



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

EAC – NEWSLETTER

April – Mai / April – May 2018

THEMEN / CONTENTS	Seite / Page
Fahrzeugemissionen & Tests / Car Emissions & Tests	1
Presse/Press: Dieselgate – Parliament endorses agreement on Type Approval of motor vehicles ...	7
Maut / Road Charges	9
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges (pausiert / paused).....	9
Deutsche Infrastrukturabgabe / German “Infrastructure Fee“	9
Presse/Press: „Europaweite Maut kann nicht angewendet werden ohne Deutschland“	10
Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data	11
Straßenverkehrssicherheit / Road Safety	13
Termine / Dates	18
Sitzungstermine / Meeting Dates.....	18
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)	19
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events.....	19

Fahrzeugemissionen & Tests / Car Emissions & Tests

Letzter Stand: Status Quo:	07/12/2017	Vorläufige Einigung in den Trilogverhandlungen zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz (2016/0014/COD) <i>Preliminary agreement reached in the triologue negotiations on type-approval and market surveillance of motor vehicles (2016/0014/COD)</i>
	08/11/2017	Vorschlag für CO ₂ -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 Alle neu zugelassenen Fahrzeugmodelle werden nach WLTP geprüft und müssen den RDE-Konformitätsfaktor (NO _x) 2,1 einhalten; für Ottomotoren gilt ein verschärfter Partikelgrenzwert von 6×10^{11} pro Kilometer (Euro 6c). <i>Entry into force of the new emission tests WLTP and RDE</i> <i>All new car types are tested according to WLTP and must comply with the RDE compliance factor (NO_x) 2.1; For ottomotors, a stricter particle limit of 6×10^{11} per kilometer (Euro 6c) applies.</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 CO ₂ -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 (<u>2017/1151</u>) mit entsprechenden Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der EU (RDE 3) <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>

Nächster Schritt: 08/03/2018- Öffentliche Konsultation: Verbesserung der
Next Step: 05/04/2018 Emissionsvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge

Public Consultation: Improving the emissions legislation for Light Duty Vehicles

Letzter Stand: Seit dem 1. September 2017 sind neue und verbesserte Pkw-Emissionstests vorgeschrieben: Tests unter realen Fahrbedingungen (Real Driving Emissions - RDE) und ein verbesserter Labortest (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure - WLTP). Nun hat die Kommission diese Tests weiter überarbeitet.

WLTP 2

Die Mitgliedstaaten haben am 3. Mai in der TCMV über das 2. WLTP-Gesetz (WLTP 2nd Act) abgestimmt, das den Labortest verbessert, um repräsentativere CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte zu erhalten. Der Kommissionsvorschlag verschärft die Prüftoleranzen und führt ein neues, an die WLTP angepasstes Verdunstungsemissionsverfahren (EVAP) ein. Mit dem Vorschlag wird ab 2021 auch die Verpflichtung eingeführt, dass alle neuen Pkw und Transporter eine standardisierte und zugängliche Überwachung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs an Bord des Fahrzeugs haben müssen. Der Kraftstoffverbrauch steht in direktem Zusammenhang mit den CO₂-Emissionen. Die neue Funktion, das so genannte On-Board-Kraftstoffverbrauchsüberwachungsgerät, ermöglicht damit erstmals den Vergleich von Laborergebnissen für CO₂-Emissionen mit der durchschnittlichen realen Fahrsituation. Dies wird auch den Verbrauchern wertvolle Informationen liefern. Nach einer dreimonatigen Prüfung im Europäischen Parlament und im Rat wird die Kommission den Vorschlag annehmen, der dann ab dem 1. Januar 2019 gilt.

RDE 4

Am 3. Mai 2018 einigten sich die Mitgliedstaaten des Technischen Ausschusses für Kraftfahrzeuge (Technical Committee on Motor Vehicles – TCMV) auf den Vorschlag der Kommission, die RDE-Gesetzgebung weiter zu stärken. Das 4. RDE-Gesetz/-Packet gewährleistet eine transparente und unabhängige Kontrolle der Emissionen von Fahrzeugen während ihrer Lebensdauer. Die Typgenehmigungsbehörden müssen jedes Jahr die Emissionen bereits in Verkehr befindlicher Fahrzeuge überprüfen (in-service conformity (ISC)-Prüfung). Typgenehmigungsbehörden, unabhängige Parteien und die Kommission können offiziell anerkannte Prüfungen durch akkreditierte Laboratorien und technische Dienste durchführen. Unter Berücksichtigung der neuesten Verbesserungen in der Messtechnik führt das RDE 4 eine erste Reduzierung des Konformitätsfaktors ein, der den technischen und statistischen Schwankungen bei RDE-Messungen Rechnung trägt, von 1,50 auf 1,43. Die Kommission wird den Konformitätsfaktor weiter überprüfen, um ihn so bald wie möglich, spätestens aber bis 2023, auf 1 zu senken. Die nächste Reduktion ist für 2019 geplant. Schließlich enthält das Gesetz eine neue, transparente, robuste und einfache Methode zur Bewertung der tatsächlichen Fahremissionen und zur Sicherstellung, dass die Fahrzeuge während solcher Tests ordnungsgemäß gefahren werden. Nach

der positiven Abstimmung im Komitologieverfahren wird der Vorschlag dem Europäischen Parlament und dem Rat für einen Zeitraum von drei Monaten übermittelt. Sie wird dann von der Kommission angenommen und im Amtsblatt der EU veröffentlicht und gilt ab 1. Januar 2019.

