reduce the likelihood of a road death by up to 80%. ETSC is calling for better education, more enforcement and reduced VAT on child seats – permissible under EU law, but so far only put in place by Croatia, Cyprus, Poland, Portugal and the UK.

ETSC is also calling for EU Member States to introduce well-enforced 30 km/h / 20 mph zones in areas with high levels of walking and cycling, and around schools.

The data show that Sweden has the lowest rate of child road deaths in the European Union. At the other end of the spectrum, children in Romania are seven times more likely to die in a road collision.

A number of EU countries have also reduced child road deaths faster than other road deaths over the last decade including Hungary, Croatia, Greece, Portugal, The Netherlands, Spain and the UK in particular.

Quelle/*Source*: [etsc.eu](http://etsc.eu)

## **Meldungen zu weiteren Themen / Reports on further topics**

### **Presse/Press: Europe powers up in battery contest with Asia**

12/02/2018

***As demand for electric cars soars, European carmakers are sourcing most of their batteries from Asia.***

Growing numbers of electric cars are being sold around the world, and more than half of the batteries that power them are made in China.

The worry that the EU will lose out in the fast rising industry is prompting Brussels to try and supercharge Europe’s battery sector.



A European Commission initiative called the Battery Alliance, aimed at forging tighter links among carmakers, governments and banks, held its second summit in Brussels on Monday.

EU sales of electric vehicles are set to boom from 126,000 in 2017 to 200,000 this year, according to figures from forecasting agency LMC Automotive. As demand ramps up both for cars and in-home power storage systems, the European battery market could be worth €250 billion by 2025, or a third of the global total, said Maroš Šefčovič, the Commission vice president for the energy union.

A fast-growing industry of that scale is beyond the reach of any single EU country, he said.

Some 51 percent of global battery manufacturing capacity is in China. That rises to 88 percent when South Korea and Japan are included, according to 2014 figures. That ties Europe's electro-mobility push to technology developed and produced thousands of kilometers away.

The European idea isn't to replicate a single battery champion in the way Airbus consolidated the aircraft industry. Instead, the plan is to better coordinate existing players, helped by better regulation, lots of government cash and a focus on research and development.

An industry-led action plan is due at the end of this month laying out 20 key priorities needed to forge progress.

"We are in the center of the biggest and deepest change in the automotive industry since its beginning," Matthias Machnig, state secretary at the German economy ministry, said after the meeting. "We would be naive to think we can handle battery technology as a commodity that can be bought anywhere in the world."

Rather than buying in bulk from Asia, the EU should develop a vibrant lithium-ion cell production industry that will keep Europe's automakers competitive, he argued.

Without that, the car industry will gravitate to the cheapest source of production. Auto giants like BMW, Renault and Daimler already outsource cell production to Asia but do the packaging and final assembly themselves in Europe.

"We cannot differentiate ourselves by the cell used, but rather by how efficiently the battery system works," one German car industry official said. "The situation could be different in the next generation of cell technology, the post-lithium ion technology that is expected to be ready for series production by 2025. However, from our point of view, this is not necessarily a business for a car manufacturer, but for suppliers."

Sourcing batteries in Europe is going to be enormously expensive.

Volkswagen plans to launch 20 new electric models by 2020 and sell 3 million such vehicles by 2025 as it looks to steer past the Dieseltgate scandal. To meet that demand, the carmaker would need a production site six times the size of Tesla's gigafactory in Nevada, VW's Chief Technical Officer Ulrich Eichhorn said in an interview last year.

"In Germany, energy costs alone would probably rule out a factory, so we'd have to find a solution for that," said Eichhorn. His company estimates batteries will constitute some 30 to 40 percent of vehicle production costs.

Germany's Daimler expects to open a facility near Dresden later this year to make its own cells, and the company plans to build battery plants close to its non-European factories as well.

"We put a great emphasis on building [batteries] in our own factories," said Markus Schäfer, who deals with battery supply on the board of Mercedes-Benz, which wants to have six plants on three continents. "As we are close to our vehicle plants we can ensure the optimal supply of production."

Despite the scale of the challenge, Monday's summit resulted in only a trickle of money going to battery production. The European Investment Bank said it had approved a loan of €52.5 million for the construction of a battery plant in northern Sweden by Northvolt — its first investment in the sector.

As Europe works on multipoint action plans, Asian players are already stepping in.

South Korea's LG Chem started work on its own production facility in the Polish city of Wrocław in 2016. The plant will have the capacity to churn out 100,000 car batteries each year, with the company promising it will be a "mecca of battery production" less than 200 kilometers from the German border.

That puts pressure on European countries to move quickly.

"If we don't do it now we are out of the game for many, many years," said Machnig.

Quelle/*Source*: [politico.eu](http://politico.eu)

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

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 19/04/2018  
*Transport, Telecommunications and Energy Council*

Rat für Wettbewerb / 12/03/2018  
*Competitiveness Council*

Rat für Justiz und Inneres / 08/03/2018  
*Council of Justice and Home Affairs*

Rat für Umwelt / 05/03/2018  
*Council of Environment*

**Plenum / Plenary** 12-15/03/2018 (Agenda)

**Ausschüsse / Committees**

Umwelt / *Environment (ENVI)* 12/03/2018 (Agenda, forthcoming)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 21-22/03/2018 (Agenda)  
*Internal Market / Consumer*

Justiz und Inneres (LIBE) 05/03/2018 (Agenda)  
 08/03/2018 (Agenda)  
*Justice & Home Affairs*

Verkehr / *Transport (TRAN)* 05/03/2018 (Agenda)  
 - Item 6: Odometer manipulation

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

17/05/2018 Connected Cars Europe

**EAC-Veranstaltungen / EAC-Events**

13-14/03/2018 EAC-Frühjahrsitzung / *EAC-Spring Meeting*

05-06/11/2018 EAC-Herbstsitzung / *EAC-Fall Meeting*