

Infrastructure. *What can the EU do to promote the integration of modal networks as well as their maintenance and upgrade? What should be the priorities for investment? Which measures would allow a better exploitation of the networks and a balanced use of the different modes?*

Der Transport von Gütern stellt einen Großteil der Verkehrsbewegungen dar. Güterverkehr kann und darf sich allerdings nicht allein auf der Straße abspielen. Vielmehr müssen von europäischer Seite effektivere Strukturen geschaffen werden, die auch den Transport auf Schienen sowie auf dem Wasser gebührend miteinbeziehen. Eine Konzentration auf den Güterverkehr auf Straßen wäre nicht nur ein verkehrspolitischer Rückschritt sondern auch ein massives Sicherheitsrisiko für alle anderen Verkehrsteilnehmer.

Die Zulassung von LHVs (long heavy vehicles) im europäischen Güterverkehr, wie es momentan vonseiten der EU-Kommission diskutiert wird, wäre ein gravierender Fehler. Sie stellen nicht nur Risiko für alle Verkehrsteilnehmer dar, sondern führen auch zu einer Rückorientierung des Gütertransportes auf die Straße. Außerdem sind Straßennetz und Brücken momentan nicht für die Belastung durch LHVs gewappnet. Die Umrüstung und Instandsetzungsarbeiten aufgrund der übermäßigen Abnutzung wären eine zusätzliche Belastung für die Mitgliedsstaaten und deren Bürger. Der EAC unterstützt deshalb die Initiative NoMegaTrucks.

1/5

In Bezug auf Güterverkehr sollte die EU-Kommission politische Entscheidungen treffen, die zu einer Zunahme des Transport auf der Schiene wie auf Wasserwegen führen.

Funding and pricing. *What can the EU do to ensure that prices in transport correctly reflect costs to society? What actions should be considered for implementing the ‘polluter-pays’ and ‘user-pays’ principles in transport? What should be done with the revenues thus obtained?*

Mobilität ist einerseits eine der Grundfesten der europäischen Idee und ausdrücklich in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union niedergelegt, die Sicherung der Mobilität gehört andererseits zu den wichtigsten politischen Zielen des Verbund Europäischer Automobilclubs EAC.

Mobilität bedeutet nicht nur Freiheit für die Bürgerinnen und Bürger der EU sondern natürlich auch Kosten. Politische Entscheidungen zu Mobilitätskosten werden nach wie vor weitgehend von den Nationalstaaten getroffen: Steuern auf den Fahrzeugkauf und Kraftstoffe werden ebenso national erhoben, wie die jeweiligen Straßen- und Schienennetze von staatlicher Seite verwaltet werden. Dabei unterscheiden sich nicht nur die laufenden Kosten wie Benzinpreise und Steuern, sondern auch unterschiedliche Mehrwertsteuersätze oder hohe Zulassungsgebühren für Fahrzeuge oder öffentliche Verkehrsmittel variieren stark.

2/5

Die Kosten, die so in den jeweiligen nationalen Zusammenhängen entstehen, sind allerdings nur schwer zu vergleichen: Zum einen gestaltet sich die Datenlage in den verschiedenen Mitgliedsstaaten sehr unterschiedlich, zum anderen müssen die recherchierten Daten in einem Vergleich auf eine Ebene gebracht werden, denn die Einkommen und Lebenshaltungskosten in den europäischen Ländern unterscheiden sich teilweise erheblich und verzerren das Bild. Bisher gibt es noch keine Studie zu diesem Thema, deren Ergebnisse zu einem nötigen Überblick verhelfen könnten.

Die EU kann in keiner Weise sicher stellen, dass Mobilitäts- und Transportkosten den jeweiligen nationalen Einkommensverhältnissen angepasst sind, solange sie sich durch eine repräsentative Studie Klarheit über den Ist-Zustand verschafft. Eine solche Studie – in einem oder mehreren Schritten – muss die Grundlage für alle weiteren Überlegungen darstellen.

