

Newsletter

Oktober – November 2019

I.	EAC Event: Fahrzeugdaten - Wer ist der Eigentümer, Besitzer und Nutzer?	1
II.	Der EAC und der ACV: Starke Partner für Europa	1
III.	Frankreich verliert vor dem EuGH	3
IV.	Neue Europäische Kommission	3
V.	EUA: Luftqualitätsbericht 2019	3
VI.	Die Zukunft von Wasserstoff	4
VII.	Versicherung und der Zugriff auf Daten	5
VIII.	Kalender	6



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

Moderne Autos sind nicht nur Transportmittel, sondern zunehmend Datenproduzenten und -träger. Noch bevor der Motor zum Start brummt, empfängt der Hersteller bereits über unzählige Sensoren, die im Fahrzeug von ihm eingebaut wurden, eine Vielzahl von Daten, die allesamt bei der Nutzung vom Autofahrer generiert werden und daher als personenbezogen gelten, solange sie nicht vollständig anonymisiert werden. Fraglich ist, ob sie nun demjenigen gehören, der am Auto Eigentum erwarb, dem Fahrer oder de facto dem Hersteller? Eins ist klar: Dank des Monopols über die ausschließlichen Regulierungsmöglichkeiten der Zugangs- und Zustellungskanäle im Auto gelangen sie in den Besitz des Herstellers, der sie in erster Linie zur eigenen Produktoptimierung nutzt. Gleichzeitig sind Fahrzeugdaten von grundlegender Bedeutung für die Zukunft des automobilen Aftermarket- und Dienstleistungsbereichs, dessen Auf- und Ausbau insbesondere durch Monopolpreise seitens des Herstellers gehemmt werden. Aus der Sicht der Verbraucherwohlfahrt ergeben sich auch wichtige Fragen: Wer darf, kann und soll Zugriff auf mein Fahrzeug und Zugang zu meinen Daten haben? Welcher Regelungsansatz bietet größtmögliche Transparenz, Sicherheit und Komfort? Kann ich auch künftig als mündiger Fahrer frei über meinen Dienstleister entscheiden?

Gerne möchten wir uns gemeinsam mit Ihnen zu diesen Fragen austauschen und laden Sie herzlich zum EAC Mittagsgespräch

Fahrzeugdaten - Wer ist der Eigentümer, Besitzer und Nutzer?

am Donnerstag, 21. November 2019 ab 11:30 Uhr

**in den Räumlichkeiten der Vertretung des Landes Nordrhein-Westfalen bei der EU
Rue Montoyer 47, 1000 Brüssel**

ein.

Auftaktrede von Ismail Ertug MdEP

Wir freuen uns, dass Ismail Ertug MdEP unser politisches Mittagsgespräch mit einer Rede eröffnen wird. Seit 2009 ist er Mitglied des Europäischen Parlaments und hat seither maßgeblich zur Arbeit des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) beigetragen. Er ist insbesondere bekannt für seinen enormen Einsatz bei der europaweiten Bekämpfung der Tachomanipulation sowie für die Rechte von 3,6 Millionen Berufskraftfahrern im Rahmen des EU-Mobilitätspakets. Hinzu kommt, dass Ismail Ertug der Gründer der Driving Future Platform ist, die den erforderlichen Austausch zwischen den relevanten Akteuren aus der Politik und Industrie ermöglicht. Der anfängliche Schwerpunkt der Debatten auf das Thema vernetztes und automatisiertes Fahren verlagert sich nun bemerkenswerterweise auf die weiterreichende Branche der Zukunftsmobilität.

Weitere Links:

- [Einladung](#)
- [Programmablauf](#)
- [Anmeldung](#)

Der EAC und der ACV: Starke Partner für Europa

Der ACV Automobil-Club Verkehr ist einer der größten Automobilclubs in Deutschland und vertritt als moderner Mobilitätsdienstleister die Interessen seiner aktuell rund 450.000 Mitglieder (Stand: November 2019). Im Zentrum steht dabei die individuelle Mobilität als unverzichtbaren Grundpfeiler der modernen Gesellschaft. Dazu bezieht der ACV in seiner Kommunikation, in Interviews, Gesprächsrunden und Kampagnen regelmäßig Stellung. Traditionell besteht eine enge

Beziehung zur DEVK Versicherung, die den ACV 1962 gegründet hat. Seitdem hat sich ein weit verzweigtes Netzwerk entwickelt, mit aktiver Beteiligung des ACV in zahlreichen Gremien und Verbänden aus Industrie, Wirtschaft und Politik, etwa beim Deutschen Verkehrsgerichtstag, im Deutschen Verkehrsforum, im Deutschen Verkehrssicherheitsrat oder im Senat der Wirtschaft.