Auch wenn die Überarbeitungen in vielerlei Hinsicht zu begrüßen sind (z.B. Stärkung der nationalen Typgenehmigungsbehörden), ist es doch bedauerlich, dass in der finalen Vereinbarung ein essentieller Punkt bezüglich der Konformitätsprüfungen (ISC) rausgenommen wurde. So erlaubt die finale Vereinbarung es nicht mehr, dass Konformitätsprüfungen von unabhängigen Dritten durchgeführt werden. Der vorliegende Vorschlag erwähnt lediglich technische Dienstleistungen und private Laboratorien. Bedenkt man, dass der Dieselmotortest von unabhängigen Laboren in den USA aufgedeckt wurde, ist es doch bedauerlich, dass die EU genau dies nun ausschließt.

Ebenfalls in der Kritik steht, dass der erforderliche Mindestanteil der zu prüfenden Fahrzeuge (-5 % pro Fahrzeughersteller) zu gering ist, zumal die meisten Euro-6-Norm-Fahrzeuge unter realen Bedingungen die gesetzlichen NOx-Grenzwerte massiv überschreiten.

Typgenehmigung¹

Nachdem das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission am 7. Dezember eine Einigung in den Trilogverhandlungen über den Kommissionsvorschlag zur Typgenehmigung vom Januar 2016 erzielt hatten, hat das Parlament am 18. April mit 547 zu 83 Stimmen bei 16 Enthaltungen eine stärkere europäische Aufsicht über das Zulassungssystem für Kraftfahrzeuge beschlossen, um sicherzustellen, dass die Vorschriften in der gesamten EU einheitlich und wirksam angewandt werden.

Die neue Verordnung über die Zulassung von Kraftfahrzeugen für den Straßenverkehr und die anschließende Kontrolle klärt die Zuständigkeiten der nationalen Typgenehmigungsbehörden, Prüfstellen und Marktüberwachungsstellen, um sie unabhängiger zu machen und Interessenkonflikte zu vermeiden. Nach den neuen Vorschriften muss jedes EU-Land jedes Jahr eine Mindestzahl von Fahrzeugkontrollen durchführen, d.h. mindestens eine von 40 000 neuen Kraftfahrzeugen, die im Vorjahr in diesem Mitgliedstaat zugelassen wurden. Mindestens 20 % dieser Prüfungen müssen emissionsbezogen sein. Für Länder mit einer geringen Anzahl von Pkw-Zulassungen werden mindestens fünf Tests durchgeführt.

Die EU-Kommission wird auch in der Lage sein, Tests und Inspektionen von Fahrzeugen durchzuführen, um die Einhaltung der Vorschriften zu überprüfen, EU-weite Rückrufaktionen auszulösen und Verwaltungsstrafen von bis zu 30 000 EUR pro nicht konformem Fahrzeug zu verhängen.

¹ Die neue Typgenehmigungsverordnung ist ein Rahmen, der die Hauptbestandteile der Fahrzeug-Typgenehmigung und alle zugrunde liegenden Themen regelt, die für eine solche Genehmigung relevant sind, wobei RDE und WLTP nur zwei Aspekte einer viel umfassenderen Reihe von technischen Anforderungen an die Umwelt- und Sicherheitsleistung (z. B. Emissionen, Beleuchtung, Crashesicherheit, Bruchsicherheit, Fußgängerschutz) für die Gesamtgenehmigung eines Fahrzeugs sind. Diese Systeme werden notwendigerweise unabhängig voneinander an kompletten (Prototyp-)Fahrzeugen gegen detaillierte technische Vorschriften und nach einer ähnlichen Verfahrenslogik getestet.

Die Gesetzgebung führt ein neues Prüfsystem ein, um sicherzustellen, dass Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer innerhalb der Emissionsgrenzwerte bleiben. Die Prüfstellen (sog. "Technische Dienste") werden regelmäßig und unabhängig auditiert.

Autobesitzer erhalten eine Rückerstattung, wenn sie Reparaturen an Fahrzeugen durchführen, um Probleme später durch einen Rückruf des Herstellers zu beheben, und unabhängige Werkstätten haben Zugang zu relevanten Informationen über Fahrzeuge, um mit den Händlern konkurrieren und die Preise senken zu können.

Die Verordnung muss noch vom anderen Mitgesetzgeber, dem Rat der EU, förmlich angenommen werden. Die neuen Vorschriften gelten ab 1. September 2020.

Es ist positiv zu bewerten, dass die vorläufige Einigung weitestgehend den Forderungen des Parlaments entspricht. Somit garantiert die aktuelle Fassung Grundanforderungen für die Marktüberwachung bei gleichzeitiger Klärung der Kompetenzen zwischen EU und Mitgliedsstaaten, was zuvor angesichts teilweise überschneidender oder nicht geklärter Kompetenzen nicht der Fall war. Das trotz großen Widerstands die Kommission nun befugt werden soll sowohl Prüfungen und Kontrollen durchzuführen sowie Sanktionen zu verhängen, ist eine ebenfalls positive Überraschung. Jedoch ist davon auszugehen, dass diese Befähigung gegen andere Bestimmungen eingetauscht wurde. So haben einige Mitgliedstaaten erfolgreich eine Bestimmung des Kommissionsvorschlags, welche die Automobilhersteller daran gehindert hätte, die Prüflaboratorien der nationalen Behörden zu finanzieren, nicht berücksichtigt. Ebenso wurde eine Bestimmung ausgelassen, die es unabhängigen Mitgliedern ermöglicht hätte, Teil eines Forums von Vertretern aus den Mitgliedstaaten zu sein, dass das Zulassungssystem für Kraftfahrzeuge überwacht.

Angenommener Text: [Verordnung über die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen](#)

FAQ Typp Genehmigung [hier](#)

Status-Quo:

Since September 1, 2017, new and improved passenger car emission tests have been mandatory: Real Driving Emissions (RDE) tests and an improved World Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP). The Commission has now further revised these tests.

WLTP 2

Member States voted on 3 May in the TCMV on the 2nd WLTP Act (WLTP 2nd Act), which improves the laboratory test in order to obtain more representative CO2 emission and fuel consumption values. The Commission proposal tightens test tolerances and introduces a new evaporation emission procedure (EVAP) adapted to the WLTP. The proposal also introduces an obligation from 2021 that all new passenger cars and vans must have standardized and accessible monitoring of fuel and energy consumption on board the vehicle. Fuel consumption is directly related to CO2 emissions. The

new function, the so-called on-board fuel consumption monitoring device, makes it possible for the first time to compare laboratory results for CO₂ emissions with the average real driving situation. This will also provide valuable information to consumers. After three months of examination by the European Parliament and the Council, the Commission will adopt the proposal, which will apply from 1 January 2019.

RDE 4

On 3 May 2018, the Member States of the Technical Committee on Motor Vehicles (TCMV) agreed on the Commission's proposal to further strengthen RDE legislation. The 4th RDE law/package ensures transparent and independent control of vehicle emissions during its lifetime. The type-approval authorities must check the emissions of vehicles already on the road every year (in-service conformity (ISC) test). Type-approval authorities, independent parties and the Commission may carry out officially recognised tests by accredited laboratories and technical services. Taking into account the latest improvements in metrology, RDE 4 introduces an initial reduction in the conformity factor to take account of technical and statistical variations in RDE measurements, from 1.50 to 1.43. The Commission will continue to review the conformity factor with a view to reducing it to 1 as soon as possible and by 2023 at the latest. The next reduction is planned for 2019. Finally, the law contains a new, transparent, robust and simple method for assessing actual driving emissions and ensuring that vehicles are driven properly during such tests. Following the positive vote in the comitology procedure, the proposal will be forwarded to the European Parliament and the Council for a period of three months. It will then be adopted by the Commission and published in the Official Journal of the EU and will apply from 1 January 2019.

Although the revisions are welcome in many respects (e.g. strengthening of national type-approval authorities), it is regrettable that an essential point concerning conformity testing (ISC) has been removed from the final agreement. Thus, the final agreement no longer allows conformity tests to be carried out by independent third parties. This proposal only mentions technical services and private laboratories. Considering that the diesel fraud has been detected by independent laboratories in the US, it is regrettable that the EU is now excluding precisely this.

There is also criticism that the minimum proportion of vehicles to be tested (- 5 % per vehicle manufacturer) is too low, especially as most Euro 6 standard vehicles exceed the statutory NO_x limits massively under real conditions.

Type Approval²

Following agreement reached by the European Parliament, the Council and the Commission on 7 December in the triologue negotiations on the

² *The new type-approval regulation is a framework that governs the main components of vehicle type-approval and all the underlying topics that are relevant for such approval. While they are both very important, RDE and WLTP are merely two aspects of a much broader set of technical requirements for environmental and safety performance (e.g. emissions, lighting, crashworthiness, braking, pedestrian protection) to overall approve a car. These systems are necessarily tested independently from each other, on complete (prototype) vehicles against detailed technical prescriptions and by following a similar procedural logic.*

Commission's January 2016 type-approval proposal, on 18 April Parliament decided by 547 votes to 83 with 16 abstentions to strengthen European supervision of the motor vehicle registration system to ensure that the rules are applied uniformly and effectively across the EU.

The new Regulation on the registration and subsequent control of motor vehicles clarifies the responsibilities of national type-approval authorities, testing bodies and market surveillance bodies in order to make them more independent and avoid conflicts of interest. The new rules require each EU country to carry out a minimum number of vehicle inspections each year, i.e. at least one of 40 000 new vehicles registered in that Member State last year. At least 20 % of these tests shall be emission related. For countries with a small number of car registrations, at least five tests are carried out. The Commission will also be able to carry out tests and inspections of vehicles to verify compliance, trigger EU-wide product recalls and impose administrative penalties of up to €30,000 per non-compliant vehicle. Legislation introduces a new testing system to ensure that vehicles remain within the emission limits throughout their life cycle. The test centres (so-called "technical services") are audited regularly and independently. Car owners are reimbursed when they carry out repairs to vehicles in order to solve problems later by recalling the manufacturer, and independent repairers have access to relevant information on vehicles in order to compete with the dealers and reduce prices.

