

EAC – NEWSLETTER Oktober – November / October – November 2017

THEMEN / CONTENTS	Seite / Page
Fahrzeugemissionen & Tests / Car Emissions & Tests	1
Presse/Press: EC unveils proposal to clean up transport, boost electric vehicles.....	6
Presse/Press: Electric cars have significantly lower climate impact than diesels over their lifetime – study.....	9
Maut / Road Charges	10
Europäische PKW-Maut / European Passenger Road Charges.....	10
Deutsche Infrastrukturabgabe / German “Infrastructure Fee“	12
Connected Cars – Zugang zu den Fahrzeugdaten / Access to Car Data	12
Presse/Press: MEP: EU needs common standards for digital transport, data management.....	17
Straßenverkehrssicherheit / Road Safety.....	18
Sicherheit von Fahrzeugen und Fußgängern / Safety of Vehicles and Pedestrians.....	18
Straßeninfrastruktur und Tunnelsicherheit / Road Infrastructure and Tunnel Safety	20
Termine / Dates	21
Sitzungstermine / Meeting Dates	21
Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels).....	21
EAC-Veranstaltungen / EAC-Events	22

Fahrzeugemissionen & Tests / Car Emissions & Tests

Letzter Stand: Status Quo:	08/11/2017	Vorschlag für CO ₂ -Ziele für Pkw und Transporter nach 2020 (Clean Mobility Package) <i>Proposal for post-2020 CO₂ targets for cars and vans (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 x 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 x 10¹¹ 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 (2017/1151) mit entsprechenden Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der EU (RDE 3) <i>Publication of the primary Regulation of the WLTP (2017/1151) with its implementing Regulations in the Official Journal of the EU (RDE 3)</i>
Nächster Schritt: Next Step:	12/2017	Veröffentlichung des 4. RDE-Paketes <i>Publication of the 4th RDE package</i>
Letzter Stand:		Am 8. November stellte die Kommission das „Clean Mobility Package“ mit verschiedenen Legislativvorschlägen unter anderem zur Festlegung neuer CO ₂ -Emissionsstandards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Vans) in der Europäischen Union für die Zeit nach 2020 vor. Das Clean Mobility Package besteht aus folgenden Teilen: - Neue CO ₂ -Standards und Zielvorgaben für 2025 und 2030

- Saubere Fahrzeuge-Richtlinie (Clean Vehicles Directive) zur Förderung sauberer Mobilitätslösungen bei Ausschreibungen im öffentlichen Beschaffungswesen
- Aktionsplan und Investitionslösungen für den transeuropäischen Einsatz alternativer Brennstoffe
- Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten/intermodalen Verkehr, die die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsträger im Güterverkehr (z. B. Lastkraftwagen und Züge) fördert
- Richtlinie über Reisebusdienste zur Förderung der Entwicklung von Busverbindungen über große Entfernungen in ganz Europa und zur Schaffung alternativer Möglichkeiten für die Nutzung von Personenkraftwagen
- Batterieinitiative

Die wohl relevantesten Vorschläge sind die neuen CO₂ Standards und Zielvorgaben. Die durchschnittlichen Emissionen von Neuwagen müssen 2030 um 30 Prozent niedriger sein als 2021. Für neue Transporter im Jahr 2030 beträgt die Ermäßigung ebenfalls 30 Prozent. Für das Jahr 2025 sind die Zielvorgaben für Pkw und Transporter um 15 Prozent niedriger als im Jahr 2021, um sicherzustellen, dass die Emissionsminderungen so früh wie möglich erfolgen (Zwischenziel). Um den Übergang vom derzeitigen zum künftigen Rahmenplan vorzusehen, enthält der Vorschlag auch die bereits festgelegten EU-weiten Ziele für 2020/2021 von 95g CO₂/km für Personenkraftwagen und 147g CO₂/km für leichte Nutzfahrzeuge, die beide auf dem NEFZ-Testverfahren basieren. Die Emissionsziele basieren ab 2021 auf dem am 1. September 2017 eingeführten neuen Emissionsprüfverfahren WLTP. Da das WLTP-Prüfverfahren in den nächsten Jahren schrittweise eingeführt wird, sind die neu vorgeschlagenen flottenweiten Ziele für 2025 und 2030 nicht als absolute Werte (in g CO₂/km) definiert, sondern als prozentuale Verringerungen im Vergleich zum Durchschnitt der spezifischen Emissionsziele für 2021 ausgedrückt. Während die vorgeschlagene Verordnung für alle in der Union neu zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge gilt, sind die Hersteller, die für weniger als 1000 Neuzulassungen pro Jahr verantwortlich sind, von den CO₂-Zielen ausgenommen. Der Vorschlag verbindet CO₂-Ziele für 2025 und 2030 mit einem technologieneutralen Anreizmechanismus für emissionsfreie (z.B. elektrisch, Brennstoffzelle) und emissionsarme Fahrzeuge (weniger als 50g CO₂/km; z.B. Plug-in-Hybride), um dem Markt ein klares Signal für Investitionen in saubere Fahrzeuge zu geben. Hersteller, die einen Anteil an emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen erreichen, der höher ist als der vorgeschlagene Referenzwert von 15 Prozent im Jahr 2025 und 30 Prozent im Jahr 2030, werden mit einem weniger strengen CO₂-Ziel belohnt. Bei der Ermittlung dieses Anteils wird das Emissionsverhalten der betreffenden Fahrzeuge berücksichtigt. Ein Null-Emissions-Fahrzeug zählt also mehr als ein emissionsarmes Fahrzeug.

Um die Effektivität der Ziele zu gewährleisten, werden mit dem Vorschlag auch Marktüberwachungsmechanismen eingeführt. Aufbauend auf den Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beratungsverfahrens (SAM) und des Europäischen Parlaments ist die Erhebung, Veröffentlichung und Überwachung der tatsächlichen Kraftstoffverbrauchsdaten vorgesehen. Grundlage hierfür wird die Verpflichtung der Hersteller sein, in Neufahrzeugen standardisierte Kraftstoffverbrauchsmessgeräte

einzubauen. Darüber hinaus werden Konformitätskontrollen während des Betriebs eingeführt, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge auf der Straße die bei der Typgenehmigung genehmigten Werte einhalten. Bei Abweichungen ermöglichen Korrekturmechanismen die Berücksichtigung dieser Abweichungen bei der Konformitätsbewertung. Die Kommission veröffentlicht mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur (EEA) jedes Jahr die Überwachungsdaten des vorangegangenen Kalenderjahres einschließlich herstellereinspezifischer CO₂-Leistungsberechnungen. Dieses bewährte Überwachungssystem bildet die Grundlage für die jährliche Konformitätsbewertung. Überschreitet ein Hersteller (oder Pool) sein spezifisches Emissionsziel, so erlässt die Kommission für jedes neu zugelassene Fahrzeug des betreffenden Herstellers (oder Pools) in diesem Jahr eine Sanktion von 95 EUR je überschrittenes g CO₂/km.