Technology. *Many technologies are being developed or are already available to improve the environmental performance of transport, increase safety and reduce congestion and dependence on oil. What can the EU do to accelerate the development and deployment of these new technologies?*

Technologien spielen nicht nur im Umweltschutz eine wichtige Rolle, sondern auch im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Der Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC) befürwortet den Vorschlag der EU-Kommission bis 2010 jeden Neuwagen mit einem automatischen Notrufsystem, der sog. eCall-Technik, auszustatten, da es die Sicherheit auf den Straßen maßgeblich verbessern und Menschenleben retten kann. Aus Sicht des EAC muss ein europäisches eCall-System allerdings einige Voraussetzungen erfüllen:

Für den EAC steht außer Frage, dass Notrufsysteme und Rettungswesen grundsätzlich in den Aufgabenbereich der öffentlichen Hand gehören. eCall-Systeme, die über integrierte Lösungen oder Handyortung eine Schnittstelle bereitstellen, die im Falle eines automatisch ausgelösten Notrufes auch in der Lage sind, den Fahrzeugstandort zu übermitteln, schaffen technische Möglichkeiten, die auch andere Dienstleistungen zulassen. Diese in der Fachsprache Local-Based-Services (LBS) genannten Dienste basieren auf übermittelten Ortsinformationen sind allerdings meist kommerzieller Natur (Hotelservice etc.). Vor diesem Hintergrund muss die Europäische Union sicherstellen, dass bei der Entwicklung des Notrufsystems öffentliche Interessen und die Interessen kommerzieller Dienstleister strikt getrennt werden. Eine Kommerzialisierung des Notrufsystems ist ebenso auszuschließen wie eine Dienstleistungsstruktur, die es einzelnen Anbietern ermöglichen würde, eine marktbeherrschende Stellung einzunehmen.

3/5

Aus Sicht des EAC ergibt sich eine schnelle Realisierungschance für eCall vor allem dann, wenn die Technologie das bestehende Notrufsystem ergänzt und auf vorhandene, oftmals bewährte Strukturen aufsetzt. Nicht die Übermittlung von Unfall- und Ortungsdaten aus dem Fahrzeug heraus ist die Herausforderung eines solchen Systems, sondern eine Rettungsstruktur, die überall in Europa schnelle Hilfe gewährleistet. Dies kann in einigen wenigen Ländern der EU den Neuaufbau einer Rettungsstruktur bedeuten, in den meisten geht es aber darum, neue Informationen in das vorhandene Rettungssystem zu integrieren.

In diesem komplexen Umfeld fordert der EAC:

Sicherstellung der Finanzier- und Nachrüstbarkeit

Das eCall-System soll für alle Nutzer finanzierbar sein und europaweit schnelle Hilfe garantieren, unabhängig von den landestypischen Besonderheiten der Notrufsysteme (verschiedene Notrufnummern etc.). Außerdem sollte es ohne große Kosten in ein Fahrzeug älteren Typs nachgerüstet bzw. beim Wechsel zwischen verschiedenen Fahrzeugen umgerüstet werden können.

Schaffung eines einheitlichen Datenstandards für Fahrzeugortung und Zusatzinformationen

Der Nutzer soll die Möglichkeit haben, den eCall-Service über verschiedene Endgeräte (wie Mobiltelefon, ins Auto eingebaute Blackbox, integrierte Radionavigationssysteme etc.) verwenden zu

können. eCall-Nutzung muss unabhängig vom vorhandenen Endgerät oder einer bestimmten Fahrzeugtechnik sein.

Integration in bestehende Strukturen

Das eCall-System sollte keine Kostenbelastungen der öffentlichen Haushalte durch neue Rettungsstrukturen mit sich bringen, sondern bewährte Strukturen ergänzen. Alle Ortungsinformationen und möglichst weitere Angaben über den Unfallhergang sollen bestehenden Rettungsleitstellen zur Verfügung gestellt.

Trennung öffentlicher Aufgaben und kommerzieller Dienstleistungen

Notrufe über eCall müssen strikt von weiteren kommerziellen Dienstleistungen getrennt werden, die auf den einheitlichen Datenstandard aufsetzen. Weder darf eine Querfinanzierung von eCall durch kommerzielle Dienstleistungen erfolgen, noch dürfen Anbieter die durch eCall erhaltenen Informationen in irgendeiner Weise gewerblich nutzen.

