

Newsletter

März – April 2020

I.	Die Corona-Krise	1
	Die EU und Solidarität	1
	Demokratie	2
	Die Krise als Katalysator	2
	Das Auto	3
II.	EuGH bestärkt Fahrer von manipulierten Fahrzeugen	4
III.	Kalender	5



Die Corona-Krise

Seit Wochen gibt es in Europa und der restlichen Welt nur ein Thema: Coronavirus. Das neuartige Coronavirus mit dem klangvollen Namen SARS-CoV-2, welches wiederum die Lungenkrankheit COVID-19 hervorruft, schüttelt seit Wochen alles uns Bekannte durcheinander. Doch nicht nur an unserem Alltag rüttelt dieser Virus, auch an den Grundfesten der Europäischen Union, namentlich den vier Grundfreiheiten des europäischen Binnenmarktes – freier Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital. Insbesondere der freie Personenverkehr wurde beinahe vollständig ausgesetzt und Grenzen geschlossen. Vorab, wir maßen uns nicht an, die Richtigkeit und Effektivität dieser Maßnahmen aus epidemiologischer Sicht zu bewerten. Dies sollte einzig und allein den Experten in diesem Feld obliegen. Die Limitierung des freien Personenverkehrs lässt sich sicherlich aus epidemiologischer Sicht als rechtmäßig bewerten. Dennoch sollte man über die mittel- und langfristigen Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Europäische Union nachdenken und Pläne geschaffen werden, wie diese Maßnahmen nach der Eindämmung des Virus wieder rückgängig gemacht werden können. Ohne solche Normalisierungspläne auf europäischer und nationaler Ebene, besteht die Gefahr, dass der freie Personenverkehr und der Schengen-Raum auf lange Sicht eingeschränkt bleiben.

Die EU und Solidarität

Der ehemalige EU-Kommissionspräsident Jacques Delors hat erst kürzlich in einem seiner seltenen öffentlichen Statements gewarnt, „die Stimmung, die zwischen den Staats- und Regierungschefs zu herrschen scheint, und die fehlende europäische Solidarität stellen eine tödliche Gefahr für die EU dar.“ Man könnte behaupten, dass die Europäische Idee und auch unsere Demokratie selbst von einem Virus infiziert wurde und wir diesen jetzt bekämpfen müssen. Doch ob das Immunsystem unserer

Gesellschaft, der gemeinsame europäische Geist, in der Lage ist die Auswirkungen zu minimieren, bleibt abzuwarten und hängt schlussendlich wohl auch von jedem Einzelnen ab. Die Corona-Krise zwingt Staaten national zu denken, Grenzen zu schließen und die Gesundheit des eigenen Volkes über alles andere zu stellen. Während nationale Alleingänge in diesen Tagen an der Tagesordnung stehen, kommt eine gesamteuropäische, kohärente und koordinierte Reaktion nur langsam in Gang. Zwar sieht man nun vermehrt, dass einige europäische Staaten den besonders schwer betroffenen Regionen helfen, und beispielsweise Patienten aus diesen Regionen in Krankenhäuser benachbarter Länder verlegt, doch scheint es, dass europäische Solidarität eine Ausnahme bleibt. Insbesondere in der Anfangsphase der Krise, schien China (und inzwischen auch Russland) hilfsbereiter zu sein als Italiens direkte Nachbarn. Diese fehlende Solidarität birgt das langfristige Potenzial, Euroskepsis in Italien und anderen betroffenen Ländern weiter zu befeuern. „Die Italiener sind bereits sehr misstrauisch gegenüber Europa geworden. Es gibt das Risiko, dass ein ‚Italexit‘ ausgelöst werden könnte“, so der Direktor des Jacques-Delors-Instituts. Es gibt inzwischen Einigkeit der europäischen Staats- und Regierungschefs zur Erneuerung des EU-Krisenmanagementsystems, koordinierte Beschaffung medizinischer Ausrüstung, und der Finanzierung gemeinsamer europäischer Impfstoffforschung. Doch bei dem Thema Wirtschaftshilfen gehen die Meinungen weit auseinander. Nur allzu gut fühlt man sich in diesen Tagen an die Wirtschafts- und Finanzkrise erinnert. Italien, Spanien, Frankreich und noch viele andere EU-Staaten plädieren für die Schaffung sogenannter Corona-Bonds/-Anleihen, was eine Vergemeinschaftung von Schulden gleichkommt. Doch andere Staaten, allem voran Deutschland, Österreich und die Niederlande stemmen sich vehement gegen eine Vergemeinschaftung von Schulden und fordern auf bestehende Strukturen und Prozesse aufzubauen, wie etwa dem Euro-Rettungsschirm ESM oder dem Ausbau der Europäischen

