

Newsletter

Juni – Juli 2020

I.	Die Deutsche EU-Ratspräsidentschaft	1
	Mobilität und Verkehr	1
II.	TRAN: Finanzrahmen und Next Generation EU	2
III.	TRAN: Klimagesetz	3
IV.	Vorschriften für automatisiertes Fahren	3
V.	Verkehrssicherheit in der COVID-Übergangszeit.....	4
VI.	Kalender	6



Die Deutsche EU-Ratspräsidentschaft

Mitten in einer der schwersten Wirtschaftskrisen der Europäischen Gemeinschaft wechselt die EU-Ratspräsidentschaft. Nach Kroatien übernimmt nun Deutschland für die kommenden sechs Monate den Vorsitz.

In einer Videokonferenz des Kollegiums der Kommissare zu Beginn der deutschen EU-Ratspräsidentschaft betonte die Präsidentin der Europäischen Kommission, Ursula von der Leyen, dass der Beginn der deutschen Ratspräsidentschaft zu einem entscheidenden Zeitpunkt komme, da die nächsten sechs Monate in hohem Maße die Zukunft der EU bestimmen würden. „Wir müssen nicht nur die Krise überwinden, sondern wir wollen und müssen auch den Weg der Modernisierung innerhalb der Europäischen Union mutig weitergehen“, sagte sie auf der Pressekonferenz im Anschluss an das Treffen. „Die wichtigsten Herausforderungen Europas vor der Krise werden auch nach Überwindung der Krise dieselben bleiben: Klimawandel, Digitalisierung und die Stellung Europas in der Welt.“ Sie erinnerte an die Dringlichkeit der Aufgabe, im Europäischen Rat eine Einigung über Next Generation EU und den langfristigen EU-Haushalt zu erzielen, und sagte, es sei die Krise, die „das Tempo vorgibt [...]“. Jeden Tag, den wir verlieren, werden wir erleben, wie Menschen ihre Arbeitsplätze verlieren, Unternehmen Pleite gehen und unsere Volkswirtschaften geschwächt werden.“

Next Generation EU ist ein Finanzierungsprogramm in Höhe von 750 Milliarden Euro mit dem Ziel, Europa wieder auf die Beine zu bringen. Es ist das erste Mal in der Geschichte der EU, dass die Kommission plant, Geld auf den Finanzmärkten aufzunehmen. Der Plan sieht vor, dass 500 Milliarden Euro in Form von Zuschüssen ausgegeben werden, was bedeutet, dass die Mitgliedstaaten diese nicht zurückzahlen müssen, im Gegensatz zu den restlichen 250 Milliarden Euro, die als Darlehen vergeben werden.

Von der Leyen merkte auf der Pressekonferenz auch an, dass die Prioritäten der deutschen

Präsidentschaft und die von der Kommission angenommenen vorrangigen Projekte vollständig übereinstimmen - vom Klimawandel über die Digitalisierung bis hin zur Widerstandsfähigkeit. Schaut man sich das nationale deutsche Konjunkturpaket an, lässt sich ein klarer grüner Schwerpunkt erkennen. So sieht es keine Prämien für Diesel- und Benzinfahrzeuge vor, investiert in Batterien, E-Ladung, Eisenbahnen und energieeffiziente Gebäude. Einen solchen grünen Fokus lässt sich auch in dem Programm der deutsche EU-Ratspräsidentschaft finden:

„Krisen waren in der EU von jeher auch eine Chance, Gegebenes zu hinterfragen und sich noch besser für die Zukunft zu rüsten. Unsere gemeinsame Aufgabe geht weit über die unmittelbare Bewältigung der aktuellen Situation hinaus. Dafür müssen wir unseren Blick auf die großen Transformationsprozesse unserer Zeit wie den Klimawandel, die Digitalisierung oder den Wandel der Arbeitswelt lenken. In einer Welt zunehmender Polarisierung muss europäische Politik auch die Handlungsfähigkeit Europas nach außen stärken, um europäische Interessen zu verteidigen und unsere Verantwortung in der Welt wahrzunehmen. Wir treten für eine regel- und menschenrechtsbasierte internationale Ordnung ein und wollen, dass Europa Standards und Normen weltweit mitgestaltet.“

Mobilität und Verkehr

Der Zentralität der Mobilität und der Transformation des Verkehrs in Europa werden auch im deutschen Programm herausgestellt. Besonders wichtig ist die Wiederherstellung der europäischen Grundfreiheiten. So will sich Deutschland dafür einsetzen, dass die Corona-bedingten Einschränkungen im Schengenraum, unter Beachtung der epidemiologischen Lage, schrittweise aufgehoben wird. Auch die krisenbedingten Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr und für den Binnenmarkt sollen koordiniert schrittweise aufgehoben werden, um die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Erholung zu schaffen.

