
Ratgeber: 2024 Jahr wird auch im Verkehr Einiges verändern

Ab dem Jahreswechsel kommen wieder einige Neuerungen auf Autofahrer und andere Verkehrsteilnehmer zu, an die sich jeder halten muss. Der Automobilclub von Deutschland (AvD) erläutert in dieser Zusammenstellung aber auch Entwicklungen zum Beispiel auf der europäischen Ebene, die auf die Menschen am Steuer zukommen. Dazu zählen weitere, heute schon absehbare Kostensteigerungen und wichtige rechtliche Änderungen.

CO₂-Steuer auf Kraftstoffe

Die sogenannte CO₂-Steuer auf Kraftstoffe wird 2024 weiter steigen. Die Bundesregierung hat im August 2023 beschlossen, den geltenden Festpreis für die CO₂-Emissionen von 30 Euro auf 40 Euro pro Tonne zu erhöhen. Der seit Beginn 2021 erhobene Aufschlag sollte eigentlich jedes Jahr heraufgesetzt werden. Aufgrund der Verwerfungen auf den Energiemärkten infolge des Überfalls Russlands auf die Ukraine war er dieses Jahr ausgesetzt. Verbraucher müssen mit einem um den Aufschlag höheren Steueranteil pro Liter rechnen.

Lkw-Maut mit CO₂-Aufschlag ab 3,5 t

Wegen den CO₂-Emissionen bei der Verbrennung von fossilen Kraftstoffen ist auch die Lkw-Maut für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen erhöht worden. Die erhobenen Mautsätze sind ab dem 1. Dezember 2023 mit einer „Differenzierung“ von 200 Euro pro Tonne CO₂ versehen. Ab dem 1. Juli 2024 wird dieser Aufschlag auf die Wegekosten auch von Lastkraftwagen zwischen 3,5 bis 7,5 Tonnen erhoben. Handwerkerfahrzeuge und Wohnmobile in diesen Gewichtsbereichen sind allerdings von der Mautpflicht befreit. Über die steigenden Transportaufwendungen werden auch Verbraucher indirekt belastet. Lediglich Transportfahrzeuge ohne Verbrennungsmotor müssen bis zum 31. Dezember 2025 keine Maut zahlen.

Keine Neuzulassung ohne Assistenzsysteme

Ab dem 7. Juli 2024 können einzelne Neuwagen nur dann erstzulassen werden, wenn bestimmte Assistenzsysteme an Bord sind. Das ist die zweite Stufe von EU-Vorgaben. Schon vor zwei Jahren sind bei den Regeln der Typzulassung von Modellreihen folgende technische Anforderungen ergänzt worden. Dazu gehört der „intelligente Geschwindigkeitsassistent“, der den Fahrer per Anzeige bzw. akustischem Signal warnt, wenn er eine geltende Geschwindigkeitsbegrenzung übertritt. Allerdings darf die Funktion abschaltbar sein und der Fahrer muss seine Geschwindigkeit weiterhin frei wählen können.

Black Box immer an Bord

Eine „ereignisbezogene Datenspeicherung“, auch als „Black Box“ bekannt, ist dann bei Neuwagen immer mit an Bord. Sie erfasst bei einem Unfall anonymisierte Fahrdaten in einem Speicher und macht sie für eine spätere Auswertung verfügbar.

Notbremsassistent verbindlich

Verbindlich verbaut ist jetzt auch ein „Notbremsassistent“. Dieser muss in der Lage sein, vor dem Fahrzeug befindliche statische Objekte und sich bewegende Fahrzeuge zu erkennen und im Bedarfsfall selbständig bremsen können.

Notbremslicht

Ebenfalls im neuzuzulassenden Fahrzeug muss das „Notbremslicht“ vorhanden sein. Es zeigt dem nachfolgenden Verkehr eine starke Bremsverzögerung mit ABS-Aktivierung

durch gleichzeitiges Aufleuchten der Bremsleuchten und des Warnblinkers an.

Rückfahrassistent

Der „Rückfahrassistent“ soll dem Fahrer beim Rückwärtsfahren Informationen über Personen und Objekte, die sich hinter dem Fahrzeug befinden, geben.

Abschaltverbot bei Abbiegeassistenten

Der AvD macht darauf aufmerksam, dass mit einer Änderung der StVO ein Abschaltverbot von Abbiegeassistenten bei Kraftfahrzeugen mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht eingeführt werden sollte. Das wäre ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Allerdings wurden die dazu notwendigen Änderungen im vorgelagerten Straßenverkehrsgesetz im November 2023 überraschend im Bundesrat abgelehnt. Das Gremium bemängelte fehlende vorrangige Stellung der Sicherheit des Verkehrs im Gesetzeswortlaut. Der Bundestag hat es nun in der Hand, durch Anrufung des Vermittlungsausschusses mit dem Bundesrat die Gesetzesvorhaben vor dem Scheitern zu bewahren.

Bußenvollstreckung zwischen Schweiz und Deutschland

2024 wird ein neuer deutsch-schweizerischer Polizeivertrag in Kraft treten. Wer in der Schweiz geblickt wird oder falsch parkt, muss damit rechnen, künftig unter Mithilfe des deutschen Bundesamtes für Justiz in Deutschland Bußgelder zahlen zu müssen. Beträge von mindestens 80 Franken oder 70 Euro bilden bei der Beitreibung die Untergrenze. Die Schweiz hat bekanntlich ein höheres Bußgeldniveau als Deutschland. Es ist deshalb mit Deutschland im Vertrag vereinbart, dass erst ab Überschreiten der gesetzlichen deutschen Obergrenze für Verkehrsgeldbußen von 2.000 Euro die Unverhältnismäßigkeit der Vollstreckung geprüft werden soll.

EU arbeitet an Richtlinien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Europäische Union arbeitet an verschiedenen Gesetzgebungsvorhaben, die 2024 vor den Europawahlen noch zum Abschluss gebracht werden sollen. Darunter befindet sich die Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie. Im Mittelpunkt der Diskussionen steht dabei die regelmäßige Erneuerung des Führerscheins und damit eventuell verbundenen medizinischen Tests. Anfang Dezember 2023 hatten die Verkehrsminister der EU-Mitglieder sich darauf geeinigt, dass Autofahrerinnen und Autofahrer selbst bestätigen müssen, sich fit genug zum Fahren zu fühlen. Damit sind verpflichtende Untersuchungen älterer Fahrer erst einmal vom Tisch. Der AvD sieht wie Verkehrsminister Dr. Volker Wissing (FPD) keinen Anlass für Selbstauskünfte für alle, ohne konkreten Grund. Der bürokratische Aufwand für private Fahrerinnen und Fahrer wäre viel zu hoch. Die periodischen Verlängerungen des Führerscheins von etwa 40 Millionen Fahrerlaubnissen allein in Deutschland sind überdies von den Betroffenen selbst zu zahlen. Der AvD empfiehlt, freiwillig die Fahrtüchtigkeit überprüfen zu lassen. Schon nach gesetzlichen Vorschriften ist jeder Fahrer vor Fahrtantritt dazu verpflichtet, unabhängig vom Alter einzuschätzen, ob das Fahrzeug sicher geführt werden kann. Fahrschulen und die entsprechenden Dienste der Prüforganisationen bieten solche Checks an.

Geplant ist auch, die grenzüberschreitenden Verfolgung von straßenverkehrssicherheitsrelevanten Verkehrsverstößen durch besseren Informationsaustausch zu erleichtern. Es sollen die Tatbestände, über die Mitgliedstaaten informieren müssen, präzisiert, und die mitzuteilenden Daten vereinheitlicht werden.

Ebenfalls europaweit Geltung erhalten sollen aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen in anderen Ländern als dem Wohnsitzstaat verhängte Fahrverbote. Hierfür hatte der Verkehrsausschuss des Europaparlaments Anfang Dezember 2023 ebenfalls grünes Licht gegeben. Die entsprechenden Pläne müssen nach Durchlauf durch die Gremien von der EU-Kommission 2024 noch vor den Europawahlen verabschiedet werden.

Förderung von E-Fahrzeugen 2024

E-Förderung erhalten bekanntlich seit dem 1.9.2023 nur noch Privatpersonen. Bei gewerblicher Nutzung ist es nicht mehr möglich, einen Förderantrag beim zuständigen Amt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zu stellen. Ab 1.1.2024 wird die Förderung vom Staat bei Nettolistenpreisen bis 45.000 Euro auf 3000 Euro begrenzt. Teurere Fahrzeuge sind nicht mehr zuschussfähig. Schon seit dem 1. Januar 2023 entfällt der Umweltbonus für Plug-In-Hybridfahrzeuge.