Der Vorschlag zielt darauf ab, die Treibhausgase aus dem Verkehrssektor einzudämmen, um die Emissionen bis 2030 um mindestens 40 Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken. Dies wurde im Klimaabkommen von Paris (Paris Accord) vereinbart. Die Tatsache, dass die Kommission den Vorschlag parallel zur gerade in Bonn stattfindenden Klimakonferenz veröffentlicht, soll die Bereitschaft der EU in diesem Zusammenhang unterstreichen. Vor der Veröffentlichung gab es jedoch harten Widerstand der europäischen (und vor allem deutschen) Autohersteller. Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) Matthias Wissmann soll persönlich versucht haben die Kommissare von einer Abschwächung der Ziele zu überzeugen. Die europäischen Autohersteller forderten eine Abschwächung möglicher CO₂-Einsparungsziele bis 2030 auf 20 Prozent zum Stand von 2021. Außerdem wird das Zwischenziel 2025 seitens der Hersteller abgelehnt. Der Verband der europäischen Automobilhersteller kritisierte das Ziel für 2025 mit den Worten: "Es lässt nicht genug Zeit, um die notwendigen technischen und konstruktiven Änderungen an Fahrzeugen vorzunehmen, insbesondere an leichten Nutzfahrzeugen aufgrund ihrer längeren Entwicklungs- und Produktionszyklen".

Auf der anderen Seite forderten einige EU-Mitgliedsstaaten (Belgien, Irland, die Niederlande, Österreich, Portugal, Slowenien und Luxemburg) eine Anhebung auf 40 Prozent. Die deutsche Regierung auf der anderen Seite warnte die Kommission davor zu strenge Ziele über 20 Prozent zu setzen, da dies Wachstum und Jobs kosten würde.

Insgesamt kann es wohl als positiv bewertet werden, dass die Kommission den Herstellern nicht entgegengekommen ist. Ein Ziel zwischen 35 und 40 Prozent wäre wohl angemessener gewesen, jedoch sind die nun angestrebten 30 Prozent ein noch akzeptabler Mittelweg. Das Zwischenziel für 2025 könnte bedeuten, dass die Automobilindustrie die Produktion von Diesel-Pkw sehr bald einstellen muss.

Es wird nun abzuwarten sein, inwieweit sich eine Opposition formieren wird, um den Vorschlag noch zu verwässern. Nachdem das Kollegium der Kommissare eine endgültige Entscheidung über den Vorschlag getroffen hat, wird die Kommission die Clean-Mobility-Vorschläge nun an das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten weiterleiten. Die Rechtsvorschriften werden vom Rat selten so geändert, dass sie ehrgeiziger sind als der ursprüngliche Kommissionsvorschlag.

Link zur [Übersicht des Vorschlags](#)

Sonstiges:

Zum Thema WLTP und RDE hat nun die NGO ClientEarth für Aufsehen gesorgt. Diese strebt eine Klage gegen die Europäische Kommission vor dem Gerichtshof der Europäischen Union an. Der Vorwurf betrifft die Verpflichtung der Hersteller Veränderungen des Emissionskontrollsystems sowie die Auswirkungen auf Emissionen den entsprechenden nationalen Typgenehmigungsbehörden mitzuteilen. Die NGO beklagt, dass die Informationen nicht veröffentlicht werden und ein Geheimnis zwischen Hersteller und Behörde bleiben. Dies verletze die Transparenzbestimmungen der Aarhus-Konvention¹ mit dem Risiko eines neuen Dieseldate-Skandals.

Status-Quo:

On 8 November, the Commission presented the "Clean Mobility Package" with a number of legislative proposals, including those on setting new CO2 emission standards for passenger cars and light commercial vehicles ("vans") in the European Union for the period after 2020.

The Clean Mobility Package consists of the following parts:

- *New CO2 standards and targets for 2025 and 2030*
- *Clean Vehicles Directive to promote clean mobility solutions for public procurement tenders*
- *Action plan and investment solutions for the trans-European use of alternative fuels*
- *Revision of the Directive on combined/intermodal transport, which encourages the combined use of different modes of freight transport (e. g. lorries and trains)*
- *Directive on passenger coach services to promote the development of long-distance bus connections throughout Europe and to create alternative ways of using passenger cars*
- *battery initiative*

Probably the most relevant proposals are the new CO2 standards and targets. The average emissions from new cars must be 30 percent lower in 2030 than in 2021, and the reduction for new vans in 2030 is also 30 percent. For 2025, the targets for passenger cars and vans are 15 percent lower than in 2021 to ensure that emission reductions are achieved as early as possible (interim target). In order to move from the current to the future framework plan, the proposal also includes the already established EU-wide targets for 2020/2021 of 95g CO2/km for passenger cars and 147g CO2/km for light commercial vehicles, both based on the NEDC test procedure. The emission targets from 2021 onwards will be based on the new WLTP emission testing procedure introduced on 1 September 2017. As the WLTP verification procedure will be phased in over the next few years, the newly proposed fleet-wide targets for 2025 and 2030 are not defined as absolute values (in g CO2/km) but as percentage reductions compared to the average of the specific emission targets for 2021. While the proposed regulation applies to all newly

¹ Die Aarhus-Konvention ist ein Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten. Sie wurde am 25. Juni 1998 in der dänischen Stadt Aarhus im Rahmen der vierten Pan-Europäischen Ministerkonferenz „Umwelt für Europa“ angenommen.

registered passenger cars and light commercial vehicles in the Union, manufacturers responsible for less than 1000 new registrations per year are exempt from the CO₂ targets. The proposal combines CO₂ targets for 2025 and 2030 with a technology-neutral incentive mechanism for zero-emission (e. g. electric, fuel cell) and low-emission vehicles (less than 50g CO₂/km; e.g. plug-in hybrids) to give the market a clear signal for investment in clean vehicles. Manufacturers who achieve a share of zero and low emission vehicles that is higher than the proposed reference value of 15 percent in 2025 and 30 percent in 2030 will be rewarded with a less stringent CO₂ target. The calculation of this share shall take into account the emission behavior of the vehicles concerned. A zero-emission vehicle therefore counts more than a low-emission vehicle.

In order to ensure the effectiveness of the objectives, the proposal also introduces market surveillance mechanisms. Based on the recommendations of the Scientific Advisory Procedure (SAM) and the European Parliament, it is planned to collect, publish and monitor actual fuel consumption data. The basis for this will be the manufacturers' obligation to install standardized fuel consumption meters in new vehicles. In addition, conformity checks shall be introduced during operation to ensure that vehicles on the road comply with the values approved for type-approval. In the case of deviations, correction mechanisms allow these deviations to be taken into account in the conformity assessment. Each year, the Commission, assisted by the European Environment Agency (EEA), publishes monitoring data for the previous calendar year, including manufacturer-specific CO₂ performance calculations. This proven monitoring system forms the basis for the annual conformity assessment. If a manufacturer (or pool) exceeds its specific emission target, the Commission shall, for each newly registered vehicle of the manufacturer (or pool) concerned, impose a penalty of EUR 95 per excess g CO₂/km for each new vehicle of the manufacturer (or pool) this year.

