

Position

# EU-Verordnung für entwaldungsfreie Produkte

Mit einer praxisgerechten Implementierung  
einen Beitrag gegen Entwaldung leisten



## Hintergrund

Die Verordnung (EU) 2023/1115 – EU Deforestation Regulation (EUDR) – vom 31. Mai 2023 verfolgt das Ziel, den europäischen Beitrag zur weltweiten Entwaldung und Waldschädigung zu minimieren und führt hierzu unternehmerische Sorgfaltspflichten für den Handel mit Soja, Ölpalmen, Rindern, Kaffee, Kakao, Kautschuk und Holz sowie daraus hergestellten Erzeugnissen gemäß Anhang I der Verordnung ein. Die dort genannten entsprechenden Rohstoffe und Erzeugnisse dürfen nur dann in Verkehr gebracht, auf dem Markt bereitgestellt oder ausgeführt werden, wenn sie entwaldungs- und waldschädigungsfrei sind und bestimmten Legalitätsanforderungen entsprechen.

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich klar zum in der Verordnung festgesetzten Ziel der Bekämpfung von Entwaldung und Waldschädigung, um der Erderwärmung und dem Verlust an biologischer Vielfalt entgegenzuwirken. Um eine praxisgerechte Implementierung der EUDR zu ermöglichen, die vermeidbare Bürokratie reduziert und tatsächliche Verbesserungen im Sinne der Verordnung bewirkt, bedarf es aus Sicht der Automobilindustrie auch nach der Veröffentlichung des Guidance-Dokumentes sowie der aktualisierten FAQs im Oktober weiterhin zahlreicher Klarstellungen zur Verordnungsanwendung sowie Nachbesserungen an der Verordnung selbst. Vor diesem Hintergrund begrüßt die Automobilindustrie die im Dezember 2024 kurzfristig beschlossene Verschiebung des Anwendungsbeginns der Verordnung um ein Jahr und steht für Diskussionen für eine effizientere und bürokratieärmere Umsetzung bereit.

Dennoch sei auf die Herausforderungen verwiesen, vor die die in der Verordnung festgelegten Pflichten unsere Branche stellen, während gleichzeitig die Bereitstellung von für die Implementierung essentiellen Dokumenten und Informationen in der Vergangenheit mit deutlich zu kurzem zeitlichem Vorlauf stattfand und weiterhin für die Verordnungsanwendung bedeutsame Fragen unbeantwortet geblieben sind. Auch die Veröffentlichung des Länder-Benchmarkings steht weiterhin aus. Für die Automobilindustrie ist dies insbesondere aufgrund der hochgradig komplexen Lieferketten problematisch, die entsprechende Vorlaufzeiten zur Vorbereitung der unterschiedlichen Unternehmen entlang der Lieferkette zwingend erforderlich machen.

## Klarstellungsbedarfe in der Implementierungsphase

In der derzeitigen Implementierungsphase der Verordnung bestehen aus Sicht der Automobilindustrie an zahlreichen Stellen Klarstellungsbedarfe mit Blick auf die konkrete Verordnungsanwendung, um Unternehmen eine rechtssichere Umsetzung zu ermöglichen. Dies betrifft unter anderem die nachfolgend aufgeführten Aspekte:

- Die EU-Kommission hat in ihrem im Oktober 2024 erschienenen aktualisierten FAQ klargestellt, dass bei zusammengesetzten Produkten aus mehreren relevanten Rohstoffen die Sorgfaltspflichten nur für den Hauptrohstoff erfüllt werden müssen. Unklar ist jedoch, ob nach der Verordnung auch der **Verarbeitungsgrad der Rohstoffe** relevant ist – also beispielsweise, wenn in einer Kopfstütze (Zolltarifnummer 9401) Zellstoff (aus Holz) enthalten ist, ob die Kopfstütze dann ebenfalls in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt oder ob dies nur dann der Fall ist, wenn Holz in unverarbeiteter Form vorliegt. Berichtspflichten ergeben sich aus Sicht der

Automobilindustrie allein durch eine 1:1-Zuordnung zwischen Rohstoff und Produkt nach Anhang I, nicht durch Querverbindungen oder Derivatverknüpfungen. Dies gilt auch, wenn ein relevantes Erzeugnis unter Verwendung eines anderen relevanten Erzeugnisses hergestellt wurde (zum Beispiel Luftreifen aus Naturkautschuk, die auch Stearinsäure enthalten). Hier bedarf es einer pragmatischen und eindeutigen Klarstellung, die keine zusätzlichen Sorgfaltspflichten schafft.

- Ein von der EU-Kommission bislang nicht adressiertes Problem besteht in **politischen Risiken mit einzelnen Ländern**. Die Automobilindustrie ist geprägt von sehr internationalen kritischen Lieferketten. Aus Sicherheits- und Konformitätsgründen herrscht oft geringe Flexibilität beim Wechsel von Lieferanten oder Änderungen bei der Teilezusammensetzung. Gemäß FAQ zur EUDR dürfen Marktteilnehmer und Händler Waren in der EU nicht in Verkehr bringen, wenn ihre Lieferanten im Ausland die Weitergabe der EUDR-Daten durch ihre Regierungen untersagt bekommen. Dies würde in einigen Fällen massive Versorgungsengpässe und starke wirtschaftliche Probleme für die gesamte europäische Automobilindustrie bedeuten. Hier ist bislang unklar, ob es neben den einzelnen Maßnahmen der Risikominimierung durch die jeweiligen Marktteilnehmer und Händler eine zentrale Vorgehensweise der EU geben wird, um diesen Sachverhalt zu adressieren.
- Signifikante Unsicherheit besteht auch mit Blick auf die **Chargenabwicklung**. So verlangt die EUDR eine Rückverfolgbarkeit und Sorgfaltspflichterfüllung *je relevantem Erzeugnis/Charge*. Dies bestätigt die EU-Kommission auch in FAQ 1.2, ohne dabei allerdings den Begriff der Charge zu definieren. In FAQ 5.19 ermöglicht die EU-Kommission eine *Sorgfaltserklärung* für mehrere physische Chargen/Lieferungen abzugeben. Erleichterung hinsichtlich der *Sorgfaltspflichterfüllung* werden damit nicht ausdrücklich geschaffen. Dies sorgt für Schwierigkeiten der betroffenen Unternehmen bei der Umsetzung der EUDR. Da Chargeninformationen seitens der Lieferanten/Zulieferer nicht an die OEMs übertragen werden (lediglich Sachnummern und Volumina), stellt eine chargenbasierte Rückverfolgbarkeit eine erhebliche technische Herausforderung dar. Die Automobilindustrie hält es für dringend erforderlich, diese Unklarheiten in der Verordnung selbst klarzustellen. Zumindest ist eine Klarstellung in den FAQ dazu erforderlich, wie der Begriff der Charge seitens der EU-Kommission definiert wird und ob die EU-Kommission den Unternehmen tatsächlich lediglich eine Erleichterung bei der Sorgfaltserklärung gewähren möchte, oder tatsächlich auch im Rahmen der Sorgfaltspflichterfüllung. Aus Sicht der Automobilindustrie ist letzteres zwingend und es sollte statt einer 1:1-Chargenrückverfolgbarkeit eine Chargeneingrenzung als ausreichend betrachtet werden. Unklar ist zudem, wie die Umsetzung einer Sorgfaltspflichtenklärung auf Jahresbasis erfolgen sollte, da hierfür ein Mengenmonitoring erforderlich wäre, das zwischen den unterschiedlichen Sorgfaltspflichtenklärungen aber kaum praktisch umsetzbar ist.
- Für **Holz, das ausschließlich als Verpackungsmaterial** (beispielsweise Paletten aus Holz) verwendet wird, sieht die Verordnung Ausnahmen von den Sorgfaltspflichten vor. Bislang hat die Kommission allerdings nicht klargestellt, ob diese Ausnahme auch gilt, wenn diese Materialien zwischen unterschiedlichen juristischen Personen (zum Beispiel Tochtergesellschaften innerhalb eines Konzerns) transferiert, nach Nutzung an den Hersteller zurückgesandt oder auch innerhalb der gleichen Gesellschaft, aber über Landesgrenzen transferiert werden (Import-Fall). Dies kann nicht im Sinne des verfolgten Verordnungszwecks sein, da die Mehrweg-Nutzung durch eine erforderliche Sorgfaltspflichtenkennzeichnung erschwert würde. Hier bedarf es einer Klarstellung, dass wiederverwendete Verpackungsmaterialien vollständig vom

Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen werden. Praktisch wäre dies am besten mit der Einführung eines entsprechenden zusätzlichen TARIC-Codes möglich.

- **Lang lagernde Ersatzteile:** In der Automobilindustrie werden oft Ersatzteile beschafft, die sehr lange für Serviceverpflichtungen bevorratet sind. Die Beschaffung erfolgt mit der Absicht, sie in Verkehr zu bringen, die Inverkehrbringung erfolgt jedoch teils Jahrzehnte nach der Beschaffung und Risiko-Prüfung der EUDR-Daten des Lieferanten (Ersatzteile müssen nach geltendem Recht mindestens 10 Jahre nach Auslaufen der Modellreihe noch verfügbar sein). Hier ist noch unklar, ob direkt vor der Inverkehrbringung nochmals eine Risiko-Prüfung und Erklärung erfolgen muss. Wenn die Aufbewahrungspflicht der EUDR-Daten fünf Jahre beträgt, dann ist fraglich, welche Daten bei Inverkehrbringung dieser Teile zehn oder 15 Jahre nach der Beschaffung noch an den nächsten Empfänger in der Lieferkette weiterzugeben sind.
- Zudem ist noch unklar, wie die **Zollabwicklung relevanter Rohstoffe und Erzeugnisse im Import und Export** erfolgen wird, beispielsweise bei der Frage, ob zollrechtliche „Rückwaren“ vom Anwendungsbereich der Sorgfaltspflichten erfasst sind oder auch, ob im Export bei der Erstellung der Sorgfaltserklärung das Nämlichkeits- oder das Äquivalenzprinzip gelten soll. Die Unternehmen müssen hier aber entsprechende Prozesse und Programme darauf vorbereiten, je nachdem, wie hoch die Anforderungen sind. Für die Zollbereiche der Unternehmen ist zur Umsetzungsvorbereitung der EUDR Voraussetzung, genaue Kenntnis über die im Zollvorgang zu erfassenden EUDR-Daten zu haben. Da abhängig davon mit Toolanbietern Schnittstellen zu definieren und auch interne Prozesse anzupassen sind, ist die verbleibende Vorlaufzeit von nunmehr nur noch acht Monaten für die Zollumsetzung kritisch zu sehen. Es bedarf einer zeitnahen Information.
- Da nach aktuellem Kenntnisstand Namen und EORI-Nummer auf der TRACES-Plattform für jeden sichtbar sein werden, stellt sich die Frage, wie der Datenschutz in TRACES gewährleistet wird und welche Standards hierfür angelegt werden.

## Nachbesserungsbedarfe an der Verordnung

Neben diesen Klarstellungsbedarfen bestehen in mehrerer Hinsicht auch inhaltliche Bedenken gegen die derzeitige Ausgestaltung der Verordnung, die aus Sicht der deutschen Automobilindustrie Nachbesserungen insbesondere an den nachfolgend genannten Punkten erforderlich machen, um die Verordnungsanwendung für Unternehmen handhabbar zu machen.

- Ein zentrales Element der Vereinfachung besteht in der derzeitigen Ausgestaltung der in der Verordnung festgelegten **Händlerpflichten**. Eine signifikante Entlastung der betroffenen Unternehmen könnte erreicht werden, wenn **nur der erste Import** relevanter Rohstoffe oder Produkte in die Europäische Union sowie **das erste Inverkehrbringen** bei EU-Ware reguliert würde. Derzeit vorgesehene erneute Prüfpflichten, etwa beim Produktübergang innerhalb von Konzernen sowie an Tochterfirmen oder auch die rein bestätigende Sorgfaltspflicht für nicht-KMU-Händler sollten gestrichen werden. Da für die Entwaldung der Zeitpunkt der Rohstoffgewinnung maßgeblich ist, bringt eine nachgelagerte Prüfung keinen Mehrwert im Sinne eines Schutzes vor Entwaldung, sondern schafft lediglich eine enorme bürokratische Mehrbelastung. Ein Beispiel hierfür stellt der Import von Kautschuk durch einen Reifenhersteller dar: Nachdem beim Import des Kautschuks in die EU bereits eine



Sorgfaltspflichtenerklärung abgegeben wurde, schafft die derzeit vorgesehene nochmalige Führung des Nachweises für den daraus hergestellten Reifen keinen Mehrwert im Sinne eines Schutzes vor Entwaldung. Zudem ist keine Begrenzung der Anzahl der zu erbringenden Sorgfaltspflichtenerklärungen für Nicht-KMU-Händler vorgesehen: Jeder Nicht-KMU-Händler entlang der Lieferkette muss eine Sorgfaltspflichtenerklärung abgeben und die Prozesse des Vorgängers prüfen, ohne dass dadurch ein zusätzlicher Schutz vor Entwaldung gefördert wird.

- Auch die Einführung eines **risikobasierten Ansatzes** für die Entwaldungsüberprüfung hätte spürbare bürokratische Erleichterungen zur Folge. Statt dem derzeit vorgesehenen Ansatz, wonach je relevantem Erzeugnis/Charge eine Vielzahl von Daten gesammelt und ausgewertet werden muss, sollte die Verordnung einen risikobasierten Ansatz vorsehen (vor Artikel 9 EUDR), durch den betroffene Unternehmen nur in Fällen, in denen ein Entwaldungsrisiko besteht, auch Daten zu den entsprechenden Transaktionen sammeln müssen. Auch für die Legalitätsprüfung sollte ein risikobasierter Ansatz (vor Artikel 9 EUDR) uneingeschränkt umgesetzt werden, um mögliche Widersprüche mit dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz zu vermeiden. In diesem Kontext sollte die EUDR – analog zum deutschen LkSG – zudem eine Bemühensanstelle einer Erfolgspflicht begründen, insbesondere auch, da lediglich acht Prozent der weltweiten Naturkautschukproduktion in der EU verbraucht werden und europäische Unternehmen einen entsprechend kleinen Hebel haben<sup>1</sup>. Auf diese Weise könnte man den Unternehmen eine zielgerichtete Risikoanalyse und -minderung sowie eine effiziente Verordnungsumsetzung ermöglichen.
- Die **Nutzung von HS-Codes als Referenzpunkt** für die EUDR ist in der Praxis schwierig handhabbar und nicht immer entlang der gesamten Lieferkette bekannt. Die Zollklassifizierung ist ein manueller Prozess, der nur von größeren Unternehmen durchgeführt wird, häufig als Prozess kurz vor der Zollerklärung. Für eine vorausschauende Umsetzung der EUDR sollte die Zollklassifizierung im Vorfeld für alle Produkte und von Unternehmen aller Größen durchgeführt werden. Der damit einhergehende hohe Verwaltungsaufwand ist heute technisch nicht mehr zeitgemäß. Eine Lösungsmöglichkeit wäre die Bereitstellung einer Liste mit Handelsnamen seitens der EU, die unter die jeweiligen HS-Codes fallen und die jährlich vonseiten der EU aktualisiert wird. Eine Alternative wäre eine Reform der HS-Codes, um eine präzisere Bezeichnung und Inhaltsangabe und zudem eine Unterscheidung zwischen organischen, anorganischen und recycelten Stoffen zu ermöglichen.
- Ergänzend zum bereits genannten Punkt zu lang lagernden Ersatzteilen sollte grundsätzlich sichergestellt werden, dass das **Inverkehrbringen von Fahrzeuersatzteilen** keine Sorgfaltspflichten auslöst. Bei Fahrzeugen handelt es sich mit teilweise mehr als 20 Jahren Nutzungsdauer um eines der langlebigsten Verbraucherprodukte. Durch diese lange Nutzungsdauer nimmt auch der Druck auf den Verbrauch natürlicher Ressourcen deutlich ab. Die Verordnung sollte diesem Umstand Rechnung tragen und Ersatzteile, die eine längere Nutzung ermöglichen, entsprechend von den Sorgfaltspflichten ausnehmen.
- Um vermeidbare Bürokratie zu reduzieren, sollte ein **Mindestanteil von relevanten Rohstoffen in relevanten Produkten** festgelegt werden, ohne dessen Überschreitung die Sorgfaltspflichten nicht ausgelöst werden. Aus dem gleichen Grund sollte eine Ausnahme für **Kleinstmengen relevanter Rohstoffe** festgelegt werden. Die Verordnung definiert für „Marktteilnehmer“ und „Händler“ (Art. 2 Nr. 15/17 EUDR),

