

Newsletter

November – Dezember 2019

I.	EAC Event: Fahrzeugdaten - Wer ist der Eigentümer, Besitzer und Nutzer?	1
II.	EAC: Holger Küster zum Vizepräsidenten gewählt	1
III.	EAC: Einheitliche Regeln für den Umgang mit Autodaten	1
IV.	EU-Verkehrsrat: Keine Einigung bei der Eurovignette	2
V.	Neue Europäische Kommission	3
VI.	Fahrzeugsicherheit	4
VII.	Kalender	5



EAC Event: Fahrzeugdaten - Wer ist der Eigentümer, Besitzer und Nutzer?

Am 21. November 2019 fand unser EAC-Mittagsgespräch zum Thema „Fahrzeugdaten - Wer ist der Eigentümer, Besitzer und Nutzer?“ statt. Wenn Sie unsere spannende Diskussionsrunde verpasst haben, haben Sie die Möglichkeit es nachzuholen. Folgen Sie einfach dem untenstehenden Link.

Weitere Links:

- [EAC-Mittagsgespräch: Livestream](#)

EAC: Holger Küster zum Vizepräsidenten gewählt

Bei seiner jüngsten Mitgliederversammlung in Brüssel am 20. November 2019 hat der EAC, Verbund aus sechs Automobilclubs aus Deutschland, Österreich, der Slowakei und der Republik Srpska, Holger Küster vom ACV Automobil-Club Verkehr zum neuen Vizepräsidenten gewählt. Die Wahl erfolgte ohne Gegenstimmen. Damit rückt der 56-jährige Deutsche als Stellvertreter des Präsidenten Bernd Opolka ins Präsidium vor und unterstützt dort den langjährigen Vizepräsidenten Günther Schweitzer vom österreichischen Automobilclub ARBÖ.

Zu seiner Wahl erklärte Holger Küster: „Ich bedanke mich für das entgegengebrachte Vertrauen und werde mich im Gegenzug mit aller Kraft dafür einsetzen, dass der EAC in Zukunft noch engagierter und mit starker Stimme die Interessen seiner in den europäischen Clubs organisierten Mitglieder vertritt. Der EAC spricht immerhin für mehr als 3 Millionen Menschen. Unsere Vision ist aktueller denn je: Wir wollen Europa grenzenlos erfahrbar machen im Sinne einer modernen, klimafreundlichen und bezahlbaren Mobilität. Dafür gilt es, verkehrsrechtliche Bestimmungen zwischen den EU-Staaten zu harmonisieren und zukunftsweisende Technologien voranzutreiben

– für mehr Sicherheit und Nachhaltigkeit im Straßenverkehr.“

Als Geschäftsführer des 1962 gegründeten ACV Automobil-Club Verkehr steht Holger Küster an der Spitze eines schnell wachsenden Vereins mit mehr als 430.000 Mitgliedern. Mit Holger Küster bekommt das EAC-Präsidium eine dynamische Führungskraft, die sich mit Nachdruck für die europäische Idee einsetzt, dabei aber stets auch für die Freiheit im Rahmen individueller Mobilität kämpft. Hierzu bezieht der ACV in seiner Kommunikation, in Interviews, Gesprächsrunden und Kampagnen regelmäßig Stellung.

EAC: Einheitliche Regeln für den Umgang mit Autodaten

Moderne Autos sind nicht nur Transportmittel, sondern zunehmend Datenproduzenten und -träger. Noch bevor der Motor zum Start brummt, empfängt heute der Hersteller bereits über unzählige Sensoren, die im Fahrzeug von ihm eingebaut wurden, eine Vielzahl von Daten, die allesamt erst bei der Nutzung vom Autofahrer generiert werden. Die Datenarchitektur des Autos obliegt einzig dem Hersteller, wodurch er allein durch die technische Kontrolle über die Daten de facto in deren Besitz gelangt und somit über die Erhebung, Speicherung, Verarbeitung, Nutzung und Weitergabe der Fahrzeugdaten in erster Linie bestimmt. Dies geschieht oftmals ohne das eigene Zutun oder gar Wissen des Verbrauchers, der meist selbst trotz Eigentum am Auto keinen Zugriff auf seine eigenen Daten hat. Der Auf- und Ausbau des automobilen Aftermarket- und Dienstleistungsbereichs ist ebenso den Konditionen der Hersteller unterworfen, die über die Zugangs- und Zustellungskanäle in den Autos ihrer Marke entscheiden, und vor allem ihre eigene Produktoptimierung auf Grundlage der Ihnen zur Verfügung stehenden Daten in den Vordergrund stellen.