Investitionsbank EIB, um kleinere und mittelgroße Unternehmen in Europa zu unterstützen. Wie auch die Lösung letztendlich aussehen mag, klar ist, ohne schnelle gesamteuropäische Strategien, wird das Europäische Projekt massive Schäden davontragen.

Auch wenn die Krise noch in vollem Gange ist und man bisher nicht absehen kann, wann sie überwunden ist, sollte man besser früh als spät über Corona-Exit-Strategien nachdenken. Welche Garantien gibt es, dass alle Staaten den freien Personenverkehr nach der Krise wieder zulassen? Zumal die Kommission bereits anmerkte, dass Grenzbeschränkungen nicht unbedingt dazu beitragen würden, das Virus einzudämmen, da es sich inzwischen auf alle EU-Länder ausgebreitet hat.

Demokratie

Neben den Risiken und Nebenwirkungen fehlender Solidarität und Zusammenarbeit, birgt die Krise noch eine andere Gefahr für die Europäische Gemeinschaft, namentlich die Untergrabung der Demokratie. Die EU ist eine Wertegemeinschaft, welche unter anderem auf der Demokratie fußt. Durch die Krise werden Grundrechte im Eilverfahren ausgehebelt, Parlamente und die politische Arbeit auf das Notwendigste beschränkt, Oppositionen halten sich zurück, Wahlen werden verschoben, einige Gerichte befassen sich nur mit dringenden Fällen, die Versammlungsfreiheit wurde ausgesetzt, und Journalisten sind gezwungen, von zu Hause aus zu arbeiten. Besonders besorgniserregend ist jedoch die Entwicklung in Ungarn. Am 30. März stimmte das ungarische Parlament, das von Viktor Orbáns Partei Fidesz kontrolliert wird, für die Annullierung aller Wahlen, die Aussetzung der eigenen Gesetzgebungskompetenz und das Recht des Ministerpräsidenten, per Dekret auf unbestimmte Zeit zu regieren. Ob diese Änderungen in der Corona-Krise helfen, ist eher fraglich. Stattdessen wird befürchtet, dass andere sehr kontroverse, vorher nicht durchsetzbare

Themen angegangen werden, wie beispielsweise die Zurückhaltung von Informationen große chinesische Eisenbahninvestition oder umstrittene Erlasse zum Museumsbau und zur Theaterverwaltung zu verabschieden. Auch wenn man nun behaupten könnte, dass umstrittene Reformen oder die Erosion der Demokratie in Ungarn letztlich keine signifikanten Auswirkungen auf das Zusammenleben in Europa haben könnte, besteht immer die Gefahr, dass euroskeptische, rechtspopulistische Kräfte in Europa weiter zunehmen und dem ungarischen Beispiel folgen.

Die Krise als Katalysator

Die Aufnahmen der Europäischen Weltraumorganisation ESA, auf denen man sieht, dass durch die Maßnahmen die Luftverschmutzung über den meisten europäischen Großstädten und Ballungsräumen abgenommen hat, haben sich in den letzten Tagen über alle Medien verbreitet. Auch wenn diese Verbesserung nur von kurzer Dauer sein dürfte und spätestens mit dem Ende der Maßnahmen endet, zeigen diese Aufnahmen doch sehr bildhaft, dass die Pandemie vielleicht auch für eine positive Entwicklung genutzt werden könnte. Denn wenn man sieht, wie schnell eiserne geglaubte Prinzipien verschwinden, könnte man die Krise vielleicht auch als Katalysator in Sachen Mobilität und Energiewende nutzen.

