

Newsletter

Januar – März 2020

I.	Parlament begrüßt Europäischen Grünen Deal	1
II.	Kommission schlägt europäisches Klimagesetz vor.....	1
III.	RDE und NOx-Grenzwerte.....	2
	Wissenswertes: Was ist RDE?	3
	Was sind Übereinstimmungsfaktoren (conformity factors)?.....	4
IV.	Wem gehört hier was? Über die Herausforderungen im Umgang mit Fahrzeugdaten	4
V.	Messung des Kraftstoffverbrauchs	6
VI.	Kalender	8



Parlament begrüßt Europäischen Grünen Deal

Nachdem die neue Europäische Kommission unter Kommissionpräsidentin von der Leyen am 11. Dezember den Europäischen Grünen Deal vorgestellt hatte (detaillierte Informationen zum Europäischen Grünen Deal finden Sie [hier](#)), verabschiedete das Europäische Parlament (EP) am 15. Januar 2020 eine Entschließung zum Europäischen Grünen Deal. Im Großen und Ganzen begrüßen die Abgeordneten den Deal. Insbesondere begrüßen die Europaabgeordneten den ehrgeizigen nachhaltigen Investitionsplan, der dazu beitragen soll, bestehende Investitionslücke zu schließen. Jedoch fordern sie auch einen angemessen finanzierten, gerechten Übergangsmechanismus.

Nachbesserungsbedarf sehen die Abgeordneten außerdem bei den Ambitionen für das EU-Ziel der Emissionsreduzierung bis 2030 des kommenden Klimagesetzes. So fordern sie eine Anhebung der Reduzierung von 50 Prozent auf 55 Prozent im Vergleich zu 1990. Ebenso soll ein Zwischenziel für 2040 eingeführt werden, um sicherzustellen, dass die EU auf dem Weg zur Klimaneutralität im Jahr 2050 ist. Um eine Verlagerung von CO₂-Emissionen aufgrund unterschiedlicher Klimaziele weltweit zu verhindern, fordert das Parlament einen WTO-konformen Mechanismus zur Anpassung der CO₂-Grenzen.

Die Abgeordneten betonen, dass sie alle Gesetzesvorschläge anpassen werden, um die Ziele des Green Deal zu erreichen. Höhere Ziele für Energieeffizienz und erneuerbare Energien, einschließlich verbindlicher nationaler Ziele für jeden Mitgliedsstaat, sowie eine Überarbeitung anderer EU-Gesetzgebungen im Bereich Klima und Energie seien hierfür bis Juni 2021 erforderlich.

Das Parlament begrüßt auch das Vorhaben der Kommission einen Null-Schadstoff-Aktionsplan vorzulegen, fordert jedoch auch, dass die Kommission „das Schutzniveau für die Qualität der Luft im Einklang mit den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen und den

Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO)“ erhöht und „Luftverschmutzung in den Mitgliedstaaten durch die Anwendung robuster und harmonisierter Messverfahren“ besser überwacht.

Das Parlament begrüßt in der Resolution außerdem alle Pläne der Kommission mit direktem Bezug zum Straßenverkehr. Insbesondere der Fokus auf die Entwicklung intermodaler Verkehrskonzepte findet großen Anklang.

Die Entschließung wurde mit 482 Ja-Stimmen, 136 Nein-Stimmen und 95 Enthaltungen angenommen.

Inzwischen hat die Kommission auch ihren Arbeitsplan für das Jahr 2020 veröffentlicht. Dieser betont die zentrale Bedeutung der VN Nachhaltigkeitsziele sowie die Priorität des neuen Klimagesetzes.

Weitere Links:

- [Entschließung des Europäischen Parlaments](#)

Kommission schlägt europäisches Klimagesetz vor

Am 4. März 2020 hat die Europäische Kommission ein neues Klimagesetz vorgeschlagen, um die politische Verpflichtung der EU, bis 2050 klimaneutral zu sein, in der Gesetzgebung zu verankern. Das europäische Klimagesetz legt das Ziel 2050 und die Marschrichtung für die gesamte EU-Politik fest und macht sie für Behörden, Unternehmen und Bürger planbar. Gleichzeitig leitet die Kommission eine öffentliche Konsultation zum künftigen Europäischen Klimapakt ein. Durch diese Konsultation wird die Öffentlichkeit in die Mitgestaltung dieses Instruments einbezogen.

