

# Newsletter

April – Mai 2020

---

I.	<b>EAC: Mobilität während der Pandemie</b> .....	1
II.	<b>Die Wiederbelebung des Automobilsektors</b> .....	1
III.	<b>Dieselskandal</b> .....	2
	EuGH: Abschaltvorrichtungen nicht zulässig.....	3
IV.	<b>Covid-19-Apps und Mobilitätsdaten</b> .....	4
V.	<b>Verkehr und Tourismus in der Krise</b> .....	4
VI.	<b>Kalender</b> .....	6



## EAC: Mobilität während der Pandemie

Die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 schränkt derzeit drastisch die Freizügigkeit in Europa ein. Einerseits bestehen Grenzkontrollen, andererseits gelten innerhalb der einzelnen europäischen Staaten unterschiedliche Ausgangsregelungen, die Ausgangsbeschränkung, Kontaktverbot oder gar absolute Ausgangssperre bedeuten, dementsprechend hat die Verkehrsdichte auf Europas Straßen wesentlich abgenommen. Trotz erster Ankündigungen von Lockerungsmaßnahmen ist weiterhin Vorsicht – und Rücksicht – geboten.

Der öffentliche Nah- und Fernverkehr wurde im Zuge der Pandemie vielerorts reduziert und ausgesetzt, zudem gilt er durch die zwangsläufig höhere Personendichte als riskant. „Was bleibt, ist der Individualverkehr, also der Rückgriff auf das Auto, Motorrad, Fahrrad oder Zu-Fuß-Gehen.“, stellt EAC Präsident Bernd Opolka eindeutig fest und betont, „Individualmobilität ist heute mehr denn je unverzichtbar. Für die zwingend notwendige Mobilität, wie etwa für den Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder Arztbesuch, gibt es oftmals für das eigene Auto keine Alternative, die gleichermaßen geeignet und zweckdienlich ist. Man ist allein unterwegs und kann die relativ überschaubare Ansteckungsgefahr, wie etwa beim Laden oder Tanken, durch die Einhaltung der bekannten Hygienevorschriften auf das Minimum senken.“ EAC Vizepräsident Holger Küster erklärte auch: „Die Krise hat uns einen neuen Blick auf unsere Mobilität ermöglicht. Plötzlich bekommen wir unmissverständlich den Beweis dafür, wie wichtig ein breites Angebot an Verkehrsmitteln ist. Wenn Busse und Bahnen nicht mehr uneingeschränkt nutzbar sind, darf sich glücklich schätzen, wer noch ein eigenes Auto besitzt. Jetzt zeigt sich, dass einseitige pauschale Forderungen nach einer Verdrängung des Automobils der falsche Weg sind.“ Außerdem müsse auch über die bestehenden Fahrverbote neu nachgedacht werden. „Wir sehen jetzt, dass trotz drastischem Verkehrsrückgang weiterhin Spitzenwerte für

Luftschadstoffe gemessen werden, etwa in Stuttgart. Das zeigt, dass diese massiven Eingriffe in unsere individuelle Mobilität auf einer höchst fragwürdigen Basis beruhen.“, so Holger Küster. „Für alle jene, die arbeiten müssen oder unaufschiebbare Erledigungen zu besorgen haben und über ein Auto verfügen und es in der Krisenzeit aktiv nutzen, dürfen keine exzessiven Mehrkosten entstehen.“, stellte zudem EAC Vizepräsident Günther Schweizer klar und unterstrich, „Im Gegenteil, der Umstieg auf das Auto muss aktiv erleichtert werden, wie etwa durch die Verlängerung der Parkscheingültigkeit oder Bereitstellung von vergünstigten Stellplätzen in innerstädtischen Garagen.“

Denn das Autofahren garantiert nicht nur die bedarfsgerechte Mobilität, sondern trägt auch zur Eindämmung des Virus bei, indem es die Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum kraft Natur der Sache weniger Gesundheitsrisiken aussetzt.