The proposal aims to contain greenhouse gases from the transport sector in order to reduce emissions by at least 40 percent below 1990 levels by 2030. This was agreed in the Paris Accord. The fact that the Commission is publishing the proposal in parallel with the climate conference that is currently taking place in Bonn is intended to underline the EU's willingness to do so. Before the publication, however, there was fierce resistance from European (and above all German) automakers. President of the German Association of the Automotive Industry (VDA) Matthias Wissmann is said to have personally tried to convince the commissioners of a weakening of the targets. European automakers have called for a reduction of potential CO₂ savings targets to 20 percent by 2030 from 2021 levels, and manufacturers have rejected the interim target for 2025. The Association of European Automobile Manufacturers criticized the target for 2025 by saying: "There is not enough time to make the necessary technical and design changes to vehicles, especially to light commercial vehicles due to their longer development and production cycles".

On the other hand, some EU member states (Belgium, Ireland, the Netherlands, Austria, Portugal, Slovenia and Luxembourg) called for an increase to 40 percent. The German government, on the other hand, warned

the Commission not to set too strict targets of more than 20 percent, as this would cost growth and jobs.

Overall, it can probably be seen as positive that the Commission has not accommodated manufacturers. A target of between 35 and 40 percent would have been more appropriate, but the 30 percent target is an acceptable middle way. The interim target for 2025 could mean that the automobile industry will soon have to stop producing diesel cars.

It will now be necessary to wait and see to what extent an opposition will form in order to water down the proposal. Now that the College of Commissioners has reached a final decision on the proposal, the Commission will forward the Clean Mobility proposals to the European Parliament and the Member States. The Council rarely amends the legislation in such a way that it is more ambitious than the Commission's original proposal.

Link to the [Overview of the Proposal](#)

Other:

The NGO ClientEarth has now caused a stir on the subject of WLTP and RDE. The Commission intends to bring an action against the European Commission before the Court of Justice of the European Union. The allegation concerns manufacturers' obligation to notify changes in the emission control system and the effects on emissions to the relevant national type-approval authorities. The NGO complains that the information is not made public and remains a secret between the manufacturer and the authorities. This violates the transparency regulations of the Aarhus Convention with the risk of a new Dieselgate scandal.

Presse/Press: EC unveils proposal to clean up transport, boost electric vehicles

08/11/2017

The European Commission proposed on Wednesday (8 November) a legislative package aimed at reducing CO2 emissions in road transport and encouraging the uptake of electric cars, in an attempt to help Europe's car industry remain competitive in the face of growing pressure from the US and China.

Transport, environment and consumer groups reacted immediately, almost in unison, calling the package "an ineffective regulation" that 's "trundling along" and "not going far enough". But the Commission said it was a "balanced package that allows everyone to contribute... based on sound analysis and broad stakeholder involvement".

The rationale, in the words of Commission Vice-President Maroš Šefčovič, was the need to fight climate change, as transport generates a quarter of Europe's greenhouse gas emissions and air pollution was responsible for 400,000 premature deaths in Europe every year.

The long-term competitiveness of Europe's car industry also came into play and should be improved by stimulating the manufacturing and purchase of clean vehicles, the spread of charging infrastructure across Europe and the work on developing advanced car batteries.

Under the proposal, the average emissions for new cars in 2030 will have to be 30% lower than the 2021 target of 95 g of CO₂ per km. Transport and Environment NGO had called for a reduction of 40%, while Green MEP Bas Eickhout said the Greens wanted to see a 60% decrease from the 2021 level.

“We believe this is the right balance, ambitious, enforceable and cost-effective,” Climate Commissioner Miguel Arias Cañete told reporters while presenting the package.

Cañete said Europe has already fallen behind while China and the US are pressing on with clean vehicles.

“Europe is currently not on the right track. Electric cars account for less than 1% of new sales,” he said, adding there were only 6 types of EVs available to consumers in Europe, compared to 600 in Asia.

He also said the EU needs to act to restore consumer trust, shaken by the 2015 Dieseldgate scandal. “Trust and reliability are in serious jeopardy. Industry must regain the trust. Investing in clean vehicles is the right way to go”.

Critics had also wanted to see a mandatory quota of zero-emissions vehicles imposed, as the best way to make them more widely available.

Instead, the Commission chose to leave it out and incentivise the production of clean vehicles and encourage their use by public transport authorities and citizens. Some critics have said the executive might have caved in to last-minute lobbying by German auto lobby group VDA, whose head spoke to top people in the Commission last week.

Germany’s worries about the new EU rules were confirmed on Tuesday (7 November) when Foreign Minister Sigmar Gabriel told Commission President Jean-Claude Juncker that he is against any toughening of European car emissions targets by 2025.

Cañete took a number of questions from reporters on the ambition of the package and stressed that the executive has already come up with infrastructure proposals in its revision of the Energy Performance of Buildings Directive.

When the Council of Ministers agreed on its so-called general approach earlier this year, Cañete voiced his disappointment with the member states’ “lack of ambition”, particularly on the electric car charging aspect of the directive.

Transport Commissioner Violeta Bulc said the new proposal focused much more on infrastructure.

“Charging electric cars on EU motorways must be as easy as filling up at petrol stations so we are making this a reality. There is a clear action plan to speed up the deployment of charging points,” she said.

The EPBD is currently being debated in trilateral talks between the three main institutions and Cañete called on the Council and Parliament to show “coherence” with the Commission’s e-mobility plans.

Transport and Environment's clean vehicles director Greg Archer said: “The Commission has gifted the car industry an ineffective regulation after they came calling. Removing the penalty for failing to meet zero-emission vehicle targets is an own goal. It amounts to handing the global leadership on

electric cars to China, which will be delighted to export their models to Europe, jeopardising jobs in Europe's auto industry."

EURELECTRIC Secretary-General Kristian Ruby said: "EURELECTRIC is concerned that the Mobility Package proposals published today do not go far enough to tackle the rising emissions from road transport in Europe. Whereas we welcome the introduction of an incentive scheme for low and zero emission vehicles, the level of ambition is too weak to trigger the necessary paradigm shift to electric mobility across Europe.

The proposal to monitor the gap between test cycle and real driving emissions is the good piece of news today. It will contribute to environmental integrity and allow the Commission to review the targets in case the gap widens. This is an important step to close loopholes."

BEUC Director General Monique Goyens said: "The proposal shows that the European Commission is only trundling along in its attempts to make the EU's cars cleaner. Do they opt for a robust, long-term strategy to bring technologies to market that will cut emissions and the cost of driving? Or do they hold back, so as not to upset the vested short-term interests of the European automotive industry? It appears that, once again, it is the latter."

International Council on Clean Transportation's (ICCT) EU Managing Director, Peter Mock, said: "From a technical standpoint, more progress is definitely possible. Our analyses indicate that a more ambitious CO2 target value would foster the uptake of electrified vehicles and as a result would actually reduce overall compliance cost for vehicle manufacturers, compared to a scenario with a higher market share of combustion engine vehicles."

French MEP Françoise Grossetête (EPP) said: "The solution for the future of the car industry is not just electric. What matters is the reduction of emissions, notably CO2 and NOx, to ensure a better quality of life to our fellow citizens.

"The automotive industry must strengthen its efforts in this direction by offering a variety of innovative technological solutions. Legislation on real-life emission tests carried out in the actual driving situation will help to discern the good from the bad technological performances."

ACEA, European car manufacturers association, said in a statement: "The 30% reduction level proposed by the Commission is also overly challenging, going beyond the ambition level set out in the Climate and Energy Framework and in its own 2016 impact assessment, which specifies what is needed to deliver on COP21. In line with this, the European auto industry considers a 20% reduction by 2030 for cars to be achievable at a high, but acceptable, cost."

Greens/EFA Environment and Public Health spokesperson, MEP Bas Eickhout: "We need to see much greater ambition if we are to protect our environment and secure the long-term future of Europe's car industry. An ambitious deal now would push the European car industry into the 21st century and bring us already to the halfway mark of the transport sector's share of the Paris climate agreement targets. The weak measures proposed today will only leave EU member states facing a steeper challenge down the line and blow a big chance to deliver major social benefits and cost-efficiencies.

"The Commission's CO2 reduction targets are simply not credible. Just to meet our own climate legislation, they need to be at very least doubled. To show so little ambition on climate at the very time that negotiations are underway at COP23 in Bonn seriously undermines the EU's credibility.

"The proposals on zero-emission vehicles are very weak and risk becoming a loophole to undermine CO2 targets. The Commission will need to do much better if it wants to drive innovation and deliver the urgently needed shift to electric vehicles.

"Many in the German car lobby will be happy today. But they have to understand that their inaction – and the political weakness that continues to entertain it – will only cause greater harm in the long run."

Greenpeace EU climate policy director Ansgar Kiene said: "These measures are fundamentally held back by the 20th-century obsession with the passenger car and the combustion engine. Cities and governments across Europe are way ahead of the game, exposing the car lobby's influence on the Commission. Only with fewer cars on the roads, a firm commitment to renewable energy, and better access to clean, smart and shared modes of transport can the EU meet its climate change targets and improve the air we breathe."

Quelle/*Source*: euractiv.com

Presse/Press: Electric cars have significantly lower climate impact than diesels over their lifetime – study

27/10/2017

Electric vehicles emit less greenhouse gas (GHG) emissions over their lifetimes than diesel engine cars, a new independent study has found. Even when powered by the most carbon intensive electricity in Europe, EVs will emit less and those emissions decrease further as more renewable electricity enters the grid, according to an analysis of the lifecycle emissions of the vehicles conducted by VUB university in Brussels for T&E.

While countries like Poland and Germany have significantly more carbon-intensive power generation – due to reliance on coal plants – EVs still perform better there on a lifecycle basis, which includes the emissions in manufacturing the battery and vehicle. Based on the Polish average, an EV emits 25% less CO2 over its lifetime. In Sweden, which has one of the cleanest energy mixes in the EU, an EV emits 85% less than a diesel car.

The study also found that EVs' sustainability will improve further with battery technology advances and as more batteries are re-used for electricity storage or recycled.

T&E's clean vehicles and mobility officer, Yoann Le Petit, said: 'Today an electric vehicle driving on Polish electricity – the most carbon intensive in the EU – still has a lower impact on the climate than a new diesel car. With the rapid decarbonisation of the EU electricity mix, on average electric vehicles will emit less than half the CO2 emissions of a diesel car including the manufacturing emissions.'

The European Commission is expected to include a form of zero-emission vehicle sales targets in its proposal for the cars and vans CO2 regulation. While there are concerns about the availability of critical metals for EVs' batteries, further research by T&E has found that the supply of metals such as cobalt and lithium will not be constrained in the coming decades and won't stop the EV transition. In the case of lithium, reserves could last for an estimated 185 years. However, T&E said the extraction of these materials should be certified against high standards to manage environmental and social impacts. In the long-term, innovation will help reduce the quantity of critical metals used in EVs.

Yoann Le Petit concluded: 'The electric vehicle revolution will lead to a sharp increase in demand for critical metals. But the evidence shows there will be no supply constraints if there are investments in new mines and processes. The industry must however ensure that minerals are sourced sustainably.'

While the Commission weighs up a zero-emission vehicle mandate, the European Parliament's industry committee has voted for EV charging points to be required in all new non-residential buildings. Although this would only affect one out of 10 parking spaces in new non-residential buildings with more than 10 spaces, the move was welcomed by the Platform for Electro-Mobility (of which T&E was a founding member) as the points will have high visibility in frequently visited buildings.

The vote is in line with the Commission's own proposed revision of the Energy Performance of Buildings Directive (EPBD). The full European Parliament will vote on its final position in December.

Quelle/*Source*: 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: Mit Blick auf die Kommissionsvorschläge bezüglich der Einführung einer einheitlichen streckenabhängigen Maut und der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme hat nun der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss Stellung bezogen. Dieser ist der Auffassung, dass „die Einführung eines fairen, transparenten, nichtdiskriminierenden und unbürokratischen Systems der Straßenbenutzungsgebühren durch die EU, das in einem angemessenen Verhältnis zur Straßennutzung und zu den externen Kosten steht, [...], ohne Fragmentierung der Preissysteme und unter Einhaltung der Grundsätze der "Nutzer zahlt" und "Verursacher zahlt" Prinzipien, positive Auswirkungen durch die Bekämpfung der Verschlechterung der Straßeninfrastruktur, der Verkehrsüberlastung und der Umweltverschmutzung hätte.“ Der Ausschuss mahnt jedoch, dass mehr Transparenz und Klarheit geschaffen werden muss. Der EWSA fordert nachdrücklich, dass der gemeinsame Gebührenrahmen klar, transparent, einfach, überprüfbar und leicht verständlich dargelegt wird, so dass die Verwendung der Einnahmen sowohl auf elektronischen Quittungen als auch auf Papierbelegen und Autobahnschildern deutlich gemacht wird, damit der Beitrag jedes einzelnen Nutzers zum Gemeinwohl sozial verträglicher wird. Ebenso fordert der Ausschuss mehr Investitionen in Infrastruktur, um die Interoperabilität zu garantieren.

