

Europa kann mehr!

## FÜR DIE MOBILITÄT VON MORGEN

Verbraucherpolitische Forderungen des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) zu Mobilität und Reisen für die Legislaturperiode 2019 – 2024 des Europäischen Parlaments

Bezahlbare, sichere und reibungslose Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für Teilhabe und Lebensqualität im Alltag der Verbraucherinnen und Verbraucher. Verbraucher müssen sich darauf verlassen können, dass die Versprechen der Anbieter eingelöst werden und sie im Schadensfall zu ihrem Recht kommen. Da Verbraucher zunehmend grenzüberschreitend unterwegs sind und auch die Auswirkungen von Mobilität nicht an den nationalen Grenzen halt machen, müssen wichtige Rahmenbedingungen europäisch reguliert werden. Innovationen wie die Automatisierung und Vernetzung müssen auf Basis europäischer Standards vorangebracht werden. Insbesondere fordert der vzbv verlässliche Angaben für den zu Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß zu schaffen, damit Verbraucher nach dem Autokauf keine bösen Überraschungen erleben.

### FORDERUNGEN DES VZBV IM ÜBERBLICK

- ❖ **Neues Vertrauen der Verbraucher in wahrheitsgemäße Angaben zu Kraftstoffverbrauch und Abgaswerten schaffen:** realistische Mess- und Prüfverfahren für die Zulassung von Pkw einführen
- ❖ Verbraucher vor dem Autokauf verlässlich informieren
- ❖ Mit digitalen Mobilitätsplattformen die Mobilität von morgen gestalten
- ❖ Datenschutz bei autonomen und vernetzten Fahrzeugen kontrollieren und Wahlfreiheit ermöglichen
- ❖ Fluggastrechte stärken
- ❖ Produkthaftungsrecht reformieren

## FORDERUNGEN DES VZBV IM EINZELNEN

- **Neues Vertrauen der Verbraucher in wahrheitsgemäße Angaben zu Kraftstoffverbrauch und Abgaswerten schaffen:** realistische Mess- und Prüfverfahren für die Zulassung von Pkw einführen

Verbraucher können sich beim Autokauf häufig nicht auf die Angaben der Hersteller verlassen. Das hat nicht nur der Dieselskandal gezeigt. Autobesitzer müssen beim Tanken meist mehr bezahlen als erwartet, weil das neue Auto mehr Sprit verbraucht als offiziell angegeben. Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß der Hersteller müssen realistischer und verlässlicher werden. Prüfprozedere für das Inverkehrbringen von Autos müssen so modernisiert werden, dass sie das realistische Nutzungsverhalten auf der Straße weitestgehend widerspiegeln. Unrealistische Rollenprüfstandsverfahren müssen abgelöst werden.

Die Einführung des neuen Prüfzyklus WLTP ist zwar ein erster Schritt. So wird zwar länger, mit höheren Geschwindigkeiten und unter Berücksichtigung von spezifischen Motor-Getriebe-Varianten und Sonderausstattungen getestet. Um den Kraftstoffverbrauch jedoch realistisch angeben zu können, ist es zwingend notwendig, dass Autos auf der Straße getestet werden. Deshalb muss die neue EU-Kommission nach der Europawahl schnellstmöglich einen Vorschlag für die Novellierung der Verordnung (EU) 2017/1151 erarbeiten und ein Straßenmessverfahren (Real Driving Emissions – RDE) einführen. Zusätzlich sind Vorgaben notwendig für die wirkungsvolle Begrenzung der Abweichung zwischen Prüfstand- und RDE-Werten („not to exceed“-Limit). Der Vorschlag muss auch Vorgaben für eine konsequente Überwachung der Angaben zum Kraftstoffverbrauch während der Produktion und gegebenenfalls einer Sanktionierung bei Zuwiderhandlung beinhalten.

