

Mobilität und Wachstum in Europa

Empfehlungen der deutschen Automobilindustrie für die 9. Legislaturperiode des
Europäischen Parlaments



Inhalt

Einleitung	3
Prioritäten der deutschen Automobilindustrie	4
Stärkung der industriellen Wertschöpfung im EU-Binnenmarkt	5
Klimaschutzpolitik	6
Binnenmarkt für Elektromobilität	7
CO ₂ -Regulierung	8
Erweiterte CO ₂ -Zertifizierung für Omnibusse und Anhänger sowie Aufbauten	8
Automatisiertes, autonomes und vernetztes Fahren	9
Wettbewerbsrecht und Digitalisierung	12
Verkehrspolitik und Nutzfahrzeuge	13
Eurovignette	13
Maße und Gewichte von schweren Nutzfahrzeugen	13
Handelspolitik	14
Agenda für Globalisierung und regelbasierten Handel	14
Beziehungen zu den USA	15
Brexit	15
Steuer- und Zollpolitik	16
Steuerliche Herausforderungen der Digitalisierung der Wirtschaft	16
Vollendung der EU-Zollunion durch funktionsfähige IT-Union	16
Umwelt und Technik	17
Emissionen im realen Straßenverkehr	17
Umgebungsluft und Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge	17
Kreislaufwirtschaft, Kunststoff-Rezyklate und REACH	18
Recht und Finanzmärkte	19
Nachhaltige Finanzierung	19
EU-Verbrauchersammelklage	20
FRAND – konforme Lizenzierung standardessenzieller Patente (SEP) und Unterlassungsverfügungen aus SEP	20

Einleitung



Die Europäische Union ist ein beispielloses Erfolgsprojekt. Sie hat uns eine historisch einmalig lange Periode von Frieden, Freiheit und Wohlstand gebracht. Auch wenn die EU keineswegs perfekt und vollendet dasteht, so müsste man sie doch erfinden, wenn es sie noch nicht gäbe. Wir genießen heute in der EU eine Freizügigkeit im Leben und Wirtschaften, die für viele von uns zur selbstverständlichen Grundlage unseres täglichen Lebens geworden ist.

Aber täuschen wir uns nicht: Die EU ist nicht selbstverständlich! Ihre Gegner im Inneren und Äußeren sind stärker geworden. Nationalisten stehen wieder bereit und finden Zulauf. Im „Wettbewerb der Systeme“ mit Systemen wie China und Russland steht unsere freiheitliche Grundordnung in der EU unter Druck.

Wie wichtig Europa auch für die deutsche Automobilindustrie ist, zeigt sich anhand beeindruckender Zahlen. 48 Prozent der Neuzulassungen in Europa (EU-28 und EFTA) tragen das Logo einer deutschen Konzernmarke. Von den 11,2 Mio. in 2018 außerhalb von Deutschland produzierten Pkw werden 3,7 Mio. im EU-Ausland gefertigt. Die Wertschöpfungsketten sind über Ländergrenzen hinweg eng miteinander verwoben. Deutsche Hersteller und Zulieferer sind in nahezu jedem EU-Mitgliedsstaat mit Produktionsstandorten vertreten. Die deutschen Zulieferer haben über 900 Standorte in Europa. Allein die deutschen Hersteller beschäftigen etwa 170.000 Menschen in der EU außerhalb von Deutschland. Es ist nicht von der Hand zu weisen: Die deutsche Automobilindustrie ist in Wahrheit auch eine europäische Automobilindustrie.

Gleichzeitig wird die EU derzeit auf vielen Gebieten herausgefordert. China ist zu einem ernsthaften wirtschaftlichen Konkurrenten herangewachsen. Der Handelsstreit mit den USA steht exemplarisch für die weltweit zu beobachtenden protektionistischen Tendenzen. Die Herausforderungen, vor denen unsere Gesellschaften insgesamt und ganz besonders die Automobil-

industrie stehen, sind aber nur mit vereinten Kräften in der EU zu stemmen: Eine wirksame und umsetzbare Klimaschutzpolitik, die Digitalisierung, der Erhalt offener Märkte und fairer Handelsbeziehungen kann nur gelingen, wenn die Mitgliedsstaaten der EU gemeinsam handeln. Jeder Mitgliedsstaat der EU – auch Deutschland – ist zu klein, um die zentralen Herausforderungen unserer Zeit allein bewältigen und sich im globalen Wettbewerb behaupten zu können.

Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie ist wichtiger denn je. Wie kaum eine andere Industrie hat die deutsche Automobilindustrie und ihre Beschäftigten bei Herstellern, Zulieferern, Anhänger- und Aufbautenherstellern von der Integration des Binnenmarktes profitiert. Der Binnenmarkt ist auch Voraussetzung dafür, dass die EU weltweit eine prägende Rolle einnehmen kann. Die vier Grundfreiheiten des Binnenmarktes – der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital – gilt es daher unbedingt zu schützen und auszubauen. Und mehr noch: Die Vollendung des digitalen Binnenmarktes und des Binnenmarktes für Energieversorgung erscheint vor dem Hintergrund der damit verbundenen Herausforderungen für eine gute Infrastruktur, zum Beispiel im Bereich Mobilfunk (5G) oder für die Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, geradezu notwendig.

Die Wahlen zum Europäischen Parlament stehen in ihrer Bedeutung einer Wahl zum Deutschen Bundestag in nichts nach. Wir sollten diese Wahl daher auch so betrachten. Der VDA und seine über 600 Mitgliedsunternehmen wissen um die Bedeutung der EU. Unsere wirtschaftliche Stärke und soziale Verantwortung wollen wir nutzen, um im Schulterschluss mit demokratischen Kräften und Befürwortern der sozialen Marktwirtschaft das nächste Kapitel der Europäischen Union zu schreiben. Deswegen hat der VDA Empfehlungen für die 9. Legislaturperiode des Europäischen Parlaments formuliert. Hierzu gehören die Vollendung des Binnenmarktes, die Fortsetzung der Agenda für Globalisierung und regelbasierten Handel, aber auch die ökologische und soziale Verantwortung für unseren Planeten und die Menschen, die auf ihm leben.

Den aktuellen Herausforderungen muss die EU geeint, beherzt und mit wirtschaftspolitischem Feingefühl begegnen. Nur so wird die EU auch in Zukunft ihren Wohlstand wahren können.

Bernhard Mattes, Präsident
Verband der Automobilindustrie e.V.
(German Association of the Automotive Industry)

Prioritäten der deutschen Automobilindustrie

01

Eine ambitionierte Industriestrategie für Europa umsetzen und den Binnenmarkt für Energie und digitale Infrastruktur weiterentwickeln. Ein möglichst einheitliches Level-Playing-Field muss gewährleistet werden.

02

Die Klimaziele des Abkommens von Paris erreichen. Klimaneutrale und umweltfreundliche Mobilität vorantreiben.

03

Einen Binnenmarkt für Elektrofahrzeuge und perspektivisch auch für andere alternative Antriebe aufbauen.

04

Voraussetzungen für flächendeckende, vernetzte Infrastruktur zum Einsatz vernetzter Systeme und den dafür erforderlichen Regulierungsrahmen schaffen.

05

Globalen, regelbasierten Handel stärken, weitere faire Freihandelsabkommen abschließen und die WTO reformieren. Geregelt den Brexit ermöglichen und Kontinuität des Binnenmarktes anstreben.

06

Reform des EU-Beihilferechts, um den Technologiewandel insbesondere auch an den bestehenden Produktionsstandorten im Sinne eines Strukturwandels im Bestand zu ermöglichen.

07

Die Digitalisierung des Binnenmarktes modernisieren und vollenden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmensstandorts Europa zu sichern.

08

Typgenehmigungsrelevante Emissionsvorgaben für Schadstoffe auf wissenschaftliche Grundlagen stellen und nicht weiter verschärfen.

09

Global gültige Rahmenbedingungen für Remanufacturing schaffen, Planungssicherheit bei REACH gewährleisten und unrealistische Quotenvorgaben für Kunststoff-Rezyklate vermeiden. Bei der Methodik für LCA die Industrie einbinden.

10

Von einer kollektiven Schadensersatzklage ist abzusehen. Es dürfen keine Fehlanreize gesetzt werden.

Stärkung der industriellen Wertschöpfung im EU-Binnenmarkt

Die Juncker-Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der industriellen Wertschöpfung in der Europäischen Union bis 2020 wieder auf 20 Prozent zu steigern. Auch wenn dieses Ziel nicht ganz erreicht wurde: Daran gilt es nun anzuknüpfen. In einer Reihe von Mitteilungen von Kommission, Rat und Parlament wurde immer wieder die Bedeutung der Industrie für die Wettbewerbsfähigkeit der EU hervorgehoben. Leider ist es auch in dieser Legislaturperiode nicht gelungen, die Weichen für eine Sicherung und den Ausbau der industriellