

Newsletter

April – Mai 2019

I.	Kooperative Intelligente Verkehrssysteme (C-ITS)	1
II.	CO2-Emissionsnormen	1
III.	Grenzüberschreitende Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften	2
IV.	Kalender	4



Kooperative Intelligente Verkehrssysteme (C-ITS)

Nachdem die Europäische Kommission am 13. März 2019 neue Vorschriften in Form eines delegierten Rechtsaktes erlassen hatte, entbrannte im April eine Debatte über die Wahl der Technologie zur Verbindung von Autos in der Zukunft. Am 8. April 2019 stimmte der parlamentarische Verkehrsausschuss (TRAN) für einen Einspruch gegen die delegierte Verordnung. Jedoch stimmte das Parlament am 30. April dennoch für den Rechtsakt der Kommission. Die Abgeordneten des Ausschusses kritisierten, dass die Verordnung nicht technologieneutral sei, da die Kommission das WLAN-basierte ITS-G5 als zukünftigen Standard definiert. C-V2X basierend auf der 5G-Technologie werde damit systematisch ausgeschlossen oder benachteiligt. Der Entscheidung der Kommission gingen intensives Lobbying voraus. Renault, Toyota, NXP, Autotalks und Kapsch TrafficCom unterstützen Wi-Fi als Standard für vernetzte Autos, während Daimler, Ford, PSA Group, Deutsche Telekom, Ericsson, Huawei, Intel, Qualcomm und Samsung 5G unterstützen.

Selbst in der Europäischen Kommission ist man sich nicht vollends einig. So favorisiert die Generaldirektion Kommunikationsnetze (GD Connect) 5G, während die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD Move) WLAN unterstützt. Die Kommission argumentierte, dass WLAN Technologien bereits existieren und funktionieren, wohingegen 5G noch in den Kinderschuhen stecke. EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc sagte in einem Interview mit Euractiv: „Erstens ist WLAN eine bewährte Technologie und hat fast keine Patente mehr. Es ist jetzt verfügbar, einfach zu implementieren und kostengünstig. Es ist für jeden erschwinglich. [übersetzt].“ Fokus sei die Verbesserung der Verkehrssicherheit. 5G sei schlicht noch nicht zuverlässig. Die Kommission warnte auch, dass eine Ablehnung des Rechtsaktes und die Änderung des

Technologiestandards eine signifikante Verzögerung von zwei bis drei Jahren nach sich ziehen würde. Befürworter des 5G-Standards argumentieren jedoch, dass WLAN begrenzt in der Anwendung sei und hauptsächlich Autos mit anderen Autos verbindet. Der 5G-Standard biete die Möglichkeit Fahrzeuge sowohl mit Geräten als auch mit anderen Autos in der Umgebung zu verbinden. Nur eine Technologie zu fördern sei darüber hinaus nicht zukunftssicher und behindere Innovation.

Der TRAN-Ausschuss und Vertreter der Industrie kritisieren darüber hinaus, dass die Kommission eine Rückwärtskompatibilität fordere, welche der Entwicklung innovativer C-ITS-Lösungen in ganz Europa Grenzen setze. Es handelt sich dabei um einen delegierten Rechtsakt. Nach der Veröffentlichung haben das Europäische Parlament und der Rat zwei Monate Zeit, Einwände gegen das Inkrafttreten des Rechtsakts zu erheben. Der Rat hat sich bisher noch nicht offiziell geäußert.

Weitere Links:

- [Text der delegierten Verordnung](#)
- [Euractiv- Interview mit Violeta Bulc \(EN\)](#)

CO2-Emissionsnormen

Nach dem Abschluss der interinstitutionellen Trilogverhandlungen neue CO2-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge am 17. Dezember wurde die vorläufige Vereinbarung am 27. März vom Parlament und am 15. April vom Rat angenommen. Mit der förmlichen Annahme der neuen Vorschriften durch den Rat ist das Verfahren abgeschlossen.