Die bisherige Handhabung von Fahrzeugdaten zugunsten der Automobilhersteller schadet

unausweichlich der Verbraucherwohlfahrt. Diese Schieflage gilt es zu beheben, und zwar anhand von geeigneten, einheitlichen Regeln für den Umgang mit Fahrzeugdaten.

Seit seiner Gründung in 2008 stehen im Zentrum der Arbeit des gemeinnützigen Verbraucherverbunds Europäischer Automobilclubs (EAC), dem derzeit sechs Automobilclubs aus Österreich, Deutschland, der Slowakei sowie Bosnien und Herzegowina angehören, die Autofahrer in Europa. Aktuell vertritt er das gebündelte Interesse von rund 3 Millionen Autofahrern unter dem Leitsatz: Europa über die Grenzen hinweg einfach und sicher erfahrbarmachen.

Für den EAC gilt auch in allen Fragen rund um die Daten in vernetzten Autos:

Der Fahrer ist das Maß aller Fahrzeugdaten.

In dem Sinne appelliert der EAC an die verkehrspolitischen Entscheidungsträger in Europa mit dem Verweis auf den dringenden Handlungsbedarf hinsichtlich des Umgangs mit Fahrzeugdaten und spricht sich für insbesondere seine vier Forderungen zum Schutze und Wohle des Autoverbrauchers in Europa aus.

Weitere Links:

- [EAC: Positionspapier: Vernetzte Autos](#)

EU-Verkehrsrat: Keine Einigung bei der Eurovignette

Auf der Agenda der EU-Verkehrsrat standen am 2. Dezember 2019 drei Themen, darunter auch die Abstimmung über eine gemeinsame Position zur Überarbeitung der Straßennutzungsgebühren, auch bekannt als Euro-Vignette. Jedoch konnte, entgegen der allgemeinen Erwartungen, keine gemeinsame Position verabschiedet werden. Vorab ging man davon aus, dass es eine schnelle Einigung geben wird. Insbesondere haben sich wohl jedoch Deutschland und Italien gegen den Beschluss ausgesprochen. Doch auch Schweden, die

Niederlande sowie Luxemburg lehnten den Vorschlag der finnischen Ratspräsidentschaft ab. Dabei sei der finnische Vorschlag bereits sehr komprimiert gewesen. So stellte der Vorschlag den Ländern frei, ob Zeit oder Kilometer als Grundlage für eine zukünftige Mautberechnung heranzuziehen sei. Eine definitive Abschaffung von zeitbasierten Vignettensystemen bis 2027, war nicht mehr enthalten. Ebenso war in dem Vorschlag nur noch von Lkw die Rede. Lkw unter 12 Tonnen sollten sogar eine achtjährige Übergangszeit erhalten. Trotz all dieser Zugeständnisse konnten sich die Länder nicht einigen.

Für einige Länder, darunter beispielsweise Österreich, kommen die Zugeständnisse sehr entgegen, da das vorherrschende Vignettensystem bestehen bleiben soll.

Am 25. Oktober 2018 hatte das Parlament mehrheitlich für den Vorschlag der Kommission zum Ersetzen der zeitbasierten Vignettensysteme gestimmt. Kern des Vorschlags war eine zweistufige Abschaffung der zeitbasierten Vignetten. Stattdessen argumentierte die Kommission für eine digitalisierte streckenbezogene Mautgebühr nach dem Nutzerprinzip. Danach sollten die Distanzen, die Verkehrsteilnehmer auf den entsprechenden Strecken zurücklegen, gemessen werden und anschließend als Basis für die Berechnung der Maut dienen. Eine Erhebung von Gebühren auf Grundlage der Entfernung soll das tatsächliche Maß der Nutzung, Emissionen und Umweltverschmutzung besser widerspiegeln. Bis 2023 sollte so eine streckenbasierte Maut für Lastwagen eingeführt werden und bis zum Jahr 2027 dann für alle 4 Fahrzeuge „anderer Kategorien“, einschließlich Pkw. Darüber hinaus sollten emissionsfreie Autos 75 Prozent weniger zahlen als andere und die generelle Höhe der Straßennutzungsgebühr von der CO₂- und anderen Luftschadstoffbilanzen des Fahrzeugs sowie anderen externen Kosten, wie Lärm oder Verkehrsüberlastung, abhängig gemacht werden. Wieder einmal sind die Probleme der europäischen Umwelt- und Klimapolitik offensichtlich. Die Abschaffung der