Der ACV ist Gründungsmitglied im EAC

Schon früh haben die Verantwortlichen beim ACV erkannt, dass darüber hinaus auch eine starke Stimme in europäischen Fragen wichtig ist. Deswegen ist man beim ACV stolz darauf, zu den Gründungsmitgliedern der European Automobile-Clubs (EAC) zu gehören. Die vergangenen zehn Jahre haben gezeigt, dass Fragen der Europapolitik nicht mit nationalstaatlichen Alleingängen gelöst werden können. Hier sei nur das Stichwort Maut genannt. Bis heute hat die Politik es nicht geschafft, eine einheitliche, harmonische Lösung für die Bürgerinnen und Bürger der EU zu finden. Ein anderes, noch dringenderes Problem ist der Klimaschutz und der damit verbundene Beitrag des Verkehrssektors. Gemeinsam mit seinen Partnern im EAC kämpft der ACV für eine bessere, nachhaltige und preiswerte Mobilität in Europa. Für die Arbeit im EAC engagieren sich ACV Geschäftsführer Holger Küster und der verkehrspolitische Sprecher Gerrit Reichel.

Eine wichtige Forderung betrifft die umfangreiche Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur. Mit Blick auf die Großstädte propagiert der ACV den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, inklusive Fahrrad als Alternative zum motorisierten Individualverkehr, fordert zugleich aber auch entsprechende attraktive Angebote ein. So sollten die Kapazitäten von Park & Ride-Parkplätzen deutlich erhöht, die Preise für die Nutzung des ÖPNV gesenkt werden. Für die verstärkte Nutzung des Fahrrades müssten erhebliche Verbesserungen des Radwegenetzes

erfolgen. Am Beispiel der Stadt Köln hat der ACV das Fehlen eines Masterplans für den Verkehr kritisiert. In Bezug auf umweltfreundliche Antriebe setzt der ACV nicht nur auf Elektromobilität, sondern auch auf das Potenzial anderer Technologien wie Hybrid-, Gas- und Wasserstoffautos. Für seine Mitglieder hat der ACV deshalb einen Drive-o-Mat entwickelt, der für den Nutzer die persönlich beste Lösung ermittelt.

Vision Zero und Project Edward: Kampf für mehr Verkehrssicherheit

Ein weiterer Schwerpunkt in der verkehrspolitischen Arbeit des ACV ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) spricht sich der ACV für die Vision Zero aus, eine Sicherheitsstrategie mit dem Ziel "Alle kommen an, keiner kommt um". Der ACV kämpft aktiv gegen Gefahren im Straßenverkehr, etwa durch Sekundenschlaf oder Ablenkung am Steuer. Als EAC-Mitglied hat sich der ACV 2019 zudem aktiv am Project Edward beteiligt, einer Aktion mit dem Ziel, für einen Tag die Zahl der Verkehrstoten auf null zu bringen. Grundsätzlich ist nach Überzeugung des ACV stets ein Dreiklang verschiedener Ansätze nötig, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen: 1. Der Einsatz innovativer Technologien, etwa Assistenzsysteme, 2. Die Überprüfung des rechtlichen Rahmens und ggf. eine Verschärfung der Strafen bei gravierenden Verkehrsverstößen sowie 3. Die kontinuierliche Aufklärung der Verkehrsteilnehmer mit dem Ziel, eine Verhaltensänderung zu bewirken, etwa beim Thema Handy am Steuer.

Der ACV kritisiert die immer weiter um sich greifende Bevormundung der Autofahrer. Hierzu erklärt der ACV Geschäftsführer Holger Küster: „Es kann nicht sein, dass praktisch jeden Monat ein neues Thema auftaucht, welches dann die allgemeine verkehrspolitische Hysterie zu Lasten der individuellen Mobilität weiter anheizt. Deutschland braucht in der Verkehrspolitik keine immer neuen Limits und Verbote, sondern

intelligentere Lösungen.“ Einer Einschränkung der individuellen Mobilität, insbesondere auch einem generellen Tempolimit auf Autobahnen, erteilt der ACV eine klare Absage.