### **Verbraucher vor dem Autokauf verlässlich informieren**

Der Kauf eines Autos kostet viel Geld und will gut überlegt sein. Um eine fundierte Kaufentscheidung treffen zu können, müssen Verbraucher einfach zugängliche, leicht verständliche und realistische Produktinformationen erhalten. Insbesondere hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs und der Fahrzeugeffizienz bestehen jedoch noch Defizite. Die europäische Richtlinie zur Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen hat sich in der Realität nicht bewährt und muss überarbeitet werden.

Die Spielräume der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung wurden oftmals so ausgenutzt, dass partikuläre Interessen, zum Beispiel der Autoindustrie, übermäßig berücksichtigt wurden und Informationen für Verbraucher wenig hilfreich sind. In Deutschland wurde die Richtlinie in der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung umgesetzt. Für die Einstufung von Pkw in Effizienzklassen werden dabei die CO<sub>2</sub>-Emissionen zum Verhältnis des Fahrzeuggewichts gesetzt. Das führt dazu, dass große, schwere Autos, die absolut mehr CO<sub>2</sub> ausstoßen, in eine bessere Effizienzkategorie gelangen als leichte Kleinwagen. Das ist nicht nur verwirrend für Verbraucher sondern schadet auch der Umwelt.

Die Europäische Kommission muss deshalb die Richtlinie überarbeiten und in eine Verordnung überführen. Nur so wird eine EU-weit gleiche Qualität der Informationen erreicht. Irrelevante Bezugsparameter, wie in Deutschland die Fahrzeugmasse, müssen dabei außen vor gelassen werden. Ausschlaggebend für ein eindeutiges Label sollten die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen sein.

## **Mit digitalen Mobilitätsplattformen die Mobilität von morgen gestalten**

Die Digitalisierung kann im Mobilitätsbereich für Verbraucher viele Vorteile bringen. Etwa wenn sich diese über digitale Mobilitätsplattformen umfassend, schnell, in Echtzeit und verkehrsträgerübergreifend über alle Mobilitätsoptionen informieren können. Dies setzt voraus, dass die Daten der Mobilitätsanbieter an einem Punkt zusammenlaufen und einfach und niedrigschwellig den Kunden zur Verfügung gestellt werden. Digitale Mobilitätsplattformen sind von Umfang und Qualität der Daten abhängig. Anbieter sollten zur Bereitstellung entsprechender Daten verpflichtet werden, um eine durchgehende Abdeckung von Reiseinformationen zu erreichen. Die mit den Daten operierenden Mobilitätsplattformen können dabei auf lokaler, regionaler, nationaler oder europäischer Ebene funktionieren. Neben den reinen Mobilitätsinformationen sind aus Verbrauchersicht aber auch die Schritte „buchen“ und „bezahlen“ mit abzudecken. Die EU-Kommission muss Richtlinienvorgaben für eine Harmonisierung der entsprechenden tariflichen und datenverarbeitungstechnischen Schnittstellen machen und dabei Datenschutz- und Sicherheitsfragen berücksichtigen.

## **Datenschutz bei autonomen und vernetzten Fahrzeugen kontrollieren und Wahlfreiheit ermöglichen**

Verbraucher müssen sich darauf verlassen können, dass ihre Daten in automatisierten und vernetzten Autos sicher sind. Transparenz bei der Speicherung und Verarbeitung von Daten, eine informierte Einwilligung, Datenportabilität und Interoperabilität sind wichtige Anforderungen, die sich unter anderem aus der Datenschutzgrundverordnung ergeben. Die Einhaltung solcher Vorgaben sollte durch unabhängige Organisationen auch mittels Feldbeobachtung geprüft werden. Auch hier muss die EU-Kommission eine verpflichtende Zugangsmöglichkeit zu nicht-personenbezogenen Daten schaffen, damit das Entstehen von Informationsmonopolen weniger Unternehmen verhindert und Wettbewerb erhalten wird. Nur so kann echte Wahlfreiheit für Verbraucher gewährleistet werden.