Laut des deutschen Programms muss die Mobilität der Zukunft nachhaltig, innovativ und vernetzt ausgestaltet sein. Wie auch schon die Kommission in ihrem Green Deal betonte, müsse eine Balance zwischen der Lösung ökologischer Herausforderungen und der Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrssektors erreicht werden. Ebenso soll Orientierung für die von der Kommission angekündigten EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität erarbeitet und Verhandlungen über Legislativprojekte in einzelnen Verkehrsbereichen vorangetrieben werden.

Die gemeinsame Nutzung von Daten, unter anderem im Verkehrsbereich, ist ebenfalls als Priorität aufgeführt. Betont wird dabei, dass der Schutz personenbezogener Daten, die Datenhoheit und das Verbraucherschutzrecht jederzeit gewährleistet bleiben müssen. Für die Souveränität der Bürger müssen die Daten sicher und frei vom Zugang Dritter auf ihren Endgeräten speichern können. Hierzu sollen die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, sodass es in allen Endgeräten sichere Ablagemöglichkeiten, sogenannte Standardisierte Secure Elements, gibt.

Zwar finden die Elektromobilität oder aber alternative Kraftstoffe keine Erwähnung, jedoch werden Wissen, Forschung und Bildung als entscheidende Treiber europäischer Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit sowie als Schlüssel für eine erfolgreiche Umsetzung des Europäischen Grünen Deals bezeichnet. Die Weiterentwicklung des Europäischen Forschungsraums soll auch dazu genutzt werden, um Grünen Wasserstoff zu fördern.

Weitere Links:

- [Programm der deutschen EU Ratspräsidentschaft](#)
- [Pressemitteilung der Kommission \(EN\)](#)

TRAN: Finanzrahmen und Next Generation EU

Der parlamentarische Verkehrsausschuss hat im Juni sowohl über den Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) in Verbindung mit dem EU-Konjunkturprogramm als auch über das Klimagesetz diskutiert.

In einem Treffen des Ausschusses mit Henrik Hololei, Generaldirektor für Mobilität und Verkehr bei der Europäischen Kommission, wurde über die Finanzierungsperspektiven im Verkehrsbereich im Hinblick auf das neue EU-Konjunkturprogramm und den überarbeiteten Vorschlag für den MFR 2021-2027 debattiert. Herr Hololei betonte die entscheidende Rolle des Verkehrssektors für den europäischen Wirtschaftsaufschwung. Seiner Ansicht nach bieten Nachhaltigkeit und Digitalisierung viele Möglichkeiten, eine rasche Erholung zu fördern und den Sektor widerstandsfähiger zu machen. Zu den politischen Initiativen der Kommission zur Ergänzung der kurz- und längerfristigen finanziellen Unterstützung durch die EU gehören die bevorstehende Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, die Überarbeitung der Infrastrukturrichtlinie für alternative Kraftstoffe und der TEN-V-Leitlinien im Jahr 2021 sowie Initiativen zu nachhaltigen alternativen Kraftstoffen im Luft- und Schiffsverkehr, ein gemeinsamer europäischer Mobilitätsdatenraum und die Förderung automatisierter Mobilität durch öffentlich-private Partnerschaften. Was die finanzielle Unterstützung im nächsten MFR betrifft, so hat die Kommission in ihrem überarbeiteten Vorschlag für den nächsten MFR die Mittel für den allgemeinen Verkehrsrahmen der "Connecting Europe Facility" (CEF – ein Fonds der EU für europaweite Infrastrukturinvestitionen in Verkehrs-, Energie- und Digitalprojekte) um 1,5 Milliarden Euro erhöht. Ein verstärktes InvestEU-Programm bietet zusätzliche Unterstützung für Projekte in den Bereichen sauberer Verkehr, kritische Infrastrukturen und Schlüsseltechnologien im Verkehrsbereich. Darüber hinaus ist eine

umfangreiche finanzielle Unterstützung für den Aufschwung im Rahmen der neu vorgeschlagenen Recovery and Resilience Facility des EU-Fonds Next Generation EU vorgesehen, in der Investitionen in den Übergang zu einem umweltfreundlicheren und digitaleren Verkehrssystem von den Mitgliedstaaten in ihren nationalen Plänen als vorrangig eingestuft werden können. Die Teilnehmer der Debatte warnten davor, dass das Gesamtfinanzierungsvolumen im Vergleich zum tatsächlichen Bedarf an Verkehrsinfrastruktur-Investitionen zu gering bleibt und bedauerten die Tatsache, dass die Kommission vorgeschlagen hat, die Mittel für militärische Mobilität, Energie und digitale Infrastruktur in dem CEF zu kürzen. Die Redner betonten außerdem, wie wichtig es sei, den Übergang zu nachhaltiger und intelligenter Mobilität zu unterstützen, insbesondere durch Infrastruktur und Technologien für alternative Kraftstoffe. Die Debatte unterstrich die aktuellen Herausforderungen im Verkehrssektor, für die Erholung von der aktuellen Krise und darüber hinaus, um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und die Dekarbonisierung und Digitalisierung voranzutreiben.

Weitere Links:

- [Übersicht der Debatte](#)

TRAN: Klimagesetz

In einer gesonderten Sitzung stellte Berichterstatterin Tilly Metz (Grüne) zudem ihren Stellungnahmeentwurf und die zahlreichen Änderungsanträge zu dem vorgeschlagenen europäischen Klimagesetz im Verkehrsausschuss vor, welcher im Anschluss ausführlich debattiert wurde. Das Klimagesetz stellt den Kern des Green Deal dar und ist sowohl Rahmen als auch Weg zur Erreichung der Klimaneutralität der EU bis 2050. Viele Abgeordnete beteiligten sich an der anschließenden Debatte, die das breite Spektrum der Meinungen zu diesem Thema im Ausschuss zeigte, unter anderem in Bezug auf den notwendigen Ehrgeiz, den Verkehrssektor

zu dekarbonisieren, die Notwendigkeit realistischer Ziele und der Berücksichtigung langfristiger Investitionen, das erforderliche Maß an Flexibilität für die einzelnen Mitgliedstaaten und den Wunsch nach sektorspezifischen Zielen und Maßnahmen.

Weitere Links:

- [Aktueller Stellungnahmeentwurf \(EN\)](#)
- [Übersicht Klimagesetz](#)

Vorschriften für automatisiertes Fahren

Im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) haben sich 53 Länder, darunter auch die EU-Mitgliedstaaten, auf gemeinsame Regelungen zur so genannten "Level 3"-Fahrzeugautomatisierung geeinigt, d.h. Fahrzeuge, die einige Fahrfunktionen übernehmen können, darunter auch eine obligatorische Black Box.

Auf den Stufen 3 bis 5 ist das Fahrzeug voll automatisiert, was bedeutet, dass der Fahrer nicht fährt, wenn die automatisierten Systeme eingeschaltet sind, sondern jederzeit einspringen kann und auf Anforderung des Systems übernehmen muss. Zum Vergleich: Teslas Autopilot ist auf Stufe 2, wo vom Fahrer erwartet wird, dass er seine Aufmerksamkeit auf den Verkehr richtet. Auf Stufe 4 muss ein Fahrer zumindest in begrenzten Bereichen nicht bereit sein, schnell einzugreifen, während die Fahrzeuge auf Stufe 5 völlig autonom sind.

Japan, das bei der Ausarbeitung der Verordnung zusammen mit Deutschland federführend war, wird die verbindlichen Vorschriften anwenden, sobald sie im Januar 2021 in Kraft treten. Die Europäische Kommission, die neben Frankreich, Kanada und insbesondere den Niederlanden ebenfalls an dem Projekt beteiligt war, sagte, die Vorschriften würden in der EU zu einem unbestimmten, späteren Zeitpunkt gelten, so die UNECE.

Die Vorschriften legen strenge Anforderungen an automatische Spurhaltesysteme (ALKS) fest, die das Fahrzeug steuern können, wenn der Fahrer mit angelegtem Sicherheitsgurt hinter dem Lenkrad sitzt. Die Regeln stellen sicher, dass die ALKS nur auf Straßen aktiviert werden kann, die mit einer physischen Trennung ausgestattet sind, die den Verkehr in entgegengesetzte Richtungen trennt, wo Fußgänger und Radfahrer verboten sind. Sie legen auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 Kilometer (37 Meilen) pro Stunde fest. Darüber hinaus schreiben sie vor, dass die Fahrzeuge mit einem Datenspeichersystem für automatisiertes Fahren, der so genannten "Black Box", ausgestattet sein müssen, das aufzeichnet, sobald das ALKS aktiviert wird. Bildschirme für andere Aktivitäten als das Fahren werden automatisch abgeschaltet, sobald der Fahrer wieder die Kontrolle übernimmt. Die Autohersteller müssen auch Systeme zur Erkennung der Fahrer Verfügbarkeit einführen, die die Fähigkeit des Fahrers überwachen, die Kontrolle über das Fahrzeug wieder zu übernehmen, unter anderem durch Augenblinzeln und Schließen. ALKS wird auch die Anforderungen an Cyber-Sicherheit und Software-Aktualisierung erfüllen müssen, die in zwei weiteren neuen UN-Regelungen festgelegt sind, die ebenfalls kurz darauf verabschiedet wurden.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung UNECE \(EN\)](#)