The Regulation has yet to be formally adopted by the other co-legislator, the Council of the EU. The new rules will apply from 1 September 2020.

It is a good thing that the provisional agreement largely meets Parliament's demands. The current version thus guarantees basic requirements for market surveillance while clarifying competences between the EU and member states, which was not previously the case in view of partially overlapping or unclear competences. It is also a positive surprise that, despite great resistance, the Commission should now be empowered to carry out audits and inspections and impose sanctions. However, it can be assumed that this qualification has been exchanged for other provisions. Some Member States have successfully ignored a provision of the Commission's proposal which would have prevented car manufacturers from financing the testing laboratories of national authorities. It also omitted a provision that would have allowed independent members to be part of a forum of representatives from the Member States to monitor the registration system for motor vehicles.

Adopted text: [Regulation on the approval and market surveillance of motor vehicles](#)

FAQ type approval [here](#)

Presse/Press: Dieselgate – Parliament endorses agreement on Type Approval of motor vehicles

20/04/2018

On April 17, the European Parliament discussed the provisional agreement reached on the Report on Approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, by Daniel Dalton (ECR, UK). MEPs were generally pleased with the progress made with this new legislation in the context of the Dieselgate and the findings of the Committee of inquiry into Dieselgate. MEPs welcomed the establishment of tougher requirements for car manufacturers and Member States' authorities and better control and oversight by the European Commission. The Greens and S&D Group Members regretted that the report was not more ambitious and that they failed to create an independent EU agency to be tasked with the type approval of vehicles and market surveillance. MEPs were also particularly pleased that the new system would help restore consumer confidence and called for consumers having been misled in Dieselgate scandal to receive compensation as happened in the USA.

The following day, the European Parliament endorsed the provisional agreement reached in trilogue with 547 votes in favour, 83 votes against and 16 abstentions.

Daniel Dalton (ECR, UK) began by saying that this file represented a strong Europe-wide response to the Dieselgate scandal. He believed that this legislation would make cars safer and cleaner and, combined with RDE testing, would ensure that a Dieselgate would not happen again. While acknowledging the unique system that Europe has, namely national type approvals, which are mutually recognised across all EU countries, he said that Dieselgate had exposed some of its limitations due to the testing process, lack of enforcement and lack of market surveillance.

For years, motorists have suspected that the advertised fuel performance of their vehicles was inaccurate and exaggerated, Mr Dalton went on. "They were a joke, in fact", he said. No one believed them, and Dieselgate proved them right. Millions of cars bought in good faith had been mis-sold due to deliberate attempts to manipulate laboratory test results. To many, it appears that Dieselgate affected everyone apart from the manufacturers who are to blame. Those affected are still waiting for proper compensation, whereas in the US, compensation has already been paid. So, motorists in Europe are angry, and they are rightly asking what the EU is doing about it. "We should all be concerned as well about the environmental damage of this, particularly in cities with poor air quality", he said.

Mr Dalton said that, overall, Dieselgate had undermined trust in diesel vehicles. In his opinion, this package creates a rigorous and transparent framework for approving and checking the cars on EU's roads for emissions and safety. The new rules also guarantee safety standards. Airbags and seatbelts are all covered in these rules. New testing, too, will ensure that environmental protections are upheld. Transparent testing is essential to ensuring that cars are safe and clean. Test results will, for the first time, be easily available for third parties online, who can check and verify results for cheating.

When something goes wrong, there must be a capacity to act, Mr Dalton was convinced, and under this regulation there are, for the first time, proper requirements for national authorities to significantly fine manufacturers at fault. If the national authorities fail to act, the Commission can levy fines instead. That European involvement and oversight is repeated in many parts of this regulation.

Mr Dalton confessed he was naturally sceptical of giving power to the Commission, but this scandal showed an umpire was needed to renew the trust that is needed in a system of national mutual recognition, he added. The Commission will be carrying out regular reviews of type approval authorities who allow cars to drive on the road to make sure that they are doing their job. There will also be a forum, chaired by the Commission, providing greater oversight and sharing best practice of

national authorities. Once cars are on the road, national authorities, who failed to do so in the past, now have to check them. Hundreds of cars a year will be checked, with the spread of models and types to ensure that cheating will be caught.

The European Commission is also mandated to undertake spot checks on cars across the Union, targeted based on information Member States have to provide on their surveillance programmes. A double-check system to ensure that if another Volkswagen ever happened, it would be discovered quickly. Vehicles found not in conformity will also be subject to a rapid EU-wide recall system where needed.

For people affected by Dieselgate, this regulation makes the law clear that if consumers carry out repairs themselves to faulty vehicles later subject to recalls, they will be reimbursed for the costs incurred. Consumers also rely on an independent and healthy aftermarket for local and good-quality service.

Mr Dalton was pleased to have achieved improved access to manufacturer information for independent repairers. This makes the market stronger for the benefit of consumers.