Eine dezentrale Speicherung der Daten im Auto ist aus Verbrauchersicht der Speicherung auf externen Servern der Hersteller („extended vehicle data platform servers“) vorzuziehen. Nicht zuletzt muss Verbrauchern die Wahlfreiheit gelassen werden, ob sie automatisiert und vernetzt fahren wollen oder nicht.

## **Fluggastrechte stärken**

Der vzbv lehnt den seit 2013 im Rat der EU blockierten Novellierungsvorschlag der EU-Kommission für die europäische EU-Fluggastrechteverordnung ab, da er jahrelang bewährte Schutzvorschriften und die umfangreiche Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) beschneiden würde. Der vzbv fordert die neue EU-Kommission auf, den Vorschlag zur Reform der Fluggastrechte zurückzuziehen und eine Novellierung – wenn überhaupt – dafür zu nutzen, Fluggastrechte zu stärken, bestehende Lücken zu schließen und die Rechtsprechung des EuGH in der Verordnung zu kodifizieren.

Die neue EU-Kommission muss darüber hinaus endlich einen verpflichtenden Insolvenzschutz vorschlagen. Die Kommission muss Fluggesellschaften gesetzlich

verpflichten eine Insolvenzversicherung zugunsten der vorausbezahlten Kundengelder abzuschließen. Verbraucher dürfen bei Airline-Pleiten nicht auf ihrem Schaden sitzen bleiben. Des Weiteren darf die sogenannte „no-show“-Klausel, also das Verbot des Weiterfluges, wenn Passagiere bei mehreren Teilflügen (auch Hin- und Rückflug) nicht die vorgesehene Reihenfolge einhalten, sondern einen der Teilflüge auslassen, nicht mehr länger zulässig sein (wie bereits in Deutschland, Österreich oder Spanien gerichtlich entschieden).

### **Produkthaftungsrecht reformieren**

Unsichere Geräte bieten Einfallstore für Manipulationen von Hackern und die weitreichende Vernetzung kann zu Schadensereignissen von ungekannten Dimensionen führen. Wenn ein Smart-Home-System etwa unerwartet die Wohnungstür öffnet und dadurch ein Diebstahl ermöglicht wird, stellt sich die Frage, wer für Schäden haftet. Das geltende deutsche Produkthaftungsgesetz greift in diesen Fällen zu kurz. Es beruht auf einer 30 Jahre alten EU-Richtlinie und damit aus einer Zeit ohne Smartphones, automatisierte Autos oder sprachgesteuerte, internetbasierte persönliche Assistenten. Haftungsfragen des digitalen Zeitalters sind nicht adäquat geregelt. Der Schaden bleibt am Ende oft beim Verbraucher hängen, weil kein konkreter Schadensverursacher benannt werden kann. Das gilt insbesondere für vernetzte Geräte, wenn nicht eindeutig ein bestimmtes Gerät oder Hersteller für die Verursachung eines Schadens verantwortlich gemacht werden kann. Der vzbv spricht sich daher für eine grundlegende Reform des Produkthaftungsrechts unter Berücksichtigung dieser neuen Rahmenbedingungen aus.

Besondere Beachtung muss dabei die Haftungsregelung für autonome und vernetzte Fahrzeuge finden. Der Hersteller ist verantwortlich für das einwandfreie Funktionieren automatisierter Assistenzsysteme, daher muss in erster Linie auch er für sein eigenes System einstehen. Die Gefährdungshaftung darf nicht erst beim Inverkehrbringen durch den Halter, sondern muss schon bei der Herstellung von automatisierten Autos gelten. Es muss sichergestellt sein, dass die Verbraucher die Risiken und Haftung in jeder Automatisierungsstufe kennen.

### **Kontakt**

*Verbraucherzentrale  
Bundesverband e.V.*

*Team Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17  
10969 Berlin*

*Mobilitaet@vzbv.de*

*Stand: August 2018*