Außerdem gab es vor kurzem einen Meinungs austausch zwischen dem parlamentarischen Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) und der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG MOVE) bezüglich der

Vorschläge zur Eurovignette und zur Interoperabilität der europäischen elektronischen Mautdienste (EETS). Diese Vorschläge wurden von den TRAN-Mitgliedern im Allgemeinen gut aufgenommen. Was die Eurovignette anbelangt, so befürworteten die Abgeordneten in der Regel das Verursacherprinzip, betonten jedoch, dass die Regionen in Randlage nicht benachteiligt werden dürfen. Die Abgeordneten erwähnten, dass die Definition der „externen Einnahmen“ verbessert werden müsse und dass es Garantien geben sollte, dass die Einnahmen der Straßenunterhaltung und Verkehrssicherheit zugutekommen. Einige Abgeordnete betonten jedoch, dass ein Gleichgewicht zwischen der Zuweisung von Einnahmen an das Verkehrs- und an das Finanzministerium gefunden werden müsse. Was den Vorschlag über Interoperabilität EETS anbelangt, so wurde während der Diskussion kein größeres Problem hervorgehoben. Die Abgeordneten wiesen jedoch darauf hin, dass es eine rechtliche Frage mit der Übertragung von Befugnissen an die Kommission zur Entscheidung über die Technologien geben könnte. Sie betonten, dass Technologien zur Gewährleistung der Interoperabilität zwar verfügbar seien, aber noch nicht auf dem europäischen Markt eingeführt worden seien.

Status Quo:

The European Economic and Social Committee has now taken a position on the Commission's proposals concerning the introduction of a single distance-based toll and the interoperability of electronic toll systems. It considers that "the introduction by the EU of a fair, transparent, non-discriminatory and non-bureaucratic system of road pricing that is proportionate to road use and the external costs generated by lorries, buses and cars, without fragmenting pricing systems and while complying with the "user pays" and "polluter pays" principles, would have a positive impact by combating the deterioration of road infrastructure, congestion and pollution." However, the Committee warns that more transparency and clarity is needed. The EESC urges that the common charging framework be made clear, transparent, simple, verifiable and easy to understand, so that the use of revenue on electronic receipts as well as on paper receipts and motorway signs is made clear, in order to make the contribution of each individual user to the public interest more socially acceptable. The Committee also calls for more investment in infrastructure to ensure interoperability.

There has also recently been an exchange of views between the Parliamentary Committee on Transport and Tourism (TRAN) and the Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE) on the proposals concerning the Eurovignette and the interoperability of European electronic toll services (EETS). These proposals were generally well received by TRAN members. With regard to the Eurovignette, MEPs generally supported the polluter-pays principle, but stressed that peripheral regions should not be disadvantaged. MEPs said that the definition of "external revenue" needed to be improved and that there should be guarantees that revenue would benefit road maintenance and road safety. However, some MEPs stressed the need to strike a balance between allocating revenue to the Ministry of Transport and the Ministry of Finance. With regard to the proposal on EETS interoperability, no major problem was highlighted during the discussion. However, MEPs pointed out that there could be a legal issue with the delegation of powers to the Commission to decide on technologies. They

stressed that technologies to ensure interoperability were available but had not yet been launched on the European market.

Deutsche Infrastrukturabgabe / German "Infrastructure Fee"

Letzter Stand: Nachdem nun das dreimonatige Vermittlungsverfahren ohne Ergebnis verstrichen ist, besteht nun die Möglichkeit für Österreich gegen die deutsche Infrastrukturabgabe zu klagen. Österreich werde voraussichtlich auch nicht der einzige Kläger bleiben, da das niederländische Verkehrsministerium bereits ankündigte, sich der Klage anschließen zu wollen. Aus Sicht der Regierung in Wien spricht nichts grundsätzlich gegen die Einführung eines Mautsystems. Dass am Ende nur Ausländer zahlten, sei aber mit den Grundwerten der EU unvereinbar, hatte Leichtfried in der Vergangenheit mehrfach betont. Deutschland habe eine „Ausländermaut“ beschlossen.

Status Quo: *Now that the three-month mediation procedure has expired without any result, it is now possible for Austria to file an action against the German infrastructure levy. Austria is not expected to remain the only plaintiff, as the Dutch Ministry of Transport has already announced its intention to join the action. From the point of view of the government in Vienna, there is nothing in principle to be said against the introduction of a toll system. In the past, Leichtfried had repeatedly emphasized that in the end only foreigners would pay, but that this was incompatible with the basic values of the EU. Germany has decided to impose a "foreigner's tax".*

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

Letzter Stand:	18/10/2017	Veröffentlichung der GEAR 2030 Schlussfolgerungen
Status Quo:		<i>Publication of the GEAR 2030 Conclusions</i>
	Bis/until 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“
		<i>Publication of the „Certificate Policy for Deployment and Operation of European C-ITS“</i>
	10/01/2017	Veröffentlichung des EC-Papiers „ <u>Building a European Data Economy</u> “
		<i>Publication of the EC-document "<u>Building a European Data Economy</u>"</i>

Letzter Stand:

Nachdem die Plattform der Kooperativen Intelligenten Verkehrssysteme (C-ITS Plattform) am 20. September den Abschlussbericht ihrer zweiten Phase veröffentlichte, hat nun die hochrangige Gruppe Gear 2030² ihre Arbeit an der Entwicklung eines umfassenden Pakets von Politik- und Regulierungsempfehlungen für den zukünftigen Einsatz moderner automatisierter Fahrzeuge abgeschlossen. Die Schlussfolgerungen des GEAR 2030 (vom 18. Oktober) sollen einen Fahrplan darstellen, der sich auf politische, ethische und rechtliche Aspekte konzentriert, um in den kommenden Jahren einen effektiven Einsatz von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen zu gewährleisten.

Der Abschlussbericht enthält die Analyse der aktuellen Lage sowie Empfehlungen zur Bewältigung der wichtigsten Herausforderungen und Chancen für die Branche bis 2030 und darüber hinaus. Sie untersucht die Entwicklung der globalen Wettbewerbsfähigkeit und die Veränderungen in der Wertschöpfungskette. Angesichts des Aufmaßes der Veränderungen hat sich die Gruppe auf zwei, miteinander verbundenen, Themenfelder fokussiert: vernetztes und automatisiertes Fahren (CAD) sowie emissionsfreie Fahrzeuge (ZEVs und ZECs). Jedoch erkennt die Gruppe auch die Bedeutung von sauberen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor an, da diese insbesondere in der Übergangsphase und im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge helfen werden.

Im Bereich CAD hebt die Gruppe hervor, dass Europa eine gemeinsame Strategie für automatisierte und vernetzte Fahrzeuge benötigt. Diese Technologien kommen bereits heute auf den EU-Markt, um im Einklang mit einem globalen Trend zu stehen und stellen Herausforderungen und Chancen für die Wettbewerbsfähigkeit der EU und ihre Politik dar. Die Governance der EU ist insbesondere erforderlich, um die großangelegten Test-, Forschungs- und Finanzierungsprogramme sowohl auf EU-Ebene als auch auf Ebene der Mitgliedstaaten in vollem Umfang nutzen zu können. Strategische Planung und öffentlich-private Partnerschaften könnten helfen. Da diese Fahrzeuge einige Aufgaben des Fahrers übernehmen werden, müssen Regeln für die Datenerfassung und die damit verbundenen Regeln für den Datenzugriff entwickelt werden. Die zu erwartenden Aufgaben des Fahrers und die Leistung der Fahrzeuge müssen auch in Verkehrsvorschriften und Fahrzeugvorschriften kohärent im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten auf EU- und nationaler Ebene geregelt werden. Dies erfordert auch einen neuen Ansatz bei der Zulassung von Fahrzeugen. Außerdem sollten die langfristigen Auswirkungen zunehmend automatisierter und vernetzter Fahrzeuge, insbesondere auf Arbeitsplätze und ethische Fragen, bewertet, erörtert und in umfassendere EU-Politiken einbezogen werden, um die soziale Akzeptanz zu gewährleisten.