In conclusion, this regulation delivers a stronger, more transparent system to ensure cars on our roads are safe and clean. It delivers for car owners, for the environment and for manufacturers, with standards fairly applied and appropriately applied across the board. Mr Dalton thanked all the shadow rapporteurs for their work, and Cameron Smith and Alex Davis in his office for the immense work that they have done. He looked forward to hearing his colleagues' views in the debate.

Elżbieta Bieńkowska, Commissioner in charge of Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, was glad to be present at the debate in the Parliament as it allowed her to underline the importance she attached to this proposal

"Dieselgate opened our eyes and showed the need for far-reaching reforms", she said. The EMIS Committee and the Commission's own investigations revealed the shortcomings of the present system. She said that what they have discovered was not only concerning Volkswagen. The whole industry operated in a grey zone. Almost all companies bent the rules, some even cheated and the EU's type-approval authorities took their enforcement responsibilities very lightly.

"We are faced with a systemic failure of the type-approval system in Europe. That needs to change radically and it needs to change urgently", Commissioner Bieńkowska said. Enforcement of the type-approval framework is the responsibility of the Member States, she emphasised, but the last two years have shown that only a few of them have taken serious action against emission-cheating.

She informed that no car manufacturer has been fined for cheating so far, and only a few Member States have issued mandatory calls for non-compliant cars. This is one of the reasons she has consistently called for a reshuffle of the whole approval system, more checks on the ground and more EU governance.

In her view, the proposals that the Parliament would vote on the following day are a key instrument to achieve this. She reiterated her support for the Parliament's request for compensation for consumers. She agreed that the situation in the EU was wrong when companies refused to compensate consumers for misleading information on environmental performance.

Commissioner Bieńkowska then referred to the previous week's adoption by the Commission of the New Deal for Consumers initiative. It proposes legal instruments on representative actions and possibilities for consumer redress. At the last trilogue in December, as part of the discussion on penalties, the Parliament asked the Commission to make a declaration referring to the adoption of the New Deal for Consumers package to better protect consumers and ensure a more effective consumer redress mechanism, she recalled.

She had the pleasure of confirming that the text of this declaration, together with the other declarations, is being transmitted to Parliament's services. If such rules had been in place when the Dieselgate scandal broke out, consumer organisations and independent public bodies could have launched representative actions and sought redress for the consumers affected. With this proposal, once adopted, victims of unfair commercial practices will be in a position to obtain remedies collectively, Ms Bieńkowska clarified.

Commissioner Bieńkowska welcomed the agreement between the Parliament and the Council. She looked forward to having a final deal tomorrow. With this vote, she said that the Parliament would send a strong and clear message to the players in this sector. She was equally pleased that the final outcome upheld most of the proposals from the Commission and improved some of them.

She was especially happy that the main pillars of the Commission's proposals were confirmed. In her view, they are reinforcing the independence and quality of approvals that allow a car to be placed on the market, introducing an effective market surveillance system to ensure that cars placed on the market comply with EU rules, not only at the time of approval, but also when they circulate on the roads, and reinforcing the whole system with greater European oversight to ensure a coherent implementation throughout Europe.

Those three points are really crucial to ensuring that everyone involved complies fully with the rules and applies the requirements in a harmonised way. She commended the hard work of the Rapporteur and shadow rapporteurs. She acknowledged this was a huge effort and that it has not been an easy process.

The car sector is crucial for meeting the EU's climate targets. To this end, Commissioner Bieńkowska stressed the importance of improving the measurement of real-life CO2 emissions as soon as possible.

Concluding, she believed that overall this was a good deal that significantly improved the present situation. She was sure that with the type-approval package, as finalised, this would be a big step forward towards safer and cleaner cars in Europe. It would also help to rebuild the trust of citizens in their authorities.

Quelle/*Source*: parliamentmagazine.eu

Maut / Road Charges

Europäische PKW-Maut / *European Passenger Road Charges (pausiert / paused)*

Letzter Stand: <i>Status-Quo:</i>	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
		<i>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</i>

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.

Presse/Press: „Europaweite Maut kann nicht angewendet werden ohne Deutschland“

20/04/2018

EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc plädiert für ein einheitliches System statt nationaler Alleingänge. Dies könne jedoch nur mit Deutschland realisiert werden. Doch Verkehrsminister Scheuer hat eigene Pläne.

Die EU-Kommission in Brüssel appelliert an Deutschland, sich an einer europäischen Pkw-Maut zu beteiligen. „Natürlich kann ein europaweites Mautsystem nicht angewendet werden ohne Deutschland“, sagte die zuständige EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc WELT. Sie fügte hinzu: „Ein Flickenteppich von verschiedenen nationalen Mautsystemen macht langfristig keinen Sinn. Das würde zusätzliche Kosten und eine Menge unnötiger Bürokratie für die europäischen Verkehrsteilnehmer bedeuten.“

Bulc sagte weiter, sie wolle daher eng mit den deutschen Behörden zusammenarbeiten, um gemeinsam „die bestmögliche Lösung auf Basis unserer Vorschläge zu entwickeln“. Hintergrund: Bulc hatte ein einheitliches distanzbasiertes Mautsystem für die gesamte EU vorgeschlagen, in dem auch die Umweltbelastung durch den jeweiligen Autotyp berücksichtigt werden soll. Die Beteiligung an einer EU-Maut soll aber freiwillig bleiben.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) will die deutsche Pkw-Maut, die inländische Autofahrer unter dem Strich nicht belasten und zugleich zeitabhängig sein soll, nach jüngsten Presseberichten Mitte des Jahres 2020 einführen.