Euro 6e ab September 2024

Im Rahmen der bestehenden Euro-6-Norm wurden die Regeln für die Übereinstimmung von Emissionswerten mit den geltenden RDE-Vorgaben (RDE = Real Drive Emissions) angepasst. Nach der Einführung zum September 2023 bei den Typgenehmigungen von Modell-Baureihen, ist die Vorgabe ab 1. September auch für alle Erstzulassungen Pflicht („Euro-6e-Norm“).

Nur noch Reifen mit „Alpine“-Symbol

Ab Oktober 2024 dürfen nur noch Reifen aufgezogen werden, die auf der Reifenflanke das „Alpine“-Symbol tragen. Nur solche erfüllen die in Deutschland vorgeschriebene situative Winterreifenpflicht. Das sind Winter- bzw. Ganzjahresreifen im Sinne des Gesetzes. Eine M+S-Kennzeichnung hingegen reicht nicht mehr, die Übergangsfrist dafür läuft dann ab. Diese wurde deshalb eingerichtet, weil auch einige Sommerreifen das M+S-Label tragen durften.

Führerschein-Umtausch

Die Pflicht zum EU-Scheckkarten-Führerschein geht in die nächste Runde: Autofahrer der Geburtsjahrgänge 1965 bis 1970 müssen bis zum 19.1.2024 ihren Führerschein in das EU-Dokument umtauschen. Nach dem Umtausch bleibt die Fahrerlaubnis im bisherigen Umfang bestehen, lediglich für Berufskraftfahrer gelten Sonderregeln. Die Gültigkeit des neuen Führerscheins ist auf 15 Jahre begrenzt. Wer einen EU-Scheckkarten-Führerschein beantragt, muss einen gültigen Personalausweis oder Reisepass vorlegen, ein biometrisches Passfoto beifügen, den zu tauschenden Papier-Führerschein mitbringen und eine Gebühr zwischen 25 Euro und 30 Euro zahlen. Ist der bisherige Führerschein nicht von der Behörde des aktuellen Wohnortes ausgestellt, ist eine sogenannte Karteikartenabschrift der ausstellenden Stelle per Post, telefonisch oder online anzufordern. Wird die Tauschfrist nicht eingehalten, kann das 10 Euro Verwarngeld kosten. Die Fahrerlaubnis bleibt aber trotz ungültigem Dokument immer erhalten.

THG-Prämie 2024

Die THG-Prämie ist auch 2024 für Elektro-Kraftfahrzeuge einforderbar. Der Gesetzgeber hat den Mineralölproduzenten jährlich steigende Einsparziele bei der CO₂-Produktion vorgegeben. Wird die sogenannte Treibhausminderungsquote (THG-Quote) nicht erreicht, muss das Unternehmen dafür einen Ausgleich zahlen oder Emissionsrechte nachkaufen. Wer einen vollelektrischen Pkw, Lkw oder Roller hält, ist berechtigt, sich die CO₂-Einsparung seines Fahrzeugs zertifizieren zu lassen, um vom Emissionshandel zu profitieren.

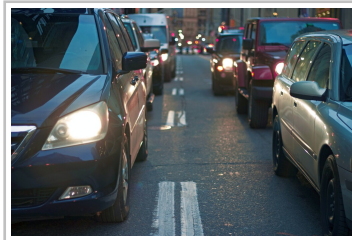
Grüne Plaketten müssen zur Hauptuntersuchung

Mit einer grünen Plakette auf dem hinteren Kfz-Kennzeichen ist 2024 die Hauptuntersuchung (HU) zu absolvieren. Die TÜV-Plakette für die regelmäßige HU wechselt jedes Jahr die Farbe aus sechs verschiedenen Farbtönen, die sich regelmäßig wiederholen. Aufgeklebt wird 2024 dann blau. (aum)

Bilder zum Artikel



Foto:



Autoverkehr.

Foto: [Auto-Medienportal.Net/unsplash.com/Nabeel Syed](https://www.auto-medienportal.net/unsplash.com/Nabeel%20Syed)
