



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

EAC – NEWSLETTER

Juli – August / July – August 2018

THEMEN / CONTENTS	Seite / Page
Fahrzeugemissionen / Car Emissions	1
Maut / Road Charges (unverändert/unchanged)	6
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges	6
Deutsche Infrastrukturabgabe / German “Infrastructure Fee”	7
Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data	8
Presse/Press: Pressure on Commission ahead of decision on connected car technology	9
Straßenverkehrssicherheit / Road Safety (unverändert / unchanged)	11
Termine / Dates	12
Sitzungstermine / Meeting Dates.....	12
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)	13
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events.....	13

Fahrzeugemissionen / Car Emissions

Letzter Stand: 17/05/2018 Drittes Mobilitätspaket: Saubere Mobilität
Status Quo:

Third Mobility Package: Clean Mobility

07/12/2017 Vorläufige Einigung in den Trilogverhandlungen zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz (2016/0014/COD)

Preliminary agreement reached in the triologue negotiations on type-approval and market surveillance of motor vehicles (2016/0014/COD)

08/11/2017 Vorschlag für CO₂-Standards für Pkw und Transporter nach 2020 (2017/0293(COD) – Clean Mobility Package)

Proposal for Post-2020 CO₂ standards for cars and vans (2017/0293(COD) – Clean-Mobility-Package)

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).

Entry into force of the new emission tests WLTP and RDE

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.

27/07/2017 Inkrafttreten der Verordnung (2017/1151) und entsprechenden Durchführungsbestimmungen für die schrittweise Erneuerung des NEFZ mit dem neuen WLTP-Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen (RDE 3)

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)

07/07/2017 Veröffentlichung der primären Verordnung für das WLTP (2017/1151) mit entsprechenden Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der EU (RDE 3)

Publication of the primary Regulation of the WLTP (2017/1151) with its implementing Regulations in the Official Journal of the EU (RDE 3)

Letzter Stand: *Zweites Mobilitätspaket: CO2-Emissionsstandards für neue Pkw*

Am 10. Juli verabschiedete der parlamentarische Ausschuss für Verkehr (TRAN) seine Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue Nutzfahrzeuge, welcher mit dem zweiten Mobilitätspaket im Oktober 2017 vorgestellt wurde. Das Abstimmungsergebnis war mit 23 Ja-Stimmen, 18-Nein Stimmen und 2 Enthaltungen sehr gespalten. Das doch sehr negative Ergebnis veranlasste Berichterstatterin Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (S&D) ihren Namen aus der Stellungnahme zurückzuziehen und damit an die Vorsitzende Karima Delli zu übergeben. Insbesondere kritisiert wurde der Vorschlag eine Europäische Agentur für die Überwachung des Straßenverkehrs einzurichten, die die Arbeit der nationalen Marktüberwachungsbehörden koordiniert, für jeden Hersteller einen Grenzwert für die Anwendung ab 2025 festlegt und die Möglichkeit bietet, die durchschnittlichen CO2-Emissionsdaten von Kraftstoffverbrauchszählern zur Bewertung der tatsächlichen Repräsentativität der CO2-Emissionen und des Energieverbrauchs zu verwenden. Dieser Vorschlag wurde von den Abgeordneten abgelehnt. Berichterstatterin Revault d'Allonnes Bonnefoy versuchte außerdem auf ein 50% Ziel zu drängen. Auch dies wird Sie einige Stimmen gekostet haben.

Der TRAN-Ausschuss stimmte für die Beibehaltung der von der Kommission vorgeschlagene CO2-Emissionsziele für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Die Abgeordneten erkannten die Notwendigkeit der Dekarbonisierung des Verkehrs an, bestanden aber auch darauf, dass realistische Ziele in Bezug auf emissionsfreie Fahrzeuge in Betracht gezogen werden müssen. Sie sprachen die Frage der Technologieneutralität an und betonten, dass es eine breite Palette von Lösungen gibt, um diese Ziele zu erreichen. Sie forderten außerdem eine bessere Kennzeichnung der Fahrzeuge in Bezug auf CO2-Emissionen und Kraftstoffverbrauch. Ein zügiger und angemessener Ausbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe sei ebenfalls für die Entwicklung des Marktes für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge unerlässlich. Die Mitglieder waren sich einig, dass eine angemessene Ökobilanz erstellt und ein verlässlicher Kohlenstoffindex entwickelt werden muss. Einige Abgeordnete verwiesen auf die möglichen Auswirkungen auf die Beschäftigung, da die Herstellung von Elektrofahrzeugen andere Fähigkeiten und weniger Arbeitsstunden erfordert. Ein weiteres Problem könnte die Aufnahme durch die Verbraucher sein. Daher können finanzielle Anreize erforderlich sein, um den Kauf von emissionsfreien Fahrzeugen zu fördern und Ziele zu erreichen.