Die Gruppe erkennt auch das große wirtschaftliche Potential neuer Technologien an, sieht aber auch, dass die globale Konkurrenz nicht schläft und auch auf dem EU-Markt zunehmend aktiv ist. Ein ehrgeiziges, aber realistisches, kosteneffektives und angemessen durchgesetztes regulatorisches Umfeld in der EU kann die technologische Entwicklung und

² Die hochrangige Gruppe Gear 2030 setzt sich aus offiziellen Vertretern der Mitgliedsstaaten sowie Interessenvertretern aus Industrie, Dienstleistung, Verbraucherschutz, Umweltschutz und Straßenverkehrssicherheit zusammen. Die Liste der Teilnehmer findet sich im zweiten Anhang des Abschlussberichts (Annex II).

Wettbewerbsfähigkeit fördern und kann der EU helfen eine führende Rolle bei den weltweiten Bemühungen um die Verbesserung des Umweltschutzes und der Straßenverkehrssicherheit zu übernehmen. In diesem Zusammenhang wird auch die Signifikanz der technischen Harmonisierung durch die Arbeit der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) genannt.

Die Gruppe betont auch, dass die Industrie und die Mitgliedstaaten ihre Maßnahmen zur Bekämpfung der städtischen Luftverschmutzung verstärken und die langfristigen Ziele einer Verringerung der Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus erreichen müssen. Dies muss durch einen angemessenen, technologieneutralen Regelungsrahmen, vielfältige Anreize auf nationaler und lokaler Ebene, eine schnellere Entwicklung der Betankungs- und Ladeinfrastruktur und weitere Fortschritte in der Batterietechnologie unterstützt werden.

Link zum [Gear 2030 Abschlussbericht](#)

Sonstiges:

Zusätzlich zum Abschlussbericht der hochrangigen Gruppe Gear 2030, wurde vor kurzem auch das Horizon 2020³ Arbeitsprogramm 2018-2020 im Bereich „Smart, green and integrated transport“ veröffentlicht, in dem ein ganzes Kapitel der Automatisierung gewidmet ist. Dies unterstreicht die Signifikanz, die die EU dem Thema zuschreibt. Das Arbeitsprogramm spricht dabei auch an, dass die Entwicklungen der letzten Jahre sich in erster Linie auf "harte" technologische Fortschritte und die Reife technologiegetriebener Verkehrs-/Mobilitätskonzepte konzentrierte, wobei die "weiche menschliche Komponente" in dieser Entwicklung überholt und nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Dabei wird der Fokus der Forschungs- und Entwicklungsbestrebungen unter Horizon 2020 in den nächsten Jahren auch Herausforderungen in den Fokus nehmen, die von der öffentlichen Akzeptanz von Konnektivität und Automatisierung (z. B. Datenschutz, Rolle des Menschen) über die Entwicklung benutzerfreundlicher und angemessener Mensch-Maschine-Schnittstellen (HMI), der Interaktion zwischen Fahrer und Fahrzeug und ethischer Entscheidungsfindung bis hin zu Fahrerschulungen und Zertifizierungen für neue Technologien und Automatisierungsebenen reichen.

Link zum [Horizon 2020 Arbeitsprogramm 2018-2020](#)

In den nächsten Monaten wird es aber noch mehr als nur Berichte und Empfehlungen geben. In diesem Jahr wird die C-ROADS-Plattform die Zahl ihrer Mitglieder, ihrer Einführungsinitiativen und ihrer Investitionen in die digitale Straßeninfrastruktur verdoppeln. Dies bedeutet konkrete Fortschritte von Behörden und Straßenbetreibern bei der Harmonisierung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme in ganz Europa.

Am 11. Oktober hat der IMCO-Ausschuss außerdem den Entwurf einer Stellungnahme von Matthijs Van Miltenburg zu einer europäischen Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme geprüft. Die Stellungnahme begrüßt die Strategie der Kommission und erkennt das Potenzial einer

³ Horizon 2020 oder ist das Europäische Forschungs- und Entwicklungsprogramm für den Zeitraum 2014-2020. Es knüpft an das Siebte Rahmenprogramm für Forschung und das Programm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (CIP 2007-2013) an; es umfasst auch EURATOM und das EIT (Europäisches Innovations- und Technologieinstitut). Es verfügt über einen Haushalt von 80 Milliarden Euro.

intelligenteren Nutzung von Daten an, um den Verkehr sicherer und effizienter zu machen. Sie weist jedoch auch auf einige noch ausstehende Elemente hin, wie die Bedeutung des Rechts der Verbraucher auf Privatsphäre und Schutz personenbezogener Daten, die technische Harmonisierung und Standardisierung sowie die grenzüberschreitende Einbeziehung der Nutzer durch angemessene finanzielle Mittel.

Status-Quo:

Following the final report of its second phase, the Cooperative Intelligent Transport Systems Platform (C-ITS Platform) published on 20 September, the High Level Group Gear 2030⁴ has now completed its work on developing a comprehensive set of policy and regulatory recommendations for the future use of modern automated vehicles. The conclusions of GEAR 2030 (18 October) are intended to be a roadmap focusing on political, ethical and legal aspects to ensure the effective use of networked and automated vehicles in the coming years.

The final report contains an analysis of the current situation and recommendations on how to address key challenges and opportunities for the industry by 2030 and beyond. It examines the development of global competitiveness and changes in the value chain. In view of the measurement of the changes, the group has focused on two interconnected topics: networked and automated driving (CAD) and zero-emission vehicles (ZEVs and ZECs). However, the Group also recognizes the importance of clean vehicles with internal combustion engines, as these will be of particular help in the transitional period and in the area of heavy goods vehicles.

In the CAD sector, the Group stresses that Europe needs a common strategy for automated and networked vehicles. These technologies are already entering the EU market today to be in line with a global trend and present challenges and opportunities for the EU's competitiveness and policies. EU governance is particularly necessary to make full use of the large-scale testing, research and funding programs at both EU and Member State level. Strategic planning and public-private partnerships could help. Since these vehicles will perform some of the driver's tasks, rules for data collection and the associated rules for data access must be developed. The expected tasks of the driver and the performance of the vehicles must also be consistently regulated in traffic rules and vehicle regulations within the framework of the respective competences at EU and national level. This also requires a novel approach to vehicle registration. In addition, the long-term impact of increasingly automated and networked vehicles, in particular on jobs and ethical issues, should be assessed, discussed and integrated into broader EU policies to ensure social acceptance.