zeitabhängigen Vignetten sollte unter anderem dazu dienen, die Dekarbonisierung des Verkehrs zu fördern. Nur vier Tage zuvor hatte das Europäische Parlament eine Klima- und Umweltkrise ausgerufen. Das Parlament erklärte, dass sich die EU verpflichten sollte, bis 2050 netto keine Treibhausgasemissionen zu verursachen. Die Abgeordneten fordern die Kommission ferner auf, dafür zu sorgen, dass alle relevanten Legislativ- und Haushaltsvorschläge vollständig mit dem Ziel übereinstimmen, die globale Erwärmung auf unter 1,5°C zu begrenzen. Die Kommission sollte auch sicherstellen, dass alle relevanten Legislativ- und Haushaltsvorschläge vollständig mit dem Ziel übereinstimmen, die globale Erwärmung auf unter 1,5°C zu begrenzen. Die Kommission sollte auch sicherstellen, dass alle relevanten Legislativ- und Haushaltsvorschläge vollständig mit dem Ziel übereinstimmen, die globale Erwärmung auf unter 1,5°C zu begrenzen.

In einer gesonderten Entschließung fordert das Parlament die EU nachdrücklich auf, ihre Strategie zur Erreichung der Klimaneutralität im Rahmen des Übereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen so bald wie möglich, spätestens jedoch bis 2050, vorzulegen. Die Abgeordneten fordern die neue Präsidentin der Europäischen Kommission, Ursula von der Leyen, auf, bis 2030 ein Reduktionsziel von 55 % der Treibhausgasemissionen in den Europäischen Green Deal aufzunehmen.

Weitere Links:

- [EAC-Positionspapier: Einheitliche Pkw-Mautregeln](#)

Neue Europäische Kommission

Mit mehr als einem Monat Verspätung kann die neue Europäische Kommission ihre Arbeit aufnehmen. In einer namentlichen Abstimmung am Mittwoch, den 27. November, billigten die Abgeordneten das neue Kollegium der

Kommissare mit 461 Ja-Stimmen, 157 Nein-Stimmen und 89 Enthaltungen.

Zuvor waren drei der von Ursula von der Leyen, der designierten Präsidentin der Kommission, vorgeschlagenen Kandidaten vom Parlamentarischen Ausschuss für Recht und Binnenmarkt (JURI) abgelehnt worden, darunter Rovana Plumb, die für Verkehr zuständige Kommissarin Rumäniens. Ebenfalls abgelehnt wurden der ungarische Konservative László Trócsányi (EVP) und Sylvie Goulard, die französische Nominierung zum designierten Kommissar für Industrie. Tatsächlich hätte die neue Kommission ihre Arbeit am 1. November 2019 aufnehmen sollen.

Anstelle von Rovana Plumb wurde die Rumänin Adina-Ioana Vălean (EVP) nun von der gewählten Präsidentin der Kommission, Ursula von der Leyen, zur nächsten Verkehrskommissarin gewählt.

Die 51-Jährige ist einer der ältesten und erfahrensten Parlamentarierinnen Rumäniens. Sie begann ihre Karriere bei der EU im Jahr 2006, als sie vor dem offiziellen Beitritt Rumäniens als Beobachterin zum Parlament kam. Im folgenden Jahr wurde sie mit dem Beitritt Rumäniens Mitglied des Europäischen Parlaments.

Vălean führt derzeit den Vorsitz im Ausschuss für Energie und Industrie des Europäischen Parlaments und führt auch den Vorsitz im Umweltausschuss. Sie verfügt über Erfahrung in den Bereichen Verkehr, Energie, Haushalt und digitale Politik.

Sie präsentiert sich ganz im Sinne von der Leyens European Green Deal. In ihrer Einführungsrede betonte sie, dass der Green Deal nicht ohne den Verkehr als zentrales Element funktionieren kann. Dennoch muss die grüne Mobilität auch den Interessen der Bürger dienen. Klimaneutralität muss wirtschaftlich machbar bleiben, um sich durchzusetzen. Sie versprach, die Maßnahmen zur Steigerung der

Weitere Links:

- [Mehr Informationen zur neuen Europäischen Kommission](#)

Transporteffizienz und zur Einführung sauberer

Fahrzeuge voranzutreiben, um sicherzustellen, dass die EU-Wirtschaft bis 2050 klimaneutral ist.