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

Der ENVI-Ausschuss arbeitet zurzeit ebenfalls an Änderungen des Kommissionsvorschlags, welcher neue CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Vans) in der EU für die Zeit nach 2020 festlegt. Berichterstatterin Miriam Dalli fordert unter anderem die Anhebung der Ziele für 2025 und 2030 auf 25% bzw. 50% im Vergleich zu 15% bzw. 30% im Kommissionsvorschlag. Die Änderungsvorschläge waren Anfang Juni wiederholt Gegenstand von Diskussionen im Ausschuss. Insgesamt wurden 598 Änderungen eingereicht. Berichterstatter und Schattenberichterstatter arbeiten nun an einer Reihe von Kompromissen.

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

Und es gibt durchaus handfeste Hinweise darauf, dass einige Automobilhersteller bereit sind, die schwachen CO₂-Emissionsziele mit gezielten Manipulationen zu untergraben. Der Umweltorganisation Transport&Environment wurde ein Dokument der Gemeinsamen Forschungsstelle (GFS) der Kommission zugespielt, in welchem ausgeführt wird, dass einige Hersteller ihre WLTP-Ergebnisse künstlich aufblähen, also höher erscheinen lassen, als Sie wirklich sind.¹ Der mögliche Betrug, den die Kommission aufgedeckt hat, ist besorgniserregend, da das WLTP die Grundlage für die Berechnung der Dekarbonisierungsziele 2025 und 2030 für die europäische Automobilindustrie bildet. Wenn die Hersteller ihre Ergebnisse vor dem Meilenstein 2021 manipulieren, könnten sie ihre Ziele in Bezug auf die Emissionen weniger ambitioniert machen. Das bedeutet, dass die Unternehmen mehr Fahrzeuge mit Treibhausgasemissionen und weniger Elektrofahrzeuge verkaufen könnten, ohne ihre Ziele zu erreichen, und gleichzeitig den Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels, den die Fahrzeughersteller leisten müssen, verringern könnten.

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

- Sie wird deutlich machen, dass die Basis für künftige Ziele Messwerte sind und nicht die von den Automobilherstellern angegebenen Werte. „Dies würde den Effekt einer Überdeklaration beseitigen“, sagte die Kommission;
- Neue Emissionsmessungen für 2020 „müssen systematisch erhoben werden“, um die Transparenz und Überprüfbarkeit zu erhöhen;

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

- Brüssel wird die ordnungsgemäße Durchsetzung überwachen und unterstützen. Gegebenenfalls „könnte die Kommission auch eine Änderung der WLTP-Verordnung in Erwägung ziehen“.

Auch der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie (ITRE) hat über seine Stellungnahme zum ENVI-Bericht über die vorgeschlagene Verordnung zur Festlegung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge abgestimmt. Es gab jedoch keine Einigung.

Julia Poliscanova, Managerin für saubere Fahrzeuge bei T&E, sagte: „Die heutige Stellungnahme des Europäischen Parlaments bedeutet, dass die Industrie weiterhin Dieselfahrzeuge in Europa verkaufen kann, während sie die Fahrzeuge der Zukunft anderswo entwickelt und herstellt. Die europäischen Automobilhersteller investieren in China siebenmal mehr in die Elektrifizierung als in Europa. Das ist das eigentliche Risiko für die europäischen Arbeitsplätze und die Wettbewerbsfähigkeit. Der Ball liegt nun beim führenden Umweltausschuss. Die Europaabgeordneten sollten den Kurs korrigieren und ehrgeizige Ziele setzen, die die Kraftstoffkosten der Autofahrer senken, die Emissionen senken und sicherstellen, dass Investitionen in die Technologien der Zukunft in Europa stattfinden“ [übersetzt].

Dokumente:

- [Stellungnahme des TRAN-Ausschusses \(EN\)](#)
- [Bericht der GFS zur WLTP Manipulation \(EN\)](#)
- [Kommission zur Bekämpfung der Manipulation \(EN\)](#)

Weitere Links:

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

Status-Quo:***Second mobility package: CO2 emission standards for new passenger cars***

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

The TRAN Committee voted to maintain the Commission's proposed CO2 emission targets for new passenger cars and light commercial vehicles. MEPs

recognized the need to decarbonize transport, but also insisted on the need to consider realistic targets for zero-emission vehicles. They raised the issue of technology neutrality and stressed that there is a wide range of solutions to achieve these objectives. They also called for better labelling of vehicles in terms of CO₂ emissions and fuel consumption. The rapid and appropriate development of the charging and refueling infrastructure for alternative fuels is also essential for the development of the market for emission-free and low-emission vehicles. The members agreed that an appropriate life cycle assessment and a reliable carbon index must be developed. Some Members referred to the possible impact on employment, as the production of electric vehicles requires different skills and fewer working hours. Another problem could be consumer acceptance. Therefore, financial incentives may be needed to encourage the purchase of zero-emission vehicles and to achieve targets.