The Group also recognizes the great economic potential of new technologies, but also recognizes that global competition is not asleep and is increasingly active on the EU market. An ambitious but realistic, cost-effective and adequately enforced regulatory environment in the EU can foster technological development and competitiveness and can help the EU to take a leading role in global efforts to improve environmental protection and road

⁴ The Gear 2030 High Level Group is made up of official representatives of the Member States and stakeholders from industry, services, consumer protection, environmental protection and road safety. The list of participants can be found in the second Annex to the final report (Annex II).

safety. In this context, the significance of technical harmonization through the work of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) is also mentioned.

The Group also stresses the need for industry and Member States to step up their efforts to combat urban air pollution and to achieve the long-term objectives of reducing greenhouse gas emissions by 2030 and beyond. This needs to be supported by an appropriate, technology-neutral regulatory framework, a wide range of incentives at national and local level, faster development of the refueling and charging infrastructure and further progress in battery technology.

Link to the [Gear 2030 Final Report](#)

Other:

In addition to the final report of the High-Level Group Gear 2030, the Horizon 2020⁵ Work Programme 2018-2020 on "Smart, green and integrated transport" has recently been published, in which a whole chapter on automation is dedicated. This underlines the significance that the EU attributes to the issue. The work programme also refers to the fact that developments in recent years have concentrated primarily on "hard" technological progress and the maturity of technology-driven transport/mobility concepts, with the "soft human component" being outdated and not sufficiently taken into account in this development. Over the next few years, Horizon 2020's research and development efforts will focus on challenges ranging from public acceptance of connectivity and automation (e. g. data protection, human role), the development of user-friendly and appropriate human-machine interfaces (HMI), interaction between driver and vehicle and ethical decision making, to driver training and certification for new technologies and automation levels.

Link to the [Horizon 2020 Work Programme 2018-2020](#)

In the coming months, however, there will be more than just reports and recommendations. This year, the C-ROADS platform will double the number of its members, launch initiatives and investments in digital road infrastructure. This means concrete progress by public authorities and road operators in harmonizing cooperative intelligent transport systems across Europe.

Furthermore, on 11 October the IMCO Committee examined Matthijs Van Miltenburg's draft opinion on a European strategy for cooperative intelligent transport systems. The Opinion welcomes the Commission's strategy and recognizes the potential for smarter use of data to make transport safer and more efficient. However, it also draws attention to a number of outstanding elements, such as the importance of consumers' right to privacy and protection of personal data, technical harmonization and standardization and the cross-border involvement of users through appropriate financial means.

⁵ Horizon 2020 or is the European Research and Development Programme for the period 2014-2020, which follows on from the Seventh Framework Programme for research and the Competitiveness and Innovation Programme (CIP 2007-2013), including EURATOM and the EIT (European Institute of Innovation and Technology). It has a budget of EUR 80 billion.

Presse/Press: MEP: EU needs common standards for digital transport, data management

18/10/2017

Europe will have to work hard against competitors in China and the US to be a global leader in digital solutions for transport, an MEP involved in the issue told EURACTIV.com in an interview. Legislation must ensure common standards across the EU for transport to flow freely, she stressed.

Dita Charanzová also underlined the importance of balancing the wish for an unhindered flow of data with the need to handle information in the “most secure and safest way”.

Do you agree that data could be the new fuel for the transport sector?

Yes, indeed, a brand new sector linked to personal mobility is built upon data flows and transfers. Both car manufacturers and technology companies are fully aware of it and focus a lot on innovation in this area. For us as legislators, there are a couple of key challenges in this regard.

First, we should not create any artificial obstacles to data flows. Second, we need to make sure they are handled in the most secure and safest way, in the end, the data is strictly private.

What are the potential benefits of digitalisation in transport?

The potential benefits are numerous. By better managing traffic flows we can save a lot of time and energy, we can also help save the environment. There are already now systems available to help people park in the cities or share rides, which prove their effectiveness. Also, with connected cars, the comfort of consumers or drivers would increase enormously. Imagine that instead of fully concentrating on driving, which is the case today, you can work, study or do your shopping instead. This would bring us into an entirely new era.

What kind of a legal framework does Europe need to regulate digital transport? Very detailed and prescriptive, or a basic legislation that can be modified later once we see the effects in practice? Where would you draw the line between EU and member state competences?

I personally prefer less to more when it comes to the regulatory framework with regards to the new digital trends. Ex-post legislative approach is better suited for their fast evolution.

What we do need is common EU standards. We need to make sure that if a self-driven car drives from one country to another, it won't stop at the border because of incompatibility issues. Such a cross-border transfer has to be as smooth as possible. Member states need to ensure that self-driven cars can circulate on their roads and that there is an appropriate infrastructure developed for them.

Are there already huge discrepancies in the digitalisation of transport among different member states?

That is hard to assess now, there is not much data on it. We can say that some member states, such as Germany, France or Netherlands, have already understood the importance of digitalisation in the transport sector and take it as a serious part of their political debate. Germany has even recently adopted a legislation on automated driving.

Some member states perhaps pay less attention to it now, but I think it is a debate we will need to have sooner or later among all members on the EU level.

What are the main challenges for the legislation? How do you think the issue of data privacy and ownership should be regulated?

Data privacy is definitely one of the key issues, but not the only one. As I said, setting common standards, but also dealing for instance with issues such as liability in case of accidents will be challenging.

On data privacy, I believe that we can see already now that the manufacturers do take it very seriously. We have, in the EU, a solid data privacy legislative framework which, I think, can fit quite well also the transport sector for the time being.

In your view, is Europe behind other parts of the world in this respect, or has it moved early enough and can be a global leader in implementing digital solutions in transport?

I hope Europe can be a leader on the global scale in this area. We see many companies working hard on it, investing considerably and thriving through innovation.

But the competition from other technology companies, mainly in the US and China, is extremely strong. We need to be ready in the EU to help our businesses as much as we can so that they can use their potential and grow instead of leaving to the US or elsewhere, which is often the case today.

This article is part of a special report by euractiv: Where will big data drive European transport?

Quelle/*Source*: euractiv.com

Straßenverkehrssicherheit / Road Safety

Sicherheit von Fahrzeugen und Fußgängern / *Safety of Vehicles and Pedestrians*

Letzter Stand Status Quo:	12/10/2017	Eigener Initiativbericht von Berichterstatter Dieter-Lebrecht Koch (EPP) im TRAN-Ausschuss <i>Own-initiative report by rapporteur Dieter-Lebrecht Koch (EPP) in the TRAN Committee</i>
	28/09/2017	IMCO Abstimmung über den Entwurf einer Stellungnahme vom Berichterstatter Daniel Dalton <i>IMCO Vote on the Draft Opinion of Rapporteur Daniel Dalton</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 13/11/2017 Vorläufiges Datum der Plenarsitzung, 1. Lesung/Einzellesung
Next Step:

Indicative plenary sitting date, 1st reading/single reading

31/07/2017- Öffentliche Konsultation zur Überprüfung der Verordnung
 22/10/2017 über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und der Verordnung
 zum Schutz von Fußgängern

Public Consultation on the revision of the Vehicle General Safety Regulation and the Pedestrian Safety Regulation

Letzter Stand: Im TRAN-Ausschuss wurde am 12. Oktober ein eigener Initiativbericht von Berichterstatter Dieter-Lebrecht Koch (EPP) verabschiedet, der auch in den Legislativvorschlag einfließen soll. In der Debatte, forderten die Abgeordneten strengere Vorschriften auf Unionsebene, wie z. B. eine Null-Toleranz-Politik für betrunkene Autofahrer in der gesamten Union. Sie hoben die Notwendigkeit einer angemessenen Infrastruktur zur Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit, eines besseren Schutzes der schwächsten Verkehrsteilnehmer, des Einsatzes von On-Board-Systemen und allgemein die dringende Notwendigkeit einer Verringerung der Zahl der Verkehrstoten hervor.