### Weitere Links:

- [Pressemitteilung des EAC](#)

## Die Wiederbelebung des Automobilsektors

Am 5. April veröffentlichten vier europäische Automobilverbände (ACEA, CECRA, CLEPA und ETRMA) einen Aktionsplan mit 25 Schlüsselaktionen, um einen kräftigen Neustart des Sektors und der Wirtschaft insgesamt zu gewährleisten. Der Aktionsplan richtet sich an Entscheidungsträger auf der EU- und nationaler Ebene und enthält konkrete Empfehlungen für einen erfolgreichen Ausweg aus der Corona-Krise, unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele einer digitalen und kohlenstoffneutralen Gesellschaft.

Ein Punkt, der ebenfalls in dem Aktionsplan aufgeführt wird, wurde im letzten Monat verstärkt national und europäisch diskutiert: Kaufanreize oder Abwrackprogramme (Stichwort Abwrackprämie). Die vier Verbände betonen in ihrem Aktionsplan, dass es von

wesentlicher Bedeutung sei, „die Wiederbelebung des Automobilsektors mit sofortigen, gezielten und koordinierten EU-Programmen zur Erneuerung von Fahrzeugen zu unterstützen.“

EU-Klima-Kommissar Frans Timmermans sagte am Dienstag in einem Videogespräch mit EU-Gesetzgebern: „Wir sehen, dass die Automobilindustrie uns bittet, ihnen zu helfen, indem wir den Haushalten helfen, sich ein neues Auto zu leisten. [...] Aber warum tun wir das nicht mit ökologischen Abwrackprogrammen, indem wir ein altes und schmutziges Auto durch ein sauberes, sogar emissionsfreies ersetzen?“

Doch Abwrackprämien haben keinen guten Ruf und werden von verschiedensten Stellen ökologisch sowie ökonomisch scharf kritisiert. So ließ auch beispielsweise der deutsche Bundesfinanzminister Olaf Scholz die deutschen Automobilhersteller vorerst abblitzen, lehnte eine schnelle Entscheidung über staatliche Hilfen für die Automobilindustrie ab und stellte stattdessen ein Konjunkturprogramm Ende des Monats in Aussicht. In Deutschland hatte es bereits im Zuge der Finanzkrise 2009 eine Abwrackprämie gegeben.

Von der ökologischen Seite muss vor allem der Klimaaspekt betrachtet werden. Um die Pariser Klimaziele einzuhalten, müssen Fahrzeuge mit fossilem Verbrennungsmotor mittel- und langfristig durch sauberere Alternativen ersetzt werden. Ebenso würden solche Kaufanreize dazu führen, dass noch funktionstüchtige Autos einfach entsorgt würden.

Doch auch ökonomisch ist eine Abwrackprämie umstritten. Gegenüber Tagesschau.de sagte die Ökonomin Claudia Kemfert vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung: "Die Bilanz der Abwrackprämie von 2009 war verheerend: Sie war mit fünf Milliarden Euro enorm teuer. Sie führte zu Vorzieh- und Mitnahme-Effekten und nicht zu der konjunkturell gewünschten Wirkung. Die Preisstrukturen wurden dauerhaft beschädigt. [...] Diese Effekte hätten der Branche mittelfristig nicht geholfen." Autokäufe werden zudem mit einer Prämie vorgezogen, was dazu führt, dass in den Folgejahren eine Lücke

entsteht. Ebenso wurden mit der Prämie 2009 insbesondere ausländische Kleinwagen gekauft. Dies müsste aber europäisch gesehen nicht unbedingt schlecht sein, da so auch andere europäische Hersteller und Zulieferer profitieren würden.

Eine Prämie sollte sich unter den genannten Gesichtspunkten auf die neutrale Förderung nachhaltiger Mobilität fokussieren. Im Automobilbereich sollten so vor allem saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge gefördert werden. Ebenso sollte man darüber nachdenken Personen zu fördern, die ihr Auto teilen oder stattdessen den öffentlichen Nahverkehr, das Fahrrad oder örtliche Carsharing-Angebote nutzen.

Dennoch wurde die Automobil- und Zuliefererindustrie hart von der Krise getroffen und schnelle Hilfen sind nötig, um Arbeitsplätze zu schützen.

#### Weitere Links:

- [Aktionsplan der vier Verbände \(EN\)](#)
- [Euractiv: EU climate chief sees green strings for car scrappage schemes \(EN\)](#)
- [Tagesschau: Kommt die Kaufprämie für die Autoindustrie?](#)

## Dieselskandal

Der Dieselskandal zieht sich nun schon über mehrere Jahre hinweg, doch bislang fehlt immer noch ein höchstrichterliches Grundsatzurteil. Doch dies soll sich nun ändern. Seit dem 5. April wird vor dem obersten deutschen Gericht, dem Bundesgerichtshof in Karlsruhe, eine Klage eines Autokäufers gegen den Automobilhersteller Volkswagen verhandelt. In dem Verfahren geht es um mögliche Schadenersatzansprüche des Klägers gegen VW. Der Kläger hatte ein gebrauchtes Dieselfahrzeug des Herstellers Anfang 2014 bei einem Händler gekauft. Da in dem VW-Dieselfahrzeug eine Abschaltvorrichtung verbaut ist, will der Kläger den Gebrauchtwagen zurückgeben und den vollen Kaufpreis von rund 31.500 Euro wiederhaben. Konkret geht es um die Frage, ob

bereits der Kauf von Autos mit dem Dieselmotor EA189 als konkreter Schaden für Kunden gewertet werden könnte.

Erst Ende Februar hatte sich VW mit dem Verbraucherzentrale Bundesverband auf Entschädigungszahlungen für rund 260.000 deutsche Autofahrer geeinigt, die sich einer Sammelklage angeschlossen hatten. Die Frist zur Annahme des VW-Angebots lief am 20. April ab. Nach dem ersten Verhandlungstag zeigt sich nun eine erste für den Kläger positive Tendenz, denn die Richter sind in einer vorläufigen Einschätzung skeptisch gegenüber der Haltung VWs, dass bei Besitzern eines Dieselfahrzeugs durch die unzulässige Abgastechnik kein Schaden entstanden sei. VW sieht diese erste Einschätzung kritisch, da das Risiko einer Stilllegung „zu keiner Zeit bestanden“ habe.

Das ausstehende Urteil könnte ein Präzedenzfall für weitere Klagen nicht nur gegen Volkswagen, sondern auch gegen andere Automobilkonzerne schaffen. Es ist außerdem davon auszugehen, dass das Urteil des Bundesgerichtshofs auch Auswirkungen auf Verfahren in anderen europäischen Ländern haben wird.

### **EuGH: Abschaltvorrichtungen nicht zulässig**

Zusätzlich zu dem Verfahren in Deutschland veröffentlichte Generalanwältin des Europäischen Gerichtshofs (EuGH), Eleanor Sharpston, in einem französischen Verfahren gegen VW, ein Gutachten bezüglich der Zulässigkeit von so genannten Thermofenster, temperaturabhängigen Abschaltvorrichtungen.

Nach Ansicht von Generalanwältin Sharpston ist eine Vorrichtung, die den Betrieb der Abgasreinigungsanlage von Fahrzeugen mit Dieselmotor während der Zulassungsprüfung dieser Fahrzeuge nach oben regelt, eine nach EU-Recht verbotene „Abschaltvorrichtung“.

Der Generalanwalt ist der Ansicht, dass nur unmittelbare Schadensrisiken, die die Zuverlässigkeit des Motors beeinträchtigen und dazu führen, dass dieses Fahrzeug während der Fahrt eine echte Gefahr darstellen, das

Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung rechtfertigen können. Generalanwältin Sharpston ist daher der Ansicht, dass das Ziel, die Alterung oder das Verstopfen des Motors zu verlangsamen, die Verwendung einer Abschaltvorrichtung nicht rechtfertigt.