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

The ENVI Committee is also working on amendments to the Commission proposal, which sets new CO₂ emission standards for passenger cars and light commercial vehicles (vans) in the EU for the period after 2020. Rapporteur Miriam Dalli calls, among other things, for the targets for 2025 and 2030 to be raised to 25% and 50% respectively compared to 15% and 30% in the Commission proposal. The amendments were repeatedly discussed in committee at the beginning of June. A total of 598 amendments were submitted. Rapporteurs and shadow rapporteurs are now working on a number of compromises.

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

And there is clear evidence that some car manufacturers are prepared to undermine the weak CO₂ emission targets with targeted manipulations. A document from the Commission's Joint Research Centre (JRC) has been passed on to the environmental organization Transport&Environment, which states that some manufacturers artificially inflate their WLTP results, making them appear higher than they really are.² The possible fraud that the Commission has uncovered is worrying, as the WLTP forms the basis for calculating the decarbonization targets 2025 and 2030 for the European

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

automotive industry. If manufacturers manipulate their results before the 2021 milestone, they could make their emission targets less ambitious.

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

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

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

The Committee on Industry, Research and Energy (ITRE) has also voted on its opinion on the ENVI report on the proposed regulation setting emission performance standards for new passenger cars and light commercial vehicles. However, there was no agreement.

Julia Poliscanova, clean vehicles manager at T&E, said: "Today's MEPs opinion means that the industry can keep selling diesel cars in Europe while developing and manufacturing the cars of the future elsewhere. European automakers are investing seven times more in electrification in China than in Europe. This is the real risk to European jobs and competitiveness. The ball is now in the leading environment committee's court. MEPs should correct the course and set ambitious goals that will reduce drivers' fuel bills, cut emissions and ensure investment in the technologies of the future happens in Europe" [\[original\]](#).

Documents:

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

Further Links:

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

Maut / Road Charges (unverändert/unchanged)

Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges

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

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

Letzter Stand: Nachdem Österreich kürzlich die EU-Ratspräsidentschaft übernommen hat, bleibt abzuwarten, was mit der Eurovignetten-Richtlinie geschieht. Die Erfahrungen Österreichs als Transitland für den Güterverkehr werden bei der Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie zur Einführung einer entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr erforderlich sein. Es ist jedoch bekannt, dass Österreich nicht gerade ein starker Befürworter der Abschaffung des auch in Österreich verwendeten Vignettensystems ist.

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

Deutsche Infrastrukturabgabe / German "Infrastructure Fee"

Letzter Stand: Auch die neue deutsche Regierung wird an der geplanten Maut festhalten. Ausländische Autofahrer müssen spätestens in drei Jahren eine Mautgebühr auf der deutschen Autobahn zahlen. Dieser Plan wurde von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) bei seinem Besuch in Salzburg am 23. Juni bestätigt.

Die Klage von Österreich und den Niederlanden wird vom Europäischen Gerichtshof frühestens Anfang 2019 bearbeitet. Bis dahin kann Deutschland an seinen Plänen zur Einführung der Maut zum 1. Januar 2019 festhalten.

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: *The new German government will also stick to the planned toll. Foreign drivers will have to pay a toll on the German motorway in three years at the latest. This plan was confirmed by Federal Transport Minister Andreas Scheuer (CSU) during his visit to Salzburg on 23 June.*

The action brought by Austria and the Netherlands will not be dealt with by the European Court of Justice until the beginning of 2019 at the earliest. Until then, Germany can stick to its plans to introduce the toll on 1 January 2019.

According to the two countries, this toll discriminates against foreign drivers and is therefore contrary to European regulations. Germany plans to compensate people by reducing the motor vehicle tax, but this only applies to drivers who drive cars registered in Germany. Consequently, only vehicles registered abroad pay the toll. The Netherlands also fear 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 complaint, 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 complaint will be dealt with by the European Court of Justice at the beginning of 2019 at the earliest. Until then, Germany can stick to its plans to introduce the toll on 1 January 2019.