	2025	2030
Kommission	15%	30%
Parlament	20%	40%
Rat der EU	15%	35%
Trilog Ergebnis	15%	37.5%

Überblick - CO2-Emissionsminderungsziele (Pkw)

Die Vereinbarung sieht nun vor, dass die CO2-Emissionen von Neuwagen bis 2025 um 15

Prozent und bis 2030 um 37,5 Prozent reduziert werden müssen. Somit entspricht der Wert des Zwischenziels 2025 dem des ursprünglichen Vorschlags der Kommission und dem der allgemeinen Ausrichtung des Rates. Das Parlament plädierte für eine Reduzierung um 20 Prozent bis 2025. Die Verhandlungsführer einigten sich jedoch auf die goldene Mitte, welcher 7,5 Prozent höher ist als der ursprüngliche Kommissionsvorschlag.

Derzeit soll der EU-weite Durchschnitt für Neuwagen im Jahr 2021 95 Gramm CO₂ pro Kilometer nicht überschreiten. Aus diesem Wert 2021 wird die Reduktion der CO₂-Werte berechnet. Der jüngste EU-Durchschnitt lag bei 118,5 Gramm.

Zusätzlich zu den CO₂-Zielen einigten sich die Verhandlungsführer der Mitgliedstaaten und des Parlaments auf ein Anreizsystem für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge (>50 Gramm CO₂ pro Kilometer) in Ländern mit geringem Absatz. Für diese Länder gilt ein Bonusmultiplikator von 0,7, um die Anzahl der sauberen Autos zu erhöhen. Erreicht der Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge 5 Prozent der Flotte eines Landes, endet der Multiplikator.

Während der Verhandlungen bot insbesondere dieser Abschnitt Diskussionsstoff. Der Rat sah eine Doppelzählung von emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen in den EU-Mitgliedstaaten vor, deren Umsatz unter 60% des EU-Durchschnitts liegt (2021). Diese Regelung hätte es den Automobilherstellern ermöglicht, zu wählen, wo sie ihre emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeuge zulassen wollen. Dadurch konnten die Hersteller ihre Autos in einem doppelt gezählten Land zulassen, aber kurz darauf in einem anderen Land mit einem größeren Markt verkaufen.

Bei der Einführung eines Malus zur Bestrafung von Automobilherstellern, die nicht genügend emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge liefern, erlitt das Parlament jedoch einen Rückschlag. Dies wurde vom Rat und von der Kommission blockiert.

Kleine Automobilhersteller, die weniger als 300.000 Autos pro Jahr produzieren, werden bis 2028 von allen Vorschriften ausgenommen.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung: Annahme Parlament](#)
- [Pressemitteilung: Annahme Rat](#)
- [Text der Verordnung](#)
- [Vermerk über die Annahme](#)
- [Erklärungen der Kommission](#)
- [Kommissionsvorschlag](#)

Grenzüberschreitende Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften

Am 12. April 2019 endete die einmonatige Feedbackfrist für die Überarbeitung der Richtlinie zur grenzüberschreitenden Durchsetzung. Das EAC hat Feedback zu dem geänderten Vorschlag für eine Überarbeitung der Richtlinie gegeben.

Die Richtlinie über die grenzüberschreitende Durchsetzung gewährt den nationalen Behörden über ein elektronisches Informationssystem Zugang zu den Fahrzeugregistern anderer Mitgliedstaaten, das die Identifizierung des mutmaßlichen nicht ansässigen Straftäters ermöglicht, wenn es unmöglich war, das Fahrzeug anzuhalten und/oder den Fahrer zu identifizieren. Sobald die Person, von der vermutet wird, dass sie ein Verkehrsdelikt begangen hat, identifiziert wurde, entscheidet der Mitgliedstaat, in dem die Straftat begangen wurde, ob ein Folgeverfahren eingeleitet wird. Die Richtlinie legt fest, wie die Straftat der betroffenen Person mitgeteilt werden soll, und enthält eine (nicht verbindliche) Vorlage für das zu versendende Schreiben.