Es sei Sache des nationalen Gerichts, festzustellen, ob die fragliche Vorrichtung unter die Parameter dieser Ausnahme falle. Die Generalanwältin weist jedoch darauf hin, dass das ERG-System nach Ansicht des vom vorliegenden Gericht beauftragten Sachverständigen „den Motor nicht beschädigt“, sondern die Leistung des Motors mit zunehmender Nutzung verringern und ein schnelleres Verstopfen des Motors bewirken kann, was zu „häufigeren und kostspieligeren“ Wartungsarbeiten führt. Im Lichte dieser Feststellung des Sachverständigengutachtens ist der Generalanwalt der Ansicht, dass die fragliche Abschaltvorrichtung nicht notwendig erscheint, um den Motor vor Schäden oder Unfällen zu schützen und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Urteile des EuGHs im Diesel-Emissionsskandal auf diese Expertenmeinungen stützen werden. Außerdem würden mit der Beurteilung, dass Abschaltvorrichtungen nicht zulässig sind, womöglich alle derzeit verwendeten Dieselmotoren betroffen sein.

EuGH-Generalanwalt Campos Sánchez-Bordona hatte bereits Anfang April in einem Schlussantrag klargestellt, dass nach europäischem Recht ein Unternehmen von den Käufern manipulierter Fahrzeuge vor den Gerichten des Mitgliedstaates verklagt werden kann, in dem die Fahrzeuge gekauft wurden.

#### Weitere Links:

- [Süddeutsche Zeitung: VW zu BGH-Einschätzung: Autokauf muss nicht Schädigung sein](#)
- [Schlussanträge der Generalanwältin in der Rechtssache C-693/18 CLCV u. a. \(Abschaltvorrichtung bei einem Dieselmotor\)](#)

## Covid-19-Apps und Mobilitätsdaten

Ein Thema, welches in den letzten Tagen und Wochen verstärkt in den Diskussionen, um die Eindämmung der COVID-19-Krise auftaucht, ist die Erstellung und der Einsatz von Mobil-Apps und die Verwendung anonymisierter Mobilitätsdaten.

Die Kommission hat am 8. April Schritte und Maßnahmen zur Entwicklung eines gemeinsamen EU-Konzepts für die Nutzung von Mobil-Apps und Daten von mobilen Geräten bei der Bekämpfung der Coronavirus-Pandemie empfohlen. In der Empfehlung wird ein Prozess zur Annahme eines Instrumentariums mit den Mitgliedstaaten dargelegt, das sich auf zwei Bereiche konzentriert:

(1) ein koordiniertes, europaweites Konzept für die Nutzung von Mobil-Apps, damit die Bürger in die Lage versetzt werden, wirksame und gezieltere Vorkehrungen zur sozialen Distanzierung zu treffen, und damit die Warnung, die Prävention und die Nachverfolgung von Kontakten ermöglicht wird, und

(2) ein gemeinsames System für die Modellierung und Vorhersage der Entwicklung des Virus durch anonymisierte und aggregierte Mobilfunk-Standortdaten.

In der Empfehlung werden die wichtigsten Grundsätze für die Verwendung dieser Apps und Daten in Bezug auf die Datensicherheit und die Achtung der EU-Grundrechte wie Privatsphäre und Datenschutz dargelegt. Insbesondere im Erwägungsgrund 10 sowie den Artikeln 18 bis 20 die Nutzung von Mobilitätsdaten thematisiert. Die Kommission mahnt hier besonders, dass die Entwicklung des Instrumentariums sich an den Grundsätzen der Wahrung der Privatsphäre und des Datenschutzes orientieren sollte.