Verkehrssicherheit in der COVID-Übergangszeit

Die Corona-Krise hatte beispiellose Auswirkungen auf den Verkehr und die Mobilität der europäischen Bürger und brachte das Reisen für mehrere Wochen weitgehend zum Erliegen. Während der Krise hat sich unser Reise- und Mobilitätsverhalten stark verändert und „Individualmobilität ist heute mehr denn je unverzichtbar“, wie EAC-Präsident Bernd

Opolka Ende April betonte. „Für die zwingend notwendige Mobilität, wie etwa für den Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder Arztbesuch, gibt es oftmals für das eigene Auto keine Alternative, die gleichermaßen geeignet und zweckdienlich ist. Man ist allein unterwegs und kann die relativ überschaubare Ansteckungsgefahr, wie etwa beim Laden oder Tanken, durch die Einhaltung der bekannten Hygienevorschriften auf das Minimum senken.“ „Die Krise hat uns einen neuen Blick auf unsere Mobilität ermöglicht“, so EAC-Vizepräsident Holger Küster. „Plötzlich bekommen wir unmissverständlich den Beweis dafür, wie wichtig ein breites Angebot an Verkehrsmitteln ist. Wenn Busse und Bahnen nicht mehr uneingeschränkt nutzbar sind, darf sich glücklich schätzen, wer noch ein eigenes Auto besitzt. Jetzt zeigt sich, dass einseitige pauschale Forderungen nach einer Verdrängung des Automobils der falsche Weg sind.“

Auch die Hochrangige Gruppe für Straßenverkehrssicherheit der EU stellte eine Veränderung der Mobilität fest: „Es gibt nun klare - und willkommene - Anzeichen dafür, dass die Wirtschaftstätigkeit wieder zunimmt und die Mobilität im Straßenverkehr entsprechend zunimmt. Es gibt auch Anzeichen dafür, dass mehr Menschen individuelle Mobilitätsformen wie das Auto nutzen - aber es gibt auch mehr zu Fuß gehen und Rad fahren - und weniger öffentliche Verkehrsmittel benutzen.“

Doch Mobilität in Europa wird sich auch in den kommenden Wochen und Monaten weiter verändern, wenn Europa sich allmählich aus dem Krisenmodus in eine Übergangszeit, eine Zeit der graduellen Normalisierung, begibt. Straßenverkehrssicherheit ist dabei ein essenzieller Bereich, die berechtigt während der Hochphase der Krise zu Recht aufgeschoben wurden.

Die Hochrangige Gruppe für Straßenverkehrssicherheit der EU hat daher am 16. Juni eine Diskussion über die Straßenverkehrssicherheit in der COVID-Ära geführt und sich auf informelle Schlussfolgerungen geeinigt, in denen

gemeinsame Grundsätze für die bevorstehende Übergangszeit festgelegt werden:

- zeitnahe Daten über Verkehrsaufkommen, Unfallopfer usw. erhalten;
- Ausnahmen von Verkehrssicherheitsregeln einschränken;
- Wiederaufnahme der ordnungsgemäßen Rechtsdurchsetzung;
- Wiederherstellung des öffentlichen Vertrauens in den öffentlichen Verkehr;
- Sichere aktive Mobilität konsolidieren;
- Investitionen in die Verkehrssicherheit sichern;
- Flexible Regierungsführung;
- Kommunikation.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung der Kommission \(EN\)](#)
- [EAC-Pressmitteilung](#)

Kalender

Sitzungsdaten

Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 28/09/2020

Rat für Wettbewerb 24/09/2020

Rat für Justiz und Inneres 08/10/2020

Rat für Umwelt 23/10/2020

Plenum 08-10/07/2020 ([Agenda](#))

Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 13/07/2020 ([Agenda](#), tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 06-07/07/2020 ([Agenda](#))

Justiz / Inneres (LIBE) 06/07/2020 ([Agenda](#))

Verkehr (TRAN) 13-14/07/2020 ([Agenda](#))

Veranstaltungen (Brüssel)

14/09/2020 [AutoSensMatch](#)

23/09/2020 [High Level Conference - Skills and transformation of the EU's automotive sector](#)