Auf der Grundlage einer umfassenden Folgenabschätzung wird die Kommission ein neues EU-Ziel für die Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 vorschlagen. Dieser Teil des Gesetzes wird geändert, sobald die Folgenabschätzung abgeschlossen ist.

Bis Juni 2021 wird die Kommission alle relevanten politischen Instrumente überprüfen und gegebenenfalls eine Überarbeitung vorschlagen, um die zusätzlichen Emissionsreduktionen für 2030 zu erreichen.

Die Kommission schlägt die Annahme eines EU-weiten Trajektes für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen für den Zeitraum 2030-2050 vor, um die Fortschritte zu messen und die Ergebnisse den Behörden, Unternehmen und Bürgern Vorhersehbarkeit zu mitzuteilen.

Bis September 2023 und danach alle fünf Jahre wird die Kommission die Vereinbarkeit der Maßnahmen der EU und der Mitgliedstaaten mit dem Ziel der Klimaneutralität und dem Zielkurs 2030-2050 bewerten.

Die Kommission wird befugt sein, Empfehlungen an die Mitgliedstaaten zu richten, deren Maßnahmen nicht mit dem Ziel der Klimaneutralität vereinbar sind, und die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, diese Empfehlungen gebührend zu berücksichtigen oder ihre Gründe zu erläutern, falls sie dies nicht tun.

Die Mitgliedstaaten werden auch verpflichtet sein, Anpassungsstrategien zu entwickeln und umzusetzen, um die Widerstandsfähigkeit zu stärken und die Anfälligkeit gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels zu verringern. Laut dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren wird der Vorschlag nun dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss sowie dem Ausschuss der Regionen zur weiteren Prüfung übermittelt.

Gleichzeitig können alle europäischen Bürger und Organisationen Rückmeldung zum Vorschlag geben. Eine entsprechende Konsultation ist vom 4. März bis zum 27. Mai freigeschaltet.

Weitere Links:

- [Vorschlag für ein Klimagesetz](#)
- [Öffentliche Konsultation](#)

RDE und NOx-Grenzwerte

Am 13. Dezember 2018 urteilte das Gericht der Europäischen Union, dass die Verordnung 715/2007, mit der die Europäische Kommission die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide für die Prüfungen neuer leichter Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge angehoben hat, teilweise keinen Bestand mehr hat. Die Kommission sei nicht befugt gewesen, die Euro-6-Emissionsgrenzwerte für die neuen Prüfungen der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions – RDE) abzuändern, so das Urteil vom 13. Dezember 2018. Die Kommission hat diese Grenzwerte festgelegt, indem sie auf die Euro-6-Grenzwerte Übereinstimmungsfaktoren (conformity factors) angewandt hat, die statistischen und technischen Ungenauigkeiten ausgleichen sollen. Mit dem Gerichtsurteil wurde primär das Gesetzgebungsverfahren beanstandet. Die Kommission war nicht berechtigt, die Grenzwerte von RDE-Prüfungen mit einem Durchführungsrechtsakt abzuändern. Stattdessen hätte dies mit einem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren unter Einbeziehung des Europäischen Parlaments und des Rates eingeführt werden müssen. Um Rechtsunsicherheit über die bereits seit dem 1. September 2017 erteilten Typgenehmigungen zu vermeiden, verschiebt das Gericht die Wirksamkeit der Nichtigkeitserklärung um maximal 12 Monate, um der Kommission Zeit für die Umsetzung des Urteils zu geben. Mit diesem Vorschlag will die Kommission die zuvor angenommenen Konformitätsfaktoren wieder einführen.

Im Parlament ist der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) federführend. Der Verkehrsausschuss (TRAN) und der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) werden Stellungnahmen zum ENVI-Bericht abgeben. Der zuständige Berichterstatter des ENVI-Ausschusses De Lange (EVP) hält es für angemessen Übereinstimmungsfaktoren und

eine Fehlermarge, die sich aus statistischen und technischen Unsicherheiten von tragbaren Emissionsmesssystemen (Portable Emissions Measurement System - PEMS) ergibt, wieder in die Verordnung aufzunehmen. Änderungsanträge des aktuellen Berichts sollen insbesondere klarzustellen, dass der Übereinstimmungsfaktor aus den Emissionsgrenzwerten und der gerätebezogenen Fehlerspanne besteht. Außerdem wird die Kommission ermächtigt, die Konformitätsfaktoren aufgrund der verbesserten Qualität des Messverfahrens oder des technischen Fortschritts der PEMS jährlich nach unten zu überarbeiten. Darüber hinaus fordert der Berichterstatter die Kommission auf, ihren Gesetzesvorschlag für die Zeit nach Euro 6 bis Mitte 2021 vorzulegen.