Doch auch wenn dieses Momentum nicht zum Positiven genutzt wird, sollte sie unter keinen Umständen ein Katalysator für die Umkehrung schwierig errungener Fortschritte genutzt werden. Vor wenigen Tagen am 25. März 2020 haben Interessensverbände der europäischen Automobilindustrie, darunter Hersteller, Lieferanten, Händler, Reparaturbetriebe und Reifenhersteller, der Europäischen Kommission in einem gemeinsamen Schreiben eine Lockerung der CO₂-Ziele für Autos vorgeschlagen. In dem Brief an die Kommissionpräsidentin betonen die Verbände, dass durch den Fokus und die Umlenkung von

Ressourcen auf diese kurzfristigen Fragen der Pandemie, „andere Aktivitäten unweigerlich darunter leiden“ werden. Weiterhin schreiben die Verbände, dass vorläufig keine Produktions-, Entwicklungs-, Test- oder Homologationsarbeiten stattfinden. Dies störe die Pläne, die gemacht wurden, um die betroffenen Bereiche und Industrien auf die Einhaltung bestehender und künftiger EU-Gesetze und -Verordnungen innerhalb der in diesen Vorschriften festgelegten Fristen vorzubereiten. Aus dem Grund plädieren die Verbände für eine Anpassung des Zeitplans dieser Gesetze. Dennoch sollen nicht die Gesetze als solche oder die ihnen zugrunde liegenden Ziele der Verkehrssicherheit, der Minderung des Klimawandels und des Umweltschutzes in Frage gestellt werden.

Es sollte bei dieser Debatte auch beachtet werden, dass Innovationen, ob im Bereich des Komforts, der Sicherheit oder aber dem Umweltschutz, Investitionen bedeuten. Bei zu erwarteten Umsatzeinbrüchen in fast allen relevanten Branchen der Autoherstellung, kann erwartet werden, dass sich dies auch auf eben diese Investitionen auswirken kann. Temporäre Anpassungen könnten also durchaus notwendig sein.

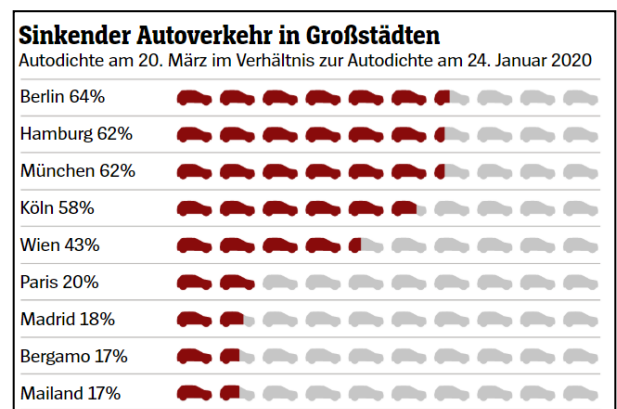
Das Auto

Durch Ausgangssperren, Kontaktverbote und anderen Maßnahmen zur Eindämmung des Virus, hat auch die Verkehrsdichte auf Europas Straßen signifikant abgenommen. In der Grafik des Spiegel (siehe unten), basierend auf Daten des Navigationsdienstleisters TomTom, sieht man, dass die Autodichte in europäischen Großstädten im Vergleich zum 24. Januar 2020 massiv abgenommen hat.

Doch auch wenn der Autoverkehr auf unseren Straßen abgenommen hat, scheint sich die Einstellung zum Auto und Autofahren in der Krise verändert haben. Der öffentliche Nahverkehr und Fernverkehr, ob auf der Straße, in der Luft oder auf Schienen, wurde im Zuge der Krise vielerorts reduziert und ausgesetzt und gilt