Bulc sagte weiter: „Wir wollen die alten Vignettensysteme auslaufen lassen und zunehmend in Richtung distanzbasierter Abgaben gehen. Dies ist der beste Weg für eine auf dem ‚Nutzerprinzip‘ beruhenden Abgabenregelung, die auch eine transparente und nachhaltige Finanzierung für die Infrastruktur sicherstellt.“

Es würde auch erlauben, so die EU-Kommissarin aus Slowenien, die Maut nach Umwelteinflüssen und Verkehrsüberlastungen zu regulieren. „Es verhindert zudem Diskriminierung zwischen den Verkehrsteilnehmern.“

Bulc betonte, die Maut solle, falls sie von den Mitgliedstaaten eingeführt werde, durch „interoperable elektronische Mautsysteme“ in den Mitgliedstaaten bestimmt und eingesammelt werden. „Ich bin sehr zuversichtlich nach dem ersten Austausch mit Ministern und Abgeordneten. Die Gespräche haben einen breiten Konsens darüber gezeigt, dass die Digitalisierung in diesem Bereich beschleunigt werden sollte und das ‚Nutzerprinzip‘ weiter verfolgt werden sollte.“ Das Ziel sei, erklärte Bulc, den legislativen Prozess noch vor den nächsten Wahlen zum Europäischen Parlament im Mai 2019 abzuschließen.

Quelle/*Source*: welt.de

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

Letzter Stand: Status Quo:	13/03/2018	Parlament billigt den Bericht des TRAN-Ausschusses über die Mitteilung der Kommission "Eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme". <i>Parliament approves the TRAN Committee Report on the Commission Communication "A European Strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems"</i>
	18/10/2017	Veröffentlichung der GEAR 2030 Schlussfolgerungen <i>Publication of the GEAR 2030 Conclusions</i>
	Bis/ <i>until</i> 28/07/2017	Öffentliche Konsultation: <u>Evaluation of the Intelligent Transport Systems (ITS) Directive</u> (EAC beteiligte sich) <i>Public Consultation: <u>Evaluation of the Intelligent Transport Systems (ITS) Directive</u> (EAC participates)</i>

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: GEAR 2030

Der Verkehrsausschuss führte eine Aussprache über den Bericht der hochrangigen Expertengruppe für die Wettbewerbsfähigkeit und das nachhaltige Wachstum der Automobilindustrie in der Europäischen Union (GEAR 2030). Die GD Wachstum der Europäischen Kommission legte diesen Bericht vor und ein Experte, der sich auf die Cybersicherheit von Fahrzeugen spezialisiert hat, gab weitere Stellungnahmen ab. Die Mitglieder interessierten sich insbesondere für die Auswirkungen der zunehmend vernetzten Mobilität auf die Verkehrssicherheit, die Beschäftigung im Verkehrs- und Automobilssektor und die Auswirkungen auf die Umwelt. Die Redner erkannten die vielfältigen Herausforderungen bei der fortschreitenden Umstellung auf ein vernetztes und automatisiertes Fahren und emissionsarme Fahrzeuge an, die von Problemen bei der Batterieproduktion für Elektrofahrzeuge, dem Einsatz von 5G-Netzen bis hin zu Vorschriften für Fahrer und Haftung reichten. Die Kommission erklärte, dass sie im Rahmen des bevorstehenden dritten Mobilitätspakets spezifische Initiativen zu Batterien und automatisierten Fahrzeugen vorlegen wird, und plant, die sozialen Auswirkungen der Digitalisierung weiter zu untersuchen.

Status-Quo: GEAR 2030

The Transport Committee held a debate on the report of the High-Level Group on Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union (GEAR 2030). DG Growth of the European Commission presented this report and an expert specializing in the cyber-security of vehicles gave further opinions. The members were particularly interested in the effects of increasingly networked mobility on road safety, employment in the transport and automotive sectors and the impact on the environment. Speakers acknowledged the many challenges of the ongoing transition to networked and automated driving and low-emission vehicles, ranging from problems in battery production for electric vehicles, the use of 5G networks to regulations for drivers and liability. The Commission stated that it will present specific initiatives on batteries and automated vehicles in the forthcoming third mobility package and plans to further examine the social impact of digitization.