Im inzwischen angenommenen Entwurf der Stellungnahme des TRAN-Ausschusses geht es größtenteils um Klarstellungen des bestehenden Textes. Des Weiteren wird vorgeschlagen, zwischen den Begrifflichkeiten „Übereinstimmungsfaktor“ und „Fehlermarge“ deutlich zu differenzieren, da der Kommissionsvorschlag dahingehend „missverständlich“ ist. Im ebenfalls angenommenen Entwurf der Stellungnahme des IMCO-Ausschusses betonen die Abgeordneten vor allem den Schutz von Einzelpersonen, welche nicht für Stickstoffe aus Dieselmotoren oder Partikel aus Benzin-Direkteinspritzungsmotoren bestraft werden sollten. Der Ausschuss betont außerdem die Signifikanz von Transparenz und Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen, und erwähnt zudem eine „zufrieden stellende Entschädigung“ in Form einer „Hardware-Änderung“ oder das „Angebot von Umstellungsprämien“.

Ergänzend dazu veröffentlichte am 18. Februar 2020 die Gemeinsame Forschungsstelle (GFS) der Europäischen Kommission ihre Einschätzung der Messunsicherheit tragbarer Emissionsmesssysteme (PEMS) für die Jahre 2018-2019 im Vergleich zur

Standardlaborausstattung im Zusammenhang mit den realen Fahremissionen (RDE).

Wissenswertes: Was ist RDE?

Der größte Kritikpunkt an dem alten Prüfverfahren war der erhebliche Unterschied zwischen Emissionsmessungen im Labor und in realen Fahrsituationen auf der Straße. So wurde zusätzlich und in Ergänzung zum neuen Labortestverfahren Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP), der Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions – RDE) entwickelt und eingeführt. Bei der RDE-Prüfung werden portable Emissionsmesssysteme (PEMS) am geprüften Fahrzeug befestigt, um die Emissionswerte für Stickstoffoxide (NOx) und Partikelzahlen (PN) unter realen Fahrbedingungen zu überprüfen und zu bestätigen.

Die RDE-Gesetzgebung wurde in vier Rechtsakten ausgearbeitet, die über mehrere Jahre hinweg in Kraft traten. Die Europäische Kommission wählte diesen Ansatz aufgrund des breiten und technischen Charakters des Textes, der verschiedene Bereiche wie Spezifikationen für Messgeräte, Auslösedefinitionen und Randbedingungen abdeckt. Die vier Pakete waren wie folgt aufgeteilt:

Das erste Paket (RDE 1), über das im Mai 2015 im Technischen Ausschuss „Kraftfahrzeuge“ (Technical Committee of Motor Vehicles – TCMV) abgestimmt und im März 2016 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde, enthält die grundlegende Festlegung des tatsächlichen Prüfverfahrens. In der Anfangsphase ab Anfang 2016 wurden RDE-Prüfungen nur zu Überwachungszwecken durchgeführt und hatten keine Auswirkungen auf die tatsächlichen Typgenehmigungen, welche weiterhin auf der Grundlage von Labormessungen erteilt wurden.

Das zweite Paket (RDE 2), über das im Oktober 2015 abgestimmt und im April 2016 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde, schreibt RDE-Messungen von NOx ab September 2017 für neue Pkw-

Modelle und ab September 2019 für alle Neufahrzeuge vor.

Das dritte Paket (RDE 3), über das im Dezember 2016 abgestimmt wurde, beinhaltet die Ausweitung der RDE-Prüfungen auf die Messung der Partikelemissionen (Partikelzahl) bis September 2017 für alle neuen Fahrzeugtypen und bis September 2018 für alle Neufahrzeuge. Das Paket enthält auch spezielle gesetzliche Bestimmungen für Hybridfahrzeuge und ein Verfahren zur Einbeziehung von Kaltstarts und Regenerationsereignissen in den RDE-Tests. Außerdem wurden mit dem dritten Paket auch die Zertifizierung und Eintragung der Ergebnisse seitens der Hersteller verpflichtend, um die nötige Transparenz zu gewährleisten.