Für die Zukunft: Engagement und Geschlossenheit

Mit Blick auf die Zukunft des EAC erklärt Holger Küster: „Ich wünsche mir, dass es dem EAC gelingt, den Bürgerinnen und Bürgern der EU noch stärker als bisher verkehrspolitische Themen zu vermitteln. Der EAC hat die große Chance, auf wegweisende Entscheidungen Einfluss zu nehmen und unser aller Mobilität intelligent mitzugestalten, über Ländergrenzen hinweg. Dafür braucht es Geschlossenheit und Engagement. Der ACV wird dazu seinen Beitrag leisten.“

Frankreich verliert vor dem EuGH

Am 24. Oktober 2019 urteilte der Europäische Gerichtshof (EuGH), dass „Frankreich [...] den Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid [NO₂] seit dem 1. Januar 2010 systematisch und anhaltend überschritten [hat].“ Frankreich ist der erste von mehreren EU-Mitgliedstaaten, gegen den die Europäische Kommission ein Verfahren eingeleitet hatte. Ebenso müssen sich Deutschland und Großbritannien vor Gericht verantworten. Die Verfahren gelten auch als Zeichen der Kommission, insbesondere nach dem Dieselgate-Skandal 2015, sich intensiv am Kampf gegen Umweltverschmutzung zu beteiligen. Seit 2010 mahnte die Kommission, dass die Werte zu hoch seien. Jedoch blieben die Abmahnungen von Frankreich 7 Jahre lang unbeantwortet. 2018 rief die Kommission dann den EuGH an.

Zwar bestreitet Frankreich die Überschreitung der Grenzwerte nicht, fügt jedoch an, dass diese nicht systematisch seien und „die Anwendung der [Luftqualitäts-]Richtlinie unter Berücksichtigung der strukturellen Schwierigkeiten bei ihrer Umsetzung beurteilt werden müsse.“ Die Richtlinie verlangt jedoch, dass „der Zeitraum, in dem die Grenzwerte für

Stickstoffdioxid überschritten werden, so kurz wie möglich“ ist. Frankreich hat laut EuGH „keine geeigneten und wirksamen Maßnahmen umgesetzt.“ Somit gab der EuGH „der Klage der Kommission statt und verurteilt Frankreich wegen eines Verstoßes gegen die Verpflichtungen aus der Richtlinie über Luftqualität.“

Das Urteil öffnet den Weg für mögliche Sanktionen zu einem späteren Zeitpunkt, wenn Paris nichts unternimmt, um die NO₂-Werte wirksam und schnellstmöglich zu senken. Ähnliche Urteile werden auch im Falle Deutschlands und Großbritanniens erwartet.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung EuGH](#)

Neue Europäische Kommission

Wie sich bereits im September abzeichnete, verschiebt sich die Abstimmung über die neue Kommission um etwa einem Monat auf November. Dies verkündete Präsident des Europäischen Parlaments, David Sassoli, in einer Rede vor dem Europäischen Rat am 17. Oktober. Zuvor wurden drei der von der designierten Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen vorgeschlagenen Kandidatinnen und Kandidaten vom parlamentarischen Rechtsausschuss (JURI) abgelehnt, darunter auch die vorgeschlagene Verkehrskommissarin Rovana Plumb aus Rumänien. Ebenso abgelehnt wurden der ungarische Konservative László Trócsányi (EVP), sowie Sylvie Goulard, die französische Nominierung zur designierten Kommissarin für Industrie. Eigentlich hätte die neue Kommission bereits am 1. November 2019 ihre Arbeit hätte aufnehmen sollen.

EUA: Luftqualitätsbericht 2019

Am 16. Oktober 2019 veröffentlichte die Europäische Umweltagentur (EUA) ihren neuen Bericht über die Luftqualität in Europa 2019, der Daten bis 2017 enthält. Trotz stetig sinkender Werte im Verkehrsbereich, lag die Feinstaub-

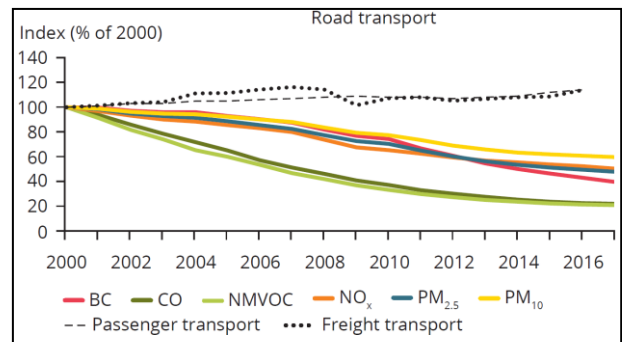
/Partikelkonzentration (PM) in weiten Teilen Europas über den geltenden EU-Grenzwerten sowie den Luftqualitätsrichtlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO).