Die Änderung der Richtlinie steht im Einklang mit den Grundsätzen des politischen Rahmens für die Straßenverkehrssicherheit 2021-2030, der am 16. Mai 2018 als Teil des Dritten Mobilitätspakets zur Straßenverkehrssicherheit angenommen wurde. Das von der Europäischen Kommission identifizierte Hauptproblem ist die hohe Zahl von Straftätern aus dem Ausland, die ungestraft bleiben. Nach Angaben der

Kommission wurde 2015 „die Hälfte der aufgedeckten Straßenverkehrsdelikte, die von Nichtansässigen begangen wurden, nicht untersucht und etwa die Hälfte der Geldstrafen für diese Straßenverkehrsdelikte von Nichtansässigen, die untersucht wurden, wurden nicht erfolgreich durchgesetzt [übersetzt]“ (Inception Impact Assessment, 15/03/2019). Die Kommission hat zwei Hauptprobleme identifiziert. Erstens ist die Untersuchung zur Durchsetzung von Geldstrafen unzureichend, da es Probleme bei der Erkennung von Fahrzeugen, Fahrzeugregistern und der Bereitstellung von Informationen über die Straftat (z.B. Beweise) gibt. Zweitens ist auch die Anerkennung von Entscheidungen über Geldstrafen unzureichend, da die Verfahren zur gegenseitigen Anerkennung von Verwaltungs- oder Gerichtsentscheidungen der Mitgliedstaaten nach geringfügigen Straftaten oft ineffektiv oder intransparent sind. Darüber hinaus führen unterschiedliche Niveaus des Grundrechtsschutzes zu Problemen wie nicht übersetzten Folgedokumenten, fehlenden Beweisen oder unterschiedlichen Fristen für Nichtansässige und Einwohner. Neben diesen großen Problemen sollte die Überarbeitung die Richtlinie an die neuen Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten (z.B. GDPR) anpassen und gegebenenfalls den Anwendungsbereich auf Nichtverkehrssicherheitsfragen wie die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren ausdehnen.

Der EAC betonte in seinem Feedback, dass Verbesserungen in Bezug auf den einfachen Zugang zu den in den verschiedenen Mitgliedstaaten geltenden Verkehrssicherheitsvorschriften, insbesondere in Bezug auf Verkehrsdelikte und die entsprechenden (finanziellen) Sanktionen, erforderlich sind. Darüber hinaus müssen sowohl die personenbezogenen Daten des Fahrzeughalters als auch des Autofahrers unter Einhaltung der Grundsätze der GDPR, der Datenschutzrichtlinie für die elektronische Kommunikation sowie der Richtlinie über die Verarbeitung personenbezogener Daten durch

Behörden bei Straftaten verarbeitet werden, wobei deren Rückverfolgbarkeit jederzeit auf einfache und transparente Weise gewährleistet ist. Das EAC betonte auch die Notwendigkeit einer weiteren Standardisierung der Verkehrssicherheitsvorschriften, wie beispielsweise harmonisierte Vorschriften für Warnwesten, die die grenzüberschreitende Durchsetzung der Verkehrssicherheitsvorschriften erleichtern würden.

Weitere Links:

- [Übersicht Initiative und Feedback \(EN\)](#)
- [Abschätzung der Auswirkungen bei der Einführung \(EN\)](#)
- [Feedback vom EAC \(EN\)](#)
- [EAC-Positionspapier zu Warnwesten](#)

Kalender

Sitzungsdaten

Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 06/06/2019

Rat für Wettbewerb 27/05/2019

Rat für Justiz und Inneres 06/06/2019

Rat für Umwelt 26/06/2019

Plenum 02-04/06/2019 ([Agenda](#))

Ausschüsse

Umwelt (ENVI) tba

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) tba

Justiz / Inneres (LIBE) tba

Verkehr (TRAN) tba

Veranstaltungen (Brüssel)

20/11/2019 [Driving Future Platform: The Urban Challenge](#)

EAC-Veranstaltungen

19-21/11/2019 EAC-Herbstsitzung 2019 in Brüssel