Straßenverkehrssicherheit / Road Safety

Letzter Stand <i>Status Quo:</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>
Nächster Schritt <i>Next Step:</i>	16/05/2018	Veröffentlichung von Legislativvorschlägen für überarbeitete Fahrzeugsicherheitsnormen <i>Publication of legislative proposals for revised vehicle safety standards</i>

Letzter Stand: *Tachomanipulation*

Am 25. April stimmte der parlamentarische Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) über den INI-Bericht³ „Kilometerzähler-Manipulation in Kraftfahrzeugen.“ Berichterstatter Ismail Ertug (S&D) hob die Tragweite des Problems der manipulierten Kilometerzähler in Personenkraftwagen in der Europäischen Union hervor. Schätzungen zufolge sind zwischen nur etwas 5% und 12% der Fahrzeuge auf den nationalen Märkten von Kilometerzähler-Manipulationen betroffen. Im grenzüberschreitenden Handel sind dies aber zwischen 30% und 50% aller Fahrzeuge. In einigen Mitgliedstaaten steigt die Quote auf 80% der importierten Fahrzeuge. Der wirtschaftliche Schaden, der durch diese

³ Initiativberichte (INI-Berichte) sind ein wichtiges Arbeitsinstrument und politisches Instrument für das Europäische Parlament. INI-Berichte ebnen oft den Weg für neue Legislativvorschläge, indem sie verschiedene Themen behandeln, die für die Abgeordneten von Interesse sind, auf Mitteilungen der Kommission reagieren und den Standpunkt des Parlaments zu verschiedenen Aspekten der europäischen Integration zum Ausdruck bringen. Sie sind somit wichtige Instrumente in der frühen Phase des Gesetzgebungszyklus, die versuchen, die Agenda zu gestalten.

Manipulation für die gesamte EU entsteht, wird auf 5.6 bis 9.6 Milliarden Euro geschätzt.

Auch für die Verkehrssicherheit ergeben sich gravierende negative Auswirkungen. Aufgrund der falschen Kilometerleistung folgt der Autobesitzer einem falschen Wartungs- und Inspektionsplan, was wiederum zu unsichereren Fahrzeugen auf den Straßen führen kann. Trotzdem gibt es keinen EU-Rechtsrahmen, der das Problem angeht. Die nationalen Lösungen, wie sie beispielsweise in Belgien und den Niederlanden umgesetzt werden, sind vielversprechend. Deshalb nennt der Bericht nebst dem Einsatz von Hardware-Sicherheitsmodulen (HSM) eine europäische Datenbanklösung als Lösung, um Daten einheitlich zu sammeln und einen grenzüberschreitenden Austausch zu ermöglichen. Der Aufbau auf bestehenden Strukturen wie dem EUCARIS⁴ wäre ein kosteneffizienter Ansatz. Ebenso soll die zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge, sowie die aus dem Crypto-Coin-Bereich populär gewordene Blockchain-Technologie mögliche Lösungen bieten.

Der Entschließungsentwurf muss nun vom Plenum des Europäischen Parlaments angenommen werden. Nach der Annahme der legislativen Initiativentschließung im Europäischen Parlament muss die EU-Kommission einen Legislativvorschlag vorlegen oder begründen, warum sie dies nicht getan hat. Den Bericht finden Sie [hier](#).

Eine Studie zum Thema Kilometerzähler-Manipulation haben wir Ihnen bereits im Newsletter [November-Dezember 2017](#) vorgestellt. Den Studienreport finden Sie [hier](#).

Der EAC [begrüßt](#) den Bericht: „Wir beglückwünschen Herrn Ertug zu dieser gelungenen Initiative, die ein längst überfälliges Zeichen gegen den grassierenden Tachobetrug setzt. Jahr für Jahr entstehen den Verbrauchern Schäden in Milliardenhöhe. Mit den im Bericht genannten Empfehlungen werden nicht nur effektive, sondern auch kurzfristig wirksame Gegenmaßnahmen aufgezeigt“, so EAC-Präsident Bernd Opolka.

Sicherheit von Fahrzeugen und Fußgängern (ausstehend):

Die Europäische Kommission wird voraussichtlich am 16. Mai 2018, fast ein Jahrzehnt nach der letzten Aktualisierung, eine längst überfällige Aktualisierung der Vorschriften für die Fahrzeugsicherheit im Rahmen eines dritten Mobilitätspakets 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

⁴ EUCARIS ist das europäische Auto- und Führerschein-Informationssystem. EUCARIS ist ein Informationsaustauschsystem, das Ländern eine Infrastruktur und Software zur Verfügung stellt, um u.a. Informationen über die Fahrzeug- und Führerscheinregistrierung auszutauschen und so die Bekämpfung von Autodiebstahl und Zulassungsbetrug zu unterstützen.

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 es bereits tut. Aber wir werden 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. 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.

Der Verband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) fordert die politischen Entscheidungsträger auf, sich auf die wirksamsten Maßnahmen zur Fahrzeugsicherheit mit den stärksten positiven Auswirkungen zu konzentrieren. „Es versteht sich von selbst, dass unsere Industrie ein starker Befürworter der weiteren Reduzierung von Verkehrsunfällen ist“, sagte ACEA-Generalsekretär Erik Jonnaert. „Wir begrüßen daher die Initiative zur Überarbeitung der Sicherheitsvorschriften.“