An 22 Prozent der Meldestellen (646 von 2 886) in 17 der 28 EU-Mitgliedstaaten (EU-28) und in sechs weiteren Meldeländern lagen die PM₁₀-Werte (PM mit einem Durchmesser von 10 µm oder weniger) über dem EU-Tagesgrenzwert. Bei den lungengängigen PM_{2,5}-Werten (PM mit einem Durchmesser von weniger als 2,5 µm) wurden die Jahresgrenzwerte an 7 Prozent der Meldestellen (98 von 1 396) in sieben Mitgliedstaaten und drei weiteren Meldeländern überschritten. Die strengeren WHO Luftqualitätsrichtlinien (AQG) für PM₁₀ wurden an 51 Prozent der Stationen (1 497 von 2 927) und in allen Berichtsländern mit Ausnahme von Estland, Finnland und Irland überschritten. Bei PM_{2,5} wurden Werte sogar an 69 Prozent (958) in allen Berichtsländern mit Ausnahme von Estland, Finnland und Norwegen überschritten. 17 Prozent der Bevölkerung in urbanen Gebieten der EU-28 waren PM₁₀-Werten über dem EU-Jahresgrenzwert ausgesetzt und 44 Prozent PM₁₀-Werten über den WHO-AQG. Bei PM_{2,5} lag die Rate bei 8 Prozent über dem EU-Jahresgrenzwert und 77 Prozent über den WHO-AQG.

Bei Stickstoffdioxid (NO₂) wurden die EU-Jahresgrenzwerte (mit WHO-Werten identisch) im Jahr 2017 bei rund 10% aller Meldestellen (329 von 3 260) in 16 der EU-28 und vier weiteren Meldeländern überschritten. 86 Prozent der Überschreitungen wurden an Verkehrsmessstationen registriert.

Sowohl im Straßen- als auch im Nicht-Straßenverkehr sind die Emissionen wichtiger Schadstoffe (z.B. NO_x) deutlich zurückgegangen, obwohl das beförderte Personen- und Frachtaufkommen allmählich zugenommen hat. Auf EU-Ebene wurden politische Maßnahmen ergriffen, um die verkehrsbedingte Luftverschmutzung zu bekämpfen und gleichzeitig ein sektorales Wachstum zu ermöglichen. Die Regulierung der Emissionen durch die Festlegung von

Emissionsnormen (z.B. Euro 1-6) oder die Festlegung von Anforderungen an die Kraftstoffqualität sind gute Beispiele für solche Maßnahmen auf EU-Ebene.



Weitere Links:

- [Bericht der EUA \(EN\)](#)

Die Zukunft von Wasserstoff

Der Europäische Automobilherstellerverband (ACEA), Hydrogen Europe und die International Road Transport Union (IRU) haben einen gemeinsamen Aufruf für den beschleunigten Aufbau der Wasserstoffbetankungsinfrastruktur in der gesamten EU veröffentlicht. Vor dem Hintergrund des allgemeinen Ziels der Dekarbonisierung des Verkehrs, betonen die drei Verbände, dass Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge einen positiven Beitrag leisten können. Brennstoffzellenfahrzeuge emittieren am Auspuffrohr keine Emissionen und bei einer nachhaltigen Wasserstofferzeugung ist es auch möglich, die CO₂-Emissionen deutlich zu reduzieren. Ebenso fungiert die Wasserstofftechnologie als Brücke zwischen dem Energie- und dem Verkehrssektor (sektorale Integration) und bietet Lösungen für eine bessere Integration überschüssiger erneuerbarer Energien wie Wind und Sonne („Power to hydrogen“). Die wachsende Nachfrage nach erneuerbarem und kohlenstoffarmem Wasserstoff in vielen Branchen wird das Angebot erhöhen und die Kosten senken. Ebenso heben die Verbände hervor, dass eine Förderung der Wasserstoffindustrie Europas Wettbewerbsfähigkeit langfristig stärken würde

und dies auch Wachstum und Arbeitsplätze bedeuten würde. Aus dem Grund stellen die drei Verbände fünf Forderungen:

1. Überarbeitung der Richtlinie über alternative Kraftstoffinfrastrukturen (AFID)
2. Erstellung eines strategischen Plans für den Infrastrukturausbau auf europäischer und nationaler Ebene
3. Entwicklung von Joint Ventures oder anderen Finanzinstrumenten, die EU- und nationale Mittel kombinieren.
4. Gewährleistung eines EU-weiten Binnenmarkts durch integrierte Governance und zukunftsorientierte nationale Strategien
5. Unterstützung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie

Ganz im Sinne dieses Aufrufes, handeln einzelne europäische Staaten bereits. Deutschland beispielsweise hat nun beschlossen, dass Wasserstoff ein „Schlüsselrohstoff“ werden soll. Derzeit arbeiten vier Ministerien an einem Wasserstoff-Strategiepapier. Auch auf gesamteuropäischer Ebene sollte es zunehmend Bemühungen geben, Wasserstofftechnologien zu fördern. Im Batterie- und Elektrofahrzeugbereich hat Europa bereits Nachholbedarf. Den Anschluss bei der Wasserstofftechnologie sollte Europa jedoch nicht verlieren.

Weitere Links:

- [Gemeinsamer Aufruf \(EN\)](#)

Versicherung und der Zugriff auf Daten

Insurance Europe, ein europäischer Versicherungs- und Rückversicherungsverband, hat vor kurzem ein Insight Briefing veröffentlicht, das die Haftungsfragen von Elektrofahrzeugen und automatisierten Fahrzeugen sowie die Frage des Zugangs zu den Daten von verbundenen und automatisierten Fahrzeugen untersucht. Das Briefing wurde im Rahmen einer Veranstaltung zur Sicherung der zukünftigen Mobilität gestartet.

Insurance Europe argumentiert, dass die Versicherer, um ihre Kernfunktion der Entschädigung erfüllen zu können, Zugang zu allen relevanten Daten haben müssen, die von den beteiligten Fahrzeugen vor, während und nach einem Unfall oder Vorfall erzeugt werden. Auf diese Weise können die Versicherer den Unfall besser nachvollziehen, und die Haftung richtig verteilen. Darüber hinaus wird der Zugang zu den Daten aus automatisierten Fahrzeugen den Versicherern auch helfen, die von ihnen ausgehenden Risiken besser zu verstehen und entsprechend zu versichern. Ebenso können die vom Fahrzeug generierten Daten, um ein Angebot neuer Versicherungs- und Dienstleistungsprodukte zu schaffen („Pay how you drive“ und „Pay as you drive“).

Der Verband fügt jedoch an, dass es einige Regulierungsmaßnahmen auf EU-Ebene benötigt, um sicherzustellen, dass die Verbraucher im Allgemeinen von diesen technologischen Entwicklungen profitieren. Der Fahrer muss die Kontrolle über seine Fahrzeugdaten behalten und diese an die Dienstleister seiner Wahl weitergeben können, ohne den Fahrzeughersteller kontaktieren zu müssen. Dies kann nur durch regulatorische Maßnahmen der EU erreicht werden. Eine solches regulatorisches Maßnahmenpaket ist längst überfällig und wird auch vom EAC seit Jahren gefordert.

Weitere Links:

- [Insight Briefing \(EN\)](#)
- [EAC Positionspapier: Fahrzeugdaten](#)

Kalender

Sitzungsdaten

Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 02/12/2019

Rat für Wettbewerb 28/11/2019

Rat für Justiz und Inneres 02/12/2019

Rat für Umwelt 19/12/2019

Plenum

13-14/11/2019 ([Agenda](#))

Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 02-03/12/2019 ([Agenda](#), tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 14/11/2019 ([Agenda](#))

Justiz / Inneres (LIBE) 11-12/11/2019 ([Agenda](#))

Verkehr (TRAN) 03/12/2019 ([Agenda](#), tba)

Veranstaltungen (Brüssel)

14/11/2019 [Boosting Cross-Border Regions through Better Transport](#)

26/11/2019 [“Green & smart mobility: European challenges”](#)

11/12/2019 [Sustainable roads towards 2050 carbon neutrality](#)

EAC-Veranstaltungen

20/11/2019 EAC-Herbstsitzung 2019 in Brüssel

21/11/2019 [EAC-Mittagsgespräch: Fahrzeugdaten - Wer ist der Eigentümer, Besitzer und Nutzer?](#)