Im Zuge des am 12. Dezember 2016 veröffentlichten Berichts der Kommission an das Parlament und den Rat mit den 24 expliziten Fahrzeugsicherheitsmaßnahmen wurde am 6. Juni dieses Jahres von Berichterstatter Daniel Dalton (EKR) ein Entwurf einer Stellungnahme erarbeitet. Über diesen wurde jetzt am 28. September im IMCO-Ausschuss abgestimmt. Es wurden 38 Änderungsanträge zum Entwurf eingereicht, auf deren Grundlage der Berichterstatter und die Schattenberichterstatter vier Kompromissänderungen erarbeitet haben. Generell gibt es große Zustimmung und Einigkeit bezüglich der neuen Sicherheitsanforderungen bzw. der weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit in der EU. Ebenso wird betont, dass die Kontrolle über Typpengenehmigungsgremien erhöht und schnelle Entschädigungen für die Verbraucher sowie der Zugang zu wirksamen Rechtsbehelfen angestrebt werden sollte. Zu begrüßen ist ebenfalls, die Betonung, dass die Förderung neuester Sicherheitstechnologien nicht nur mehr Sicherheit, sondern auch Jobs und Innovation bedeuten kann.

Im Oktober gab es zudem einen Meinungsaustausch zwischen dem parlamentarischen TRAN-Ausschuss und dem UN Sonderbeauftragten für Straßenverkehrssicherheit Jean Todt. Die Abgeordneten forderten, die Straßenverkehrssicherheit in die Sozialagenda der EU aufzunehmen, da sie das Potenzial hat, viele Menschenleben zu beeinflussen. Abgesehen von menschlichem Leid führen Verkehrstote und -verletzungen zu erheblichen wirtschaftlichen und finanziellen Verlusten. Die Abgeordneten forderten, die Ausbildung der Fahrer zu verbessern und das allgemeine Bewusstsein für Fragen der Verkehrssicherheit bereits in der Schule zu schärfen. Die

Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit erfordert auch eine Verbesserung der Straßeninfrastruktur, die Entwicklung technischer Innovationen für Fahrzeuge sowie eine Änderung der Gewohnheiten und die Erziehung der Menschen, andere Verkehrsteilnehmer zu respektieren.

Status-Quo:

On 12 October, the TRAN Committee adopted a separate own-initiative report by the rapporteur, Dieter-Lebrecht Koch (EPP), which is also to be incorporated into the legislative proposal. In the debate, MEPs called for stricter rules at Union level, such as a zero-tolerance policy for drunken drivers throughout the Union. They stressed the need for an adequate infrastructure to ensure road safety, better protection for the weakest road users, the use of on-board systems and, more generally, the urgent need to reduce the number of road deaths.

In the course of the Commission's report to Parliament and the Council, published on 12 December 2016, containing the 24 explicit vehicle safety measures, a draft opinion was prepared on 6 June this year by the rapporteur Daniel Dalton (EKR). The IMCO Committee has now voted on this on 28 September. 38 amendments have been tabled to the draft, on the basis of which the rapporteur and the shadow rapporteurs have drawn up four compromise amendments. In general, there is broad agreement and consensus on the new safety requirements and the further improvement of road safety in the EU. It also stresses the need to increase control of type-approval bodies and to seek rapid compensation for consumers and access to effective redress. It is also to be welcomed that the promotion of the latest security technologies can mean not only more security, but also jobs and innovation.

In October, there was also an exchange of views between the parliamentary TRAN Committee and Jean Todt, the UN Special Representative for Road Safety. MEPs called for road safety to be included in the EU's social agenda as it has the potential to affect many lives. Apart from human suffering, road deaths and injuries result in considerable economic and financial losses. MEPs called for better driver training and increased awareness of road safety issues at school. Improving road safety also requires an improvement in road infrastructure, the development of technical innovations for vehicles, as well as a change of habits and the education of people to respect other road users.

Straßeninfrastruktur und Tunnelsicherheit / Road Infrastructure and Tunnel Safety**Letzter Stand:**
Status Quo:

13/06/2017

Veröffentlichung der Road-Map zur Revision von 2008/96/EG und 2004/54/EG

Publication of the Road-Map on the revision of 2008/96/EC and 2004/54/EC

Nächster Schritt:
Next Step:Bis/*until*
10/09/2017

Öffentliche Konsultation zu Straßeninfrastruktur und Tunnelsicherheit (EAC beteiligt sich)

Public consultation on road infrastructure and tunnel safety (EAC participates)

4. Quart.
2017

Entscheidung der Kommission

Decision of the Commission

Termine / Dates

Sitzungstermine / Meeting Dates

Rat / Council

Rat für Wettbewerb /
Competitiveness Council 30/11/2017

Rat für Justiz und Inneres /
Council of Justice and Home Affairs 07/12/2017

Rat für Umwelt /
Council of Environment 19/12/2017

Plenum / Plenary

13-16/11/2017 (Agenda)
- 13/11/17: Report on saving lives: boosting
car safety in the EU

Ausschüsse / Committees

Umwelt /*Environment* (ENVI) 06/11/2017 (Agenda, no relevant Items)
20-21/11/2017 (Agenda n/a)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO)
Internal Market / Consumer 20-21/11/2017 (Agenda)
- Item 7: A European strategy on Cooperative
Intelligent Transport Systems

Justiz und Inneres (LIBE)
Justice & Home Affairs 06/11/2017 (Agenda, no relevant Items)
13/11/2017 (Agenda n/a)
20-21/11/2017 (Agenda n/a)
27-28/11/2017 (Agenda n/a)

Verkehr / *Transport* (TRAN) 09/11/2017 (Agenda)
- Item 4: A European strategy on Cooperative
Intelligent Transport Systems
22-23/11/2017 (Agenda n/a)

Veranstaltungen (Brüssel) / Events (Brussels)

Momentan stehen keine relevanten Veranstaltungen in Brüssel an.

There are currently no relevant upcoming events in Brussels.

EAC-Veranstaltungen / *EAC-Events*

13-14/03/2017 EAC-Frühjahrssitzung / *EAC-Spring Meeting*