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

Letzter Stand: 25/05/2018 Datenschutz-Grundverordnung tritt in Kraft

Status Quo:

General Data Protection Regulation enters into force

17/05/2018 Drittes Mobilitätspaket: Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: Eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft

Third Mobility Package: On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future

13/03/2018 Parlament billigt den Bericht des TRAN-Ausschusses über die Mitteilung der Kommission "Eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme".

Parliament approves the TRAN Committee Report on the Commission Communication "A European Strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems"

18/10/2017 Veröffentlichung der GEAR 2030 Schlussfolgerungen

Publication of the GEAR 2030 Conclusions

Letzter Stand: **IMCO Bericht: Autonomes Fahren im europäischen Verkehrswesen**

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) arbeitet an einer Stellungnahme für den Verkehrsausschuss (TRAN) zu seinem INI-Bericht

über das autonome Fahren im europäischen Verkehr. IMCO hat die ausschließliche Kompetenz in den Bereichen Normung, Produktsicherheit und Verbraucherschutz. Der Stellungnahmeentwurf des Berichterstatters Arndt Kohn (S&D) schlägt insbesondere vor, die noch offenen Fragen des Datenschutzes, der Nutzung von Fahrzeug- und Streckendaten sowie der Cybersicherheit umgehend anzugehen. Darüber hinaus müssen die Normungsbemühungen auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der UNECE und des Wiener Übereinkommens, weiter koordiniert werden und dazu beitragen, eine nahtlose Interoperabilität der Fahrzeuge über die Grenzen hinweg zu gewährleisten. Aufbauend auf den wachsenden Erfahrungen mit automatisierten Fahrzeugen der Stufe 3 sollten sich die Forschungsanstrengungen mit neuen Phänomenen wie der Selbstzufriedenheit der Fahrer befassen. Da Systeme der künstlichen Intelligenz eine immer größere Rolle spielen, ist es auch dringend erforderlich, Richtlinien zu ethischen Fragen solcher Systeme in autonomen Fahrzeugen zu entwickeln.

Dokumente:

- [IMCO Berichtsentwurf über das autonome Fahren im europäischen Verkehrswesen \(EN\)](#)

Status-Quo:

IMCO Report: Autonomous Driving in European Transportation:

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

Documents:

- [IMCO draft report on autonomous driving in European transport](#)

Presse/Press: Pressure on Commission ahead of decision on connected car technology

18/07/2018

Pressure is mounting on the European Commission ahead of a decision it is expected to announce this autumn that will affect how internet-connected cars are built in Europe.

Car companies, telecoms operators, tech manufacturers and European national governments are nervous about the action and argue it could leave a lasting mark on what kind of technology is built into new cars, which will be outfitted with an increasing amount of internet-based functions in the coming years.

At the heart of the disagreement is whether a technical policy decision within the Commission could lend support to a short-range, Wifi-based system that is already available for use—or to the cellular, longer-range technology known as C-V2X, which is seen as a precursor to 5G networks.

European governments have pledged to make the fast next-generation mobile technology ready for commercial use by 2025.

What has largely remained a niche policy squabble over technical standards in recent months seems to have reached a boiling point now, just before Brussels quiets down for summer recess.

Supporters of the cellular technology argue that a Commission announcement favouring the Wifi-based vehicle-to-vehicle option could be a barrier to the EU's goals to introduce 5G within a few years.

"We believe it will have an impact on the rollout of 5G in Europe and it will be not a positive one. It will be negative," Uwe Puetzschler, the head of Nokia's digital-focused programme Car2x told a Brussels gathering of industry groups and EU officials last week.

Lobbyists have lined up to warn the Commission that the decision could chill companies' investment plans to build the expensive infrastructure needed to support 5G.

Those networks will cost around €500 billion to build, according to Commission estimates, but telecoms companies argue the figure is actually much higher. They have warned officials in Brussels that they may be less likely to open their pockets to invest in new infrastructure without strong business cases—like the possibility of having cars across Europe run on cellular technology.

So far, the Commission has insisted it will not side with either C-V2X or the Wifi-based V2V option. But early drafts of the legislative proposed expected out later this year, which EURACTIV has obtained, include details indicating how a radio spectrum band will be used by V2V—but the document contains no reference to the cellular technology.

The debate has pitted some carmakers against telecoms companies. A handful of car manufacturers have announced plans to invest more money into building vehicles with the Wifi-based technology. They argue that the V2V option is an easier choice because it is already available, and because it will make safety features more precise.

But the lobby in favour of cellular technology is becoming increasingly concerned as the Commission announcement comes closer. An alliance of CEOs from 15 tech companies, telecoms operators and car manufacturers warned Commission President Jean-Claude Juncker earlier this month that the planned legislation will hamper Europe's goals to roll out 5G networks within the next few years.