---

<sup>1</sup> Vgl. The European Tyre & Rubber Manufacturer's Association: "The Natural Rubber Supply Chain", Daten für 2021, [Quelle](#).

dass es sich bei deren Aktivitäten, die unter die Verordnung fallen, um „gewerbliche Tätigkeiten“ handeln muss. Um eine praxisgerechte Anwendung der Verordnung sicherzustellen, ist es notwendig, bei **Importen für Test- und Entwicklungszwecke** (beispielsweise bei Importen von Teststreifen mit dem Vormaterial Kautschuk) **sowie Mustern** Möglichkeiten für Befreiungen (Bagatellgrenzen) von der Nachweispflicht für Kleinmengen analog der Zollbefreiungsverordnung zu schaffen.

- Ferner sind in der juristischen Fachdebatte auch **rechtliche Bedenken gegen die aktuelle Ausgestaltung der Legalitätsprüfung** als weiterem Prüfpunkt neben der Entwaldung geäußert worden. Diese ist einerseits zu unbestimmt, um von den Unternehmen rechtssicher gehandhabt werden zu können und andererseits nicht erforderlich, da die Prüfpunkte bereits durch andere Regulierungen abgedeckt werden. In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass in der juristischen Fachdebatte die Frage der Unionsrechtskonformität der EUDR mit Blick auf Verhältnismäßigkeit und Zielgerichtetheit zum Teil skeptischen Widerhall findet (bspw. Hörnig/Jürgen, CB 2024, 474, 475f.; Palmstorfer/Staudinger in: EuZW 2024, 197 ff.). Aus Sicht der Automobilindustrie sollte sich die Verordnung daher auf ihren Kernregelungsbereich der Entwaldung fokussieren, da unternehmerische Sorgfaltspflichten in den Lieferketten zum Beispiel mit Blick auf die Einhaltung menschenrechtlicher Standards bereits durch andere Regulierungen wie das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz und die europäische Corporate Sustainability Due Diligence Directive etabliert werden. Doppelregulierungen, die zusätzliche Bürokratie ohne einen sachlichen Mehrwert schaffen, sollten unbedingt vermieden werden. Denkbar wäre alternativ, die Legalitätsprüfungspunkte nach Art. 2 Nr. 40 EUDR seitens der Europäischen Kommission direkt im Länder-Benchmarking zu berücksichtigen, um die Unternehmen auf diese Weise rechtssicher zu entlasten.