durch die zwangsläufig höhere Dichte an Personen als riskant. Was bleibt ist der Individualverkehr, also Pkw, Motorrad oder das Fahrrad. Durch die Umweltdebatten der letzten Jahre, hat das Image des Autos sehr gelitten und besonders im Stadtverkehr wurden kürzere Fahrten eher verpönt. Doch im Zuge der Krise hat man das Gefühl, dass Autofahren schon fast als positiver Beitrag zur Eindämmung des Virus gesehen wird. Man kann am Beispiel Corona sehr gut sehen, dass der Individualverkehr in bestimmten Situationen durchaus seine Daseinsberechtigung hat. Darauf haben auch der BVZF, IVM und VDA in einer gemeinsamen Erklärung aufmerksam gemacht. So weisen die Verbände darauf hin, dass die Nutzung von Auto, Fahrrad, Motorroller und Motorrad das Infektionsrisiko minimieren und den ÖPNV entlasten kann. Außerdem fordern die Verbände, dass Werkstätten und Fahrradläden von Schließungsregeln befreit werden sollten. Diese gehören mit Tankstellen zur essentiellen Infrastruktur.

Das Umwelt- und Klimaproblem wird nach der Krise nicht verschwunden sein, auch nicht, wenn nun monatelang Flugzeuge am Boden bleiben. Der Ausbau multimodaler Verkehrskonzepte und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs muss weiterhin priorisiert werden, doch gerade in Zeiten wie diesen, kann man sicher auch noch einmal über die Vorzüge des guten alten Automobils nachdenken. Doch bei schönem Frühlingswetter und geschlossenen Fitnessstudios, kann man vielleicht auch die ein oder andere Strecke mit dem Drahtesel bewältigen.



Weitere Links:

- [Europäische Kommission: Coronavirus-Reaktion](#)
- [Presse: The Guardian – Coronavirus could be final straw for EU, European experts warn \(EN\)](#)
- [Presse: Der Spiegel – Die Welt kommt zum Stillstand](#)
- [Gemeinsame Erklärung BVZF, IVM und VDA](#)
- [Brief an die Europäische Kommission \(EN\)](#)

EuGH bestärkt Fahrer von manipulierten Fahrzeugen

Im September 2018 erhob der österreichische Verein für Konsumenteninformation (VKI), im Namen von 574 Besitzern manipulierter Fahrzeuge, beim Landesgericht Klagenfurt (Österreich) Klage gegen Volkswagen (Rechtssache C-343/19). Die Käufer hatten diese Fahrzeuge in Österreich von gewerblichen Autohändlern oder privaten Verkäufern erworben, bevor die Manipulationen öffentlich bekannt wurden. Der VKI verlangt von Volkswagen die Erstattung des entstandenen Schadens (vor allem die Differenz zwischen dem Preis eines manipulierten Fahrzeugs und dem tatsächlich gezahlten Preis) sowie eine Erklärung, in der die Haftung von Volkswagen für noch nicht bezifferbare zukünftige Schäden (z.B. Marktwertminderung oder Fahrverbote der betroffenen Fahrzeuge) festgestellt wird. Das österreichische Gericht wollte wissen, ob es für die Verhandlung des Falles zuständig sei. Es war unsicher, ob es für die Verhandlung des Falles international zuständig ist, weshalb es ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof gerichtet hat, um von diesem eine Klarstellung seiner Rechtsprechung zur Zuständigkeitsverordnung zu erhalten.

Am 2. April veröffentlichte der EuGH die Schlussanträge, in denen Generalanwalt Manuel Campos Sánchez-Bordona darlegt, dass nach der allgemeinen Regel über die internationale Zuständigkeit die Kläger vor den Gerichten des Mitgliedstaats klagen müssen, in dem der Beklagte seinen Wohnsitz hat (d.h. Gerichte des

Wohnsitzstaats des Beklagten). "Es bestehen jedoch auch alternative Gerichtsstände. So bietet die Verordnung dem Kläger bei Streitigkeiten wegen unerlaubter Handlung oder einer Handlung, die einer unerlaubten Handlung gleichgestellt ist, die Möglichkeit, vor dem Gericht des Ortes zu klagen, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist oder eintreten droht." Das Gericht entscheidet in der Regel innerhalb von zwei bis vier Monaten nach solchen Stellungnahmen. Die Richter folgen ihnen in den meisten Fällen, sind aber nicht dazu verpflichtet.

Weitere Links:

- [Schlussanträge des Generalanwalts in der Rechtssache C-343/19](#)

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