Das vierte Paket (RDE 4), über das im Mai 2018 abgestimmt wurde und welches seit dem 1. Januar 2019 gilt, umfasst die neue Übereinstimmungsprüfung für in Betrieb befindliche Fahrzeuge (In-Service Conformity - ISC), welche vorschreibt, dass jedes Jahr Emissionen von bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen von Typgenehmigungsbehörden überprüft werden müssen. Typgenehmigungsbehörden und die Kommission können akkreditierte Labore mit einer Prüfung beauftragen. Darüber hinaus enthält das vierte Paket eine erste Reduzierung des Konformitätsfaktors (1,50 auf 1,43). Bis spätestens 2023 soll dieser stückweise auf 1 gesenkt werden. Schließlich beinhaltet das Gesetz eine neue Methodik zur Bewertung der tatsächlichen Fahremissionen und zur Sicherstellung, dass die Fahrzeuge während solcher Tests ordnungsgemäß gefahren werden.

Was sind Übereinstimmungsfaktoren (conformity factors)?

In dem o.g. Gerichtsurteil und der daraus resultierenden aktuellen Anpassung geht es um Übereinstimmungsfaktoren. Mithilfe von Übereinstimmungsfaktoren wird die zulässige Abweichung der Werte des RDE-Verfahrens beim Bewegen des Fahrzeugs durch einen echten Fahrer auf einer echten Straße von dem unter

Laborbedingungen getesteten Emissionsgrenzwert festgelegt, welcher schrittweise verringert werden soll. Im Oktober 2015 legte die Kommission einen Gesetzesvorschlag zur Umsetzung der neuen RDE-Prüfungen vor. Der Beschluss wurde im Februar 2016 vom Europäischen Parlament und vom Rat genehmigt.

In einem ersten Schritt wurde für alle Neufahrzeuge für den Übergangszeitraum bis 2020 ein vorübergehender Übereinstimmungsfaktor von 2,1 festgelegt, um sowohl die statistische Unsicherheit des Prüfverfahrens als auch die der Messgeräte zu berücksichtigen.

Nach 2020 sollte ein wesentlich niedrigerer Übereinstimmungsfaktor (1,5) gelten, der lediglich die Unsicherheit der Messgeräte widerspiegelt. Diese Fehlermarge wird dann jährlich überprüft, um den Fortschritten bei der Genauigkeit des portablen Emissionsmesssystems Rechnung zu tragen.

Die Kommission sagte zu, den Übereinstimmungsfaktor mit dem Ziel einer kontinuierlichen Senkung jährlich zu überprüfen. Angesichts der neuesten Verbesserungen auf dem Gebiet der Messtechnik wird im 4. Rechtsakt eine erste Verringerung des Übereinstimmungsfaktors von 1,50 auf 1,43 vorgenommen.

Weitere Links:

- [Information der Europäischen Kommission zum Sachverhalt](#)
- [ENVI Berichtsentwurf](#)
- [ENVI Änderungsanträge](#)
- [Änderungsanträge IMCO](#)
- [Änderungsanträge TRAN](#)
- [Technischer Bericht des GFS \(EN\)](#)

Wem gehört hier was? Über die Herausforderungen im Umgang mit Fahrzeugdaten

Wer als Hersteller heute Informationen über die Nutzer seiner Fahrzeuge sammelt, der hat gute

Chancen auf das große Geschäft von morgen. Wie schwierig es ist, dabei alle Interessen unter einen Hut zu bringen, zeigte ein Symposium des Verbundes Europäischer Automobilclubs EAC in Brüssel.



Ob früher wirklich alles besser war, mag jeder für sich beantworten. Dass früher aber vieles anders war, darüber herrscht Einigkeit. Zum Beispiel beim Autofahren. Waren Fahrzeuge einst nur Transportmittel für Menschen und Waren, sind sie mit umfangreicher Sensorik und Online-Vernetzung heute zunehmend Produzenten und Träger von Daten. Die werden genutzt zur Erfassung des Standorts, für Wartungshinweise an die Werkstatt oder markenspezifische Dienste, um drei Beispiele von vielen zu nennen. Den ersten Zugriff darauf haben die Fahrzeughersteller, denn sie kontrollieren die technische Struktur des Fahrzeugs. Damit bestimmen vorrangig sie über die Erhebung, Speicherung, Verarbeitung, Nutzung und Weitergabe dieser Daten. Das ist nicht gut für den Verbraucher, weil so vieles ohne sein Zutun oder gar Wissen geschieht. Diese Meinung vertritt der EAC, zu dessen Gründungsmitgliedern seit 2008 der ARCD zählt. Als Interessenvertretung setzt sich der EAC für die Belange von insgesamt rund drei Millionen Autofahrern in Europa ein. Die Vereinigung fordert, einheitliche Regeln für mehr Entscheidungsfreiheit von Fahrzeughaltern und -nutzern zu schaffen, und sie hat sich klar positioniert: „Der Fahrer ist das Maß aller Fahrzeugdaten“ heißt es in einem fünfseitigen Positionspapier des EAC zum Umgang mit Daten im vernetzten Auto. Um seine Forderung auf europäischer Ebene zu untermauern, brachte