Starke Verbraucherrechte

Das System muss es den Nutzern ermöglichen, nach eigener Entscheidung die im Fahrzeug geschaffene Datenschnittstelle auch für andere Dienstleistungen zu verwenden. Sie sollen dabei die Möglichkeit haben, benutzerfreundlich und ohne Einschränkungen bestimmte LBS zu aktivieren oder zu deaktivieren. Werden über die Datenschnittstelle auch fahrzeugbezogene Daten übermittelt, müssen diese für alle relevanten Dienstleister nutzbar sein. So dürfen bspw. Daten über den Fahrzeugzustand nicht nur dem Hersteller zur Verfügung stehen, sondern müssen auch anderen Servicebetrieben zugänglich sein.

Legislative framework. What can the EU do to further improve working conditions, health, safety and security standards in transport and the rights of passengers? In which sectors should market opening be pushed forward and how? What measures of a regulatory nature should be considered to reduce the transport sector's environmental impact?

Der EAC fordert einheitliche Standards auch bei grenzüberschreitenden Bußgeldverfahren. Eine einheitliche und effektive Ahndung von Missachtungen der Straßenverkehrsordnung stellt einen wichtigen Schritt zur Sicherheit auf europäischen Straßen her und ist eine wirksame Maßnahme, die Zahl der Verkehrsunfälle zu minimieren.

Noch immer bleiben Verstöße gegen die Verkehrsordnung im europäischen Ausland weitestgehend straffrei, weil die Identität des Fahrers nicht ermittelt oder die Zulassungsanschrift des Fahrzeugs nicht überprüft werden kann. Diese Straffreiheit beeinträchtigt nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern stellt auch eine Diskriminierung der einheimischen Fahrer dar, deren Verkehrsdelikte richtigerweise ohne Einschränkungen geahndet werden.

Allerdings sind ausländische Bußgeldbescheide sind bisher wenig wirksam. Oft werden die im Ausland verhängten Bußgelder von den zuständigen nationalen Stellen mit weniger Intensität verfolgt als dies bei inländischen der Fall wäre. Selbst bei unrechtmäßigem Nichtbeachten von Strafbescheiden haben Verkehrssünder kaum etwas zu befürchten.

5/5

Dennoch sollten hier die Interessen der Verkehrsteilnehmer nicht außer Acht gelassen werden:

- Bußgeldvergabe an ausländische Verkehrsteilnehmer wird durch die Vielsprachigkeit innerhalb der EU meist zusätzlich erschwert. Der EAC möchte deshalb dazu beitragen, dass der europaweite Datenaustausch auch mit einer Verbesserung des Bürgerservices einhergeht. So sollte es z.B. zur Pflicht werden, die versandten Bußgeldbescheide in die jeweilige Landessprache des Betroffenen zu übersetzen.
- Des Weiteren würde die Umsetzung und effektive Implementierung dieser Datenbank aufseiten der Mitgliedsstaaten neue nationale Verwaltungsstrukturen notwendig machen. Um eine europaweit vergleichbare Effizienz dieser neuen Strukturen zu gewährleisten, müssten durch klare europaweit einheitliche Vorgaben effektive Verwaltungsstrukturen geschaffen werden.

Auch sollte nicht nur die Ahndung grenzüberschreitender Verkehrsdelikte verbessert, sondern auch über deren Ursache nachgedacht werden:

Diese liegen unter anderem in der unzureichenden Kenntnis der jeweiligen landestypischen Beschilderung, den unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen, Ausstattungsvorschriften etc. Kurz: Die von Mitgliedsstaat zu Mitgliedsstaat unterschiedlichen Verkehrsregelungen erschweren den transnationalen Verkehr.

Der EAC ruft die EU-Kommission dazu auf, Regelungen zu treffen, die nicht nur eine europaweit grenzübergreifende sondern auch eine gleichberechtigte Ahndung von Bußgeldern ermöglichen. Des Weiteren muss es langfristiges Ziel der EU sein, das Verkehrsrecht weiterhin zu vereinheitlichen und vereinfachen, um Regelverstöße aus Unwissenheit zu vermeiden.