Fahrzeugsicherheit

Ab Mitte 2022 müssen alle Neuwagen, die auf den EU-Markt kommen, mit modernen Sicherheitssystemen ausgestattet sein. Im Anschluss an eine Einigung mit dem Europäischen Parlament im März letzten Jahres verabschiedete der Rat heute eine Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen und den Schutz von Fahrzeuginsassen und ungeschützten Verkehrsteilnehmern, um die Zahl der Verkehrstoten deutlich zu verringern.

Die neue Verordnung sieht vor, dass etwa 30 verschiedene Technologien oder Systeme in neuen Fahrzeugen verschiedener Typen eingeführt werden müssen. Gemäß der Vereinbarung werden die meisten Technologien im Mai 2022 für neue Fahrzeugmodelle und im Mai 2024 für bestehende Modelle verbindlich. Die Europäische Kommission erwartet, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen bis 2038 dazu beitragen werden, mehr als 25.000 Menschenleben zu retten und mindestens 140.000 schwere Verletzungen zu verhindern.

Die Vereinbarung umfasst 12 neue Sicherheitstechnologien für Personenkraftwagen: (1) intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA); (2) Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrung; (3) Fahrer-Müdigkeitserkennung und -Aufmerksamkeitswarnsystem; (4) fortgeschrittene Ablenkungserkennung; (5) Notbremslichter; (6) Systeme für die Erkennung beim Rückwärtsfahren; (7) Unfalldatenspeicher; (8) präzise Reifendrucküberwachung; (9) Notbremsassistentensysteme; (10) Spurhalteassistentensysteme, (11) Seitenaufprallschutz für Insassen; (12) erweiterte Kopfaufprallschutzbereiche, mit denen bei einem Aufprall potenzielle Verletzungen von ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und Radfahrern gemindert werden können.

Besonders umstritten waren ISA-Systeme. Diese Systeme verwenden Videokameras, um Geschwindigkeitszeichen und/oder GPS-gestützte Geschwindigkeitsbegrenzungsdaten zu erkennen, um die Fahrer über die aktuelle Höchstgeschwindigkeit zu informieren und bei Bedarf automatisch die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu begrenzen. ISA-Systeme sind jedoch nicht dazu ausgelegt, automatisch zu bremsen, sondern die Motorleistung so zu begrenzen, dass das Fahrzeug nicht über die aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung hinaus beschleunigt, es sei denn, es wird übersteuert.

Insbesondere der Verband der Europäischen Automobilhersteller (ACEA) hat sich aktiv gegen die Einführung von ISA-Systemen eingesetzt. ACEA behauptet, dass ISA in der Praxis aufgrund falscher Verkehrszeichen und veralteter Informationen immer noch unzureichend ist. Darüber hinaus können Kameras nicht alle Szenarien vorhersagen, z.B. aufgrund von Sehbehinderungen. Stattdessen sind Geschwindigkeitsbegrenzungs-Informationssysteme (SLI) "in Kombination mit einer besseren Durchsetzung und Fahrertraining" eine "effektive Alternative". Anstatt die Geschwindigkeit aktiv zu reduzieren, zeigen SLI-Systeme nur Warnungen an, die ignoriert werden können.

Weitere Links:

- [Rat der EU: Pressemitteilung](#)
- [The Guardian: ISA-Kontroverse \(EN\)](#)

Kalender

Sitzungsdaten

Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie	tba
Rat für Wettbewerb	tba
Rat für Justiz und Inneres	tba
Rat für Umwelt	19/12/2019

Plenum

16-19/12/2019 ([Agenda](#))

Ausschüsse

Umwelt (ENVI)	16/12/2019 (Agenda , tba)
Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO)	tba
Justiz / Inneres (LIBE)	16/12/2019 (Agenda , tba)
Verkehr (TRAN)	20/01/2020 (Agenda , tba)

Veranstaltungen (Brüssel)

03/03/2020 [The 5th Annual Future of Transport Conference](#)

EAC-Veranstaltungen

Es gibt derzeit keine geplanten EAC-Veranstaltungen.