Die Mitgliedsstaaten einigten sich jedoch bereits am 16. April mit der Kommission und in Abstimmung mit dem Europäischen Datenschutzausschuss darauf, dass die mobilen Anwendungen Standortdaten von Personen nicht verarbeiten sollten, weil dies zum Zweck

der Ermittlung von Kontaktpersonen weder notwendig noch empfehlenswert ist.

In der von den EU-Ländern angenommenen und von der Europäischen Kommission unterstützten EU-Toolbox wird betont, dass die Erfassung der Bewegungen einer Person im Rahmen von Anwendungen zur Ermittlung von Kontaktpersonen zu großen Sicherheits- und Datenschutzproblemen führen würde. Auch diese Apps sollten sowohl zeitlich begrenzt als auch freiwillig sein, wobei sie sicherstellen sollten, dass kein Benutzer die Identität von infizierten Personen oder von engen Kontakten von Infizierten kennt. Die Speicherung solcher Daten soll laut Bericht auch zeitlich begrenzt sein, um die Sicherheit und die Privatsphäre zu erhöhen.

Darüber hinaus betonte das Europäische Parlament in einer am 17. April angenommenen Plenarentscheidung, dass die nationalen und EU-Behörden die Rechtsvorschriften zum Datenschutz und zum Schutz der Privatsphäre vollständig einhalten müssen und dass mobile Standortdaten nur in Übereinstimmung mit der Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation und dem GDPR verarbeitet werden können.

### Weitere Links:

- [Empfehlung der Kommission](#)
- [Gemeinsame EU-Toolbox für Mitgliedsstaaten \(EN\)](#)
- [Pressemitteilung des Europäischen Parlaments \(EN\)](#)
- [EAC-Positionspapier: Vernetzte Autos - Einheitliche Regeln für den Umgang mit Fahrzeugdaten zum Schutz und Wohl des Verbrauchers](#)

## Verkehr und Tourismus in der Krise

Nachdem die Arbeit des Europäischen Parlaments im Zuge der Corona-Krise auf die notwendigsten Bereiche reduziert wurde, fand im April zum ersten Mal zwei Sitzung des Verkehrs- und Tourismusausschusses via Videokonferenz statt. Da sowohl der Verkehrs- als auch der

Tourismusbereich in Europa besonders schwerwiegend von der Krise getroffen wurde, wurden die beiden Konferenzen einer ausführlichen Debatte über diese Krise gewidmet, an der beide für Verkehr und Tourismus zuständigen Kommissionsmitglieder teilnahmen: Binnenmarktkommissar Thierry Breton und Verkehrskommissarin Adina-Ioana Vălean.

Während der Sitzung forderten die Mitglieder des TRAN-Ausschusses die Kommission auf, einen Aktionsplan zur Rettung des Tourismussektors vorzulegen und einen Mechanismus für das Krisenmanagement einzurichten.

In der Diskussion mit Breton um einen sektorspezifischen Rettungsplan und eine Strategie für die kommenden Monate wurde hervorgehoben, dass die oberste Priorität zwar direkte und indirekte Hilfen für den Tourismusbereich ist, die Chance jedoch genutzt werden sollte, Nachhaltigkeit verstärkt zu fördern.

Im Bereich Verkehr lag der unmittelbare Schwerpunkt auf der Aufrechterhaltung von Lieferketten in der gesamten EU unter Wahrung der Sicherheit der EU-Bürger, wie Kommissar Vălean betonte. Als nächsten Schritt benötigt der gesamte Verkehrssektor eine gut vorbereitete gemeinsame Ausstiegsstrategie mit koordinierten Maßnahmen zwischen den Mitgliedstaaten zur Wiederöffnung der Grenzen, um die zu Beginn der Pandemie vorherrschenden Alleingänge zu vermeiden.

Weitere Links:

- [Newsletter des TRAN-Ausschusses mit einer Zusammenfassung der Gespräche \(EN\)](#)

# 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