Nicht zuletzt muss festgehalten werden, dass die Verordnung im Ergebnis zu einem **erheblichen Wettbewerbsnachteil für die europäische Automobilindustrie** führen wird. Während die Endprodukte nichteuropäischer Hersteller nicht unter den Anwendungsbereich der Verordnung fallen (Autos sind im FAQ der Kommission explizit als nicht in den Geltungsbereich fallend benannt), unterliegen europäische Hersteller für relevante Erzeugnisse aus relevanten Rohstoffen den Anforderungen der EUDR. In der derzeit wirtschaftlich ohnehin angespannten Lage werden europäische Unternehmen hierdurch weiter belastet und im Ergebnis in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt.

Die Automobilindustrie unterstützt die Ziele der Verordnung und sieht eine effiziente und wirksame Umsetzung als möglich an. Hierzu sollten allerdings insbesondere an den vorgenannten Punkten eine Vereinfachung der Verordnung geprüft werden, um sicherzustellen, dass den betroffenen Unternehmen eine praxistaugliche, rechtssichere und bürokratieärmere Umsetzung der umfassenden Sorgfaltspflichten ermöglicht und die Entwaldung effektiv gestoppt wird. Zudem bleibt auch weiterhin eine rechtzeitige Veröffentlichung des in der Verordnung vorgesehenen Länder-Benchmarkings durch die EU-Kommission bedeutsam, das EU-Mitgliedstaaten und Drittländern Risikokategorien zuweist und als Durchführungsrechtsakt veröffentlicht werden soll. Für den Fall, dass diese Veröffentlichung nicht mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor Anwendungsbeginn der in der Verordnung vorgesehenen Sorgfaltspflichten erfolgen sollte, droht eine Risikoeinstufung als Standardrisikoland, sodass Unternehmen eine erhebliche bürokratische Mehrbelastung erfahren, ohne dass in Ländern mit ohnehin geringem Entwaldungsrisiko wie Deutschland tatsächlich Entwaldung eingeschränkt würde.

## Review-Verfahren: Ausweitung nicht angezeigt

Nach Artikel 34 Absatz 2 der Verordnung ist die EU-Kommission verpflichtet, eine Folgenabschätzung und gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag vorzulegen, um den Anwendungsbereich der Verordnung auf andere natürliche Ökosysteme sowie auf weitere Erzeugnisse auszuweiten. Aus Sicht der Automobilindustrie ist eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung in diesem Sinne zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch vor dem regulären Anwendungsbeginn nicht angezeigt. Stattdessen sollten zunächst praktische Erfahrungen in der Anwendung der Verordnung gesammelt werden, um bei einer künftigen Überprüfung der Verordnung berücksichtigt werden zu können. Die Automobilindustrie steht für einen entsprechenden Dialog zur Verfügung und plädiert dafür, die Verordnung frühestens im Rahmen der nächsten allgemeinen Überprüfung nach Artikel 34 Absatz 6 der Verordnung zu überarbeiten.

## Zusammenfassung

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich klar zum in der Verordnung festgesetzten Ziel der Bekämpfung von Entwaldung und Waldschädigung. Dennoch bestehen in der derzeitigen Implementierungsphase an zahlreichen Stellen Klarstellungsbedarfe mit Blick auf die konkrete Verordnungsanwendung, bei denen es einer rechtssicheren und verlässlichen Klarstellung durch die EU-Kommission als Verordnungsgeber bedarf. Darüber hinaus sollten zur Verminderung bürokratischer Lasten eine Vereinfachung der Verordnung geprüft, methodisch-inhaltliche Widerspruchsfreiheit sichergestellt und Doppelregulierungen vermieden werden. Zudem ist aus Sicht der Automobilindustrie eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung im Review-Verfahren zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch vor dem regulären Anwendungsbeginn nicht angezeigt.

### Ansprechpartner

**Andreas Rade**

Geschäftsführer  
andreas.rade@vda.de

**Michael Püschner**

Leiter Fachgebiet Umwelt & Nachhaltigkeit  
michael.pueschner@vda.de

**Philipp Meichsner**

Referent Umwelt & Nachhaltigkeit  
philipp.meichsner@vda.de



Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

---

Herausgeber      Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243  
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright      Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)  
  
Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung  
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version          April 2025