der EAC im Rahmen eines Symposiums Ende November 2019 wichtige Entscheidungsträger der europäischen Verkehrspolitik zu einer Podiumsdiskussion in Brüssel zusammen. Das Thema: Fahrzeugdaten – Wer ist der Eigentümer, Besitzer und Nutzer?

Mehrere Positionen

„Ein vernetztes Auto sendet heute 25 Gigabyte Daten – pro Stunde“, stellte Gastredner Ismail Ertug fest. Das entspreche einer Datenmenge vergleichbar mit zwölfteinhalb Stunden Film in HD-Qualität. Als Mitglied des Verkehrsausschusses im Europaparlament betonte Ertug vor einem vollbesetzten Auditorium Aspekte wie Datensparsamkeit, Transparenz und Zweckgebundenheit von Datensammlungen. In Anbetracht einer aktuellen Grauzone vor allem im Hinblick auf Datenspeicherung bekräftigte er: „Es bleibt dabei, dass es hier einer Regulierung bedarf.“

In der anschließenden Podiumsdiskussion unter der Leitung von Moderator Werner Balsen, ehemaliger Brüsseler Korrespondent der Deutschen Verkehrszeitung DVZ, tauschten hochrangige Experten ihre Standpunkte aus. Natalia Lazarova, Referatsleiterin bei der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission, befand, dass die momentane Gesetzeslage noch nicht ausreiche, um allen Herausforderungen eines möglicherweise wettbewerbshemmenden Umgangs mit Daten adäquat zu begegnen. Eine solche Hemmung tritt etwa ein, wenn Dritten der Zugang zu diesen Daten verwehrt wird. Insofern befürwortete sie die Entwicklung entsprechender Regularien.

Mit EU-Kartellrecht beschäftigt sich auch Anne Federle von der Brüsseler Kanzlei Bird & Bird. Ihrer Einschätzung nach sei es schwierig, eine Kartellbehörde davon zu überzeugen, dass ein Fahrzeughersteller gegen Kartellrecht verstoße. Die Hersteller seien sehr sensibel dafür, welche Lücken sie besetzen könnten. Selbst ein eventuell doch festgestellter Verstoß führe nicht zwangsläufig zu einem Datenzugang für Dritte. Eine Regelung neben dem Kartellrecht hält demnach auch sie für notwendig.

Konzepte gefordert

Francois Fischer, Ingenieur und Manager bei Ertico-ITS, einer Art Denkfabrik zum Thema, betrachtete die Fragestellung des Symposiums aus Sicht der Industrie. Der Manager hob drei Bereiche hervor, in denen Daten eine Rolle spielten: die Mobilität mit allen vernetzten Diensten, die Fahrzeuge und die Energiefrage, wenn es etwa um das Laden von Fahrzeugen gehe. Dem Gedanken an eine standardisierte Telematikplattform mit offenen Schnittstellen für Dritte, wie sie der EAC angesichts fehlender Regularien vorschlägt, erteilte er allerdings eine Absage: „Ich glaube nicht, dass wir eine gemeinsame Plattform etablieren können.“ Es sei wichtig, Konzepte zum Teilen von Daten zwischen den Interessensgruppen zu entwickeln, das Ganze aber nicht unter Zwang zu stellen.

Kontrolle statt Besitz

Einen für manche Experten neuen Aspekt brachte Dimitri Vergne vom Europäischen Verbraucherverband BEUC ins Spiel: „Anstelle vom Besitz von Daten zu reden, spricht der BEUC lieber über den Zugriff auf Daten und die Kontrolle über Daten.“ Dieser feine Unterschied habe großen Einfluss auf politische und regulatorische Entscheidungen und sei das, was es mit der Industrie zu diskutieren gelte. Gleichzeitig plädierte er dafür, dass den Verbrauchern grundsätzlich ein fairer Zugang zu ihren Fahrzeugdaten ermöglicht werden müsse. Die bekannten wettbewerbsrechtlichen Regularien bewertete er im Hinblick auf den Umgang mit Fahrzeugdaten als unzureichend. „Möglicherweise benötigen wir eine branchenspezifische Gesetzgebung für vernetzte und autonome Autos.“

Jan Bambas schließlich von der europäischen Föderation der unabhängigen Groß- und Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen FIGIEFA kritisierte die Abschottung durch das von den Herstellern favorisierte Konzept des sogenannten Extended Vehicle: „Das ist ein System, das den Zugang zu Daten monopolisiert. Es gibt nicht allen die gleichen Möglichkeiten.“

Das müsse dringend anders werden, um unabhängige und konkurrenzfähige Dienstleistungen anzubieten.