"Despite the European Commission's stated commitment to technology neutrality, we are very concerned about the progressing Delegated Act. At the current time, it rules out the most recent technology, Cellular-V2X (C-V2X), favouring a specific and single-purpose Wifi-based technology path (known as ITS-G5), thus precluding the evolution to 5G for connected cars," said the executives' letter, seen by EURACTIV.

It was signed by the CEOs of BMW, Daimler, Deutsche Telekom, Ericsson, Ford, Huawei, Intel, Nokia, PSA, Telefonica, Samsung, software firm Savari, Chinese manufacturer Saic Motor, Qualcomm and Vodafone.

The executives urged Juncker to remove language from the bill that limits what technology carmakers will be able to use to build internet-connected vehicles. They also said that the current draft would make it hard for European companies to compete with US and China-based firms, where the national governments have taken actions to make way for 5G use in new internet-connected cars.

"Such a decision would stunt the overall emergence of 5G connectivity infrastructure in Europe, and run counter to the objectives of the Commission's own 5G action plan, which aims to promote early deployment of 5G along major transport paths. A de-facto ITS-G5 mandate will mean that the

transportation and telecommunication industries have much less incentive to invest in 5G for automotive and to provide 5G coverage alongside road corridors,” the letter said.

National governments also divided over the issue

A handful of countries are hitting back against the Commission’s draft proposal. EURACTIV previously reported on blistering comments that the Finnish and Spanish transport ministries sent to the EU executive criticising its plans to lock in Wifi as the only option that carmakers could use to build vehicles with high-tech features like internet-connected automatic braking or smart entertainment systems.

Another big and important country also recently weighed in on the debate.

An official in the German economy ministry sent an 11-page position paper on 4 July backing the Wifi option. A personal letter sent with the paper was addressed to the German Association of the Automotive Industry VDA, the main lobby group for the country’s powerful auto sector.

“The upcoming implementation of V2X systems must use the technology that is available now on the market. Currently, only ITS-G5 is available. As a result, the corresponding infrastructure uses this technology,” the German paper said.

The text referred to V2X, meaning vehicles that connect to everything, including other cars and road infrastructure. ITS-G5 is the short-range Wifi technology.

However, even the German industry is divided. Two of the country’s biggest car companies, BMW and Daimler, signed the critical letter to Juncker asking for the Commission to change track and move away from its plans to side with the V2V Wifi-based option.

At the Brussels gathering of industry groups pushing for the cellular CV2-X technology last week, Eddy Hartog, the high-level official in charge of smart mobility at the Commission’s technology policy directorate DG Connect, insisted that the EU executive would stick to a neutral position and refrain from backing one option over the other. But he acknowledged that the debate had heated up.

Hartog, speaking after a lineup of industry representatives in favour of the 5G option, described their presentations as “a little bit of a beauty contest”.

Quelle/Source: euractiv.com

Straßenverkehrssicherheit / Road Safety (unverändert / unchanged)

Letzter Stand	17/05/2018	Drittes Mobilitätspaket: Überarbeitung der Allgemeinen Sicherheitsverordnung
Status Quo:		<i>Third Mobility Package: Revision of the General Safety Regulation</i>
	25/04/2017	Abstimmung über den INI-Bericht zum Thema Tacho-Manipulation
		<i>Vote on the INI report on Odometer Manipulation</i>
	14/11/2017	Verabschiedung der Resolution „Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU“

Adoption of the resolution "Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU"

14/07/2017 Veröffentlichung der Road-Map zur Überprüfung der Verordnung (EG) 661/2009/EG und 78/2009

Publication of the Road-Map on the revision of Regulation (EG) 661/2009/EG und 78/2009

12/12/2016 Veröffentlichung des Berichts der Kommission an das Parlament und den Rat: Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU

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

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

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

Termine / Dates

Sitzungstermine / Meeting Dates

Rat / Council

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

Rat für Wettbewerb / 27/09/2018
Competitiveness Council

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

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

Plenum / Plenary 10-13/09/2018 (Agenda, tba)

Ausschüsse / Committees

Umwelt / *Environment* (ENVI) 29-30/08/2018 (Agenda, tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 03/09/2018 (Agenda, tba)
Internal Market / Consumer

Justiz und Inneres (LIBE) 29-30/08/2018 (Agenda, tba)
Justice & Home Affairs

Verkehr / Transport (TRAN) 29/08/2018 (Agenda, tba)

Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)

16-22/09/2018 European Mobility Week

16/10/2018 Connected Transport Summit 2018

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

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

EAC-Veranstaltungen / EAC-Events

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