In einem Schreiben an den Präsidenten des Europäischen Parlaments, Antonio Tajani, haben 14 Organisationen (z.B. ETSC, CLEPA, FIA) eine „starke und rechtzeitige Reaktion“ aufkommende Vorschläge der Europäischen Kommission zur Fahrzeugsicherheit und zum Fußgängerschutz gefordert: „Europa muss mit den globalen Entwicklungen auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit Schritt halten. Südkorea hat kürzlich angekündigt, dass alle neuen Personenkraftwagen ab Januar 2019 mit automatischer Notbremsung und Spurwechsel-Warnsysteme ausgestattet sein müssen, während Indien im Juli 2019 die aktuellen Anforderungen Europas an Sicherheitsgurt-Erinnerungssysteme überspringen wird.“

Status-Quo: Odometer fraud

On 25 April, the Parliamentary Committee on Transport and Tourism (TRAN) voted on the INI report⁵ on odometer manipulation in motor vehicles. Rapporteur Ismail Ertug (S&D) stressed the importance of the problem of manipulated odometers in passenger cars in the European Union. It is estimated that between just under 5% and 12% of vehicles on national markets are affected by odometer manipulation. In cross-border trade, however, this is between 30% and 50% of all vehicles. In some Member States, the rate rises to 80% of imported vehicles. The economic damage caused to the entire EU by this manipulation is estimated at 5.6 to 9.6 billion euros.

There are also serious negative effects on road safety. Because of the wrong mileage, the car owner follows an incorrect maintenance and inspection plan, which in turn can lead to unsafe vehicles on the roads. Nevertheless, there is no EU legal framework to address the problem. The national solutions, such as those implemented in Belgium and the Netherlands, are promising. Therefore, in addition to the use of hardware security modules (HSM), the report mentions a European database solution as a solution to collect data uniformly and enable cross-border exchange. Building on existing structures such as EUCARIS⁶ would be a cost-effective approach. The increasing networking of vehicles and the blockchain technology, which has become popular in the crypto-coin sector, should also offer possible solutions. The draft resolution now needs to be voted by the full house of the European Parliament. Following the adoption of the legislative initiative resolution in the European Parliament, the EU Commission will have to table a legislative proposal or justify why it has not done so. The draft resolution can be found [here](#).

We have already presented a study on the subject of odometer manipulation in our newsletter [November-December 2017](#). The study report can be found [here](#).

The EAC [welcomes](#) the report: "Congratulations to Mr Ertug on his sound and successful initiative that constitutes a crucial and long overdue step in the fight against odometer fraud. Every single year, economic cost for consumers run into billions of euros because of mileage manipulation. With the report's recommendations there is a variety of measures offering both far-reaching and short-term solutions", comments EAC President Bernd Opolka.

Safety of vehicles and pedestrians (pending):

The European Commission is expected to announce a long overdue update of the vehicle safety rules on 16 May 2018, almost a decade after the last

⁵ Own-initiative reports (INI reports) are an important working tool and political instrument for the European Parliament. INI reports often pave the way for new legislative proposals by addressing various issues of interest to Members, responding to Commission communications and expressing Parliament's position on various aspects of European integration. They are therefore important instruments in the early stages of the legislative cycle, which are trying to shape the agenda.

⁶ EUCARIS is the European car and driving licence information system. EUCARIS is an information exchange system that provides countries with an infrastructure and software to exchange information on, among other things, vehicle and licence registration, thus supporting the fight against car theft and registration fraud.

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.

The European Automobile Manufacturers Association (ACEA) [calls](#) on policy makers to focus on the most effective vehicle safety measures with the most positive effects. "It goes without saying that our industry is a strong supporter of further reducing road accidents," said ACEA Secretary General Erik Jonnaert. "We therefore welcome the initiative to revise the safety rules."

In a [letter](#) to the President of the European Parliament, Antonio Tajani, 14 organizations (e.g. ETSC, CLEPA, FIA) have called for a "strong and timely response" to emerging European Commission proposals on vehicle safety and pedestrian protection: "Europe must keep pace with global developments in the field of vehicle safety. South Korea recently announced that all new passenger cars must be equipped with automatic emergency braking and lane change warning systems from January 2019, while India will skip Europe's current requirements for seat belt reminder systems in July 2019".

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

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 07-08/06/2018
Transport, Telecommunications and Energy Council

Rat für Wettbewerb / 28/05/2018
Competitiveness Council

Rat für Justiz und Inneres / 04/06/2018
Council of Justice and Home Affairs

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

Plenum / Plenary

28-31/05/2018 (Agenda)

- Commission decision adopted on the third Mobility Package

Ausschüsse / Committees

Umwelt /Environment (ENVI)

16-17/05/2018 (Agenda)

- Item 7: Emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles (recast)
- Item 8: Promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles
- Item 18: Europe on the Move: an agenda for the future of mobility in the EU

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO)
Internal Market / Consumer

16-17/05/2018 (Agenda)

- Deployment of infrastructure for alternative fuels in the European Union: Time to act!

Justiz und Inneres (LIBE)
Justice & Home Affairs

14-15/05/2018 (Agenda)

Verkehr / Transport (TRAN)

14-15/05/2018 (Agenda)

- Item 3-5: Mobility package - road charges aspects - consideration of compromise amendments
- Item 8: Europe on the Move: an agenda for the future of mobility in the EU

Veranstaltungen (Brüssel) / *Events (Brussels)*

17/05/2018 Connected Cars Europe

EAC-Veranstaltungen / *EAC-Events*

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