In seinem Fazit des Symposiums brachte EAC-Präsident Bernd Opolka den Diskussionsverlauf auf den Punkt: „Ich glaube, dass auch die heutige Debatte die Autofahrer staunend zurücklässt.“ Mit Verweis auf das Veranstaltungsmotto forderte er abschließend: „Für uns ist klar, dass wir die Instrumente, die wir heute haben, wie das Kartellrecht und die Möglichkeit der Regulierung durch Brüssel, nutzen müssen, damit wir möglichst bald zu einer Antwort dieser schwierigen und auch heute noch nicht gelösten Frage kommen.“ (Autor: Thomas Schreiner)

Weitere Links:

- [ARCD-Pressemitteilung](#)
- [Video der EAC-Veranstaltung](#)

Messung des Kraftstoffverbrauchs

Als Teil der überarbeiteten Prüfverfahren WLTP und RDE müssen ab dem 1. Januar 2020 sämtliche neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit einem sogenannten On-Board Fuel Consumption Meter (OBFCM) ausgestattet sein. Diese Software zeichnet den Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs auf oder auch den Energieverbrauch bei Elektro- oder Plug-in-Hybrid-Autos. Ab dem 1. Januar 2021 müssen dann zusätzlich alle erstzugelassenen Fahrzeuge über das OBFCM verfügen. Ab dem 1. Januar 2021 müssen die Autohersteller dann auch die tatsächlichen Verbrauchsdaten jedes einzelnen neuen Fahrzeugs erfassen und an die Kommission übermitteln. Entsprechende Pläne wurden seit dem 3. Quartal 2017 erarbeitet. Die Überwachung der Verbrauchsdaten soll fünf Jahre erprobt, und spätestens 2030 in ein konkretes Gesetz eingeraht werden. Ziel ist es die Diskrepanz zwischen dem ermittelten Verbrauch der Hersteller und dem Verbrauch im tagtäglichen Gebrauch zu minimieren und Autohersteller zu sanktionieren, sofern entsprechende Lücken noch zu groß sind.

Wie genau die Daten der Kommission übermittelt werden, ist noch nicht abschließend geklärt. Daten könnten beispielsweise bei der Hauptuntersuchung über die Diagnose-Schnittstelle ausgelesen werden und durch die Werkstatt übermittelt werden. Denkbar wären auch Stichprobenerhebungen bei Verkehrskontrollen, Beschränkung auf zentral verwaltete Autofлотten (z.B. Mietautos) oder direkt durch drahtlose Datenübertragung. Des Weiteren ist noch nicht geklärt, welche Daten letztlich veröffentlicht werden sollen. Würden für jedes Modell separat Daten veröffentlicht, würde dies die Transparenz enorm steigern und ein Vergleich für den Verbraucher möglich machen. Generell zusammengefasste Durchschnittswerte würden dies nicht zulassen. Die erfassten Daten würden theoretisch auch eine CO2-Verbrauchsbesteuerung möglich machen. Dies ist bisher jedoch nicht geplant. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die Daten vollständig anonymisiert werden, um eine Überwachung des Staates von einzelnen Personen zu verhindern. Es muss außerdem geklärt werden, wer Zugang zu den erhobenen Daten erhält und welche Konsequenzen oder Sanktionen bei festgestellten Verstößen erfolgen.

Weitere Links:

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

Kalender

Sitzungsdaten

Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 04-05/06/2020

Rat für Wettbewerb 28/05/2020

Rat für Justiz und Inneres 04/06/2020

Rat für Umwelt 22/06/2020

Plenum tba

Ausschüsse

Umwelt (ENVI) tba

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) tba

Justiz / Inneres (LIBE) tba

Verkehr (TRAN) tba

Veranstaltungen (Brüssel)

27/05/2020 High Level Conference - Skills and transformation of the EU's automotive sector

EAC-Veranstaltungen

27/10/2020 EAC Herbsttagung in Brüssel

28/10/2020 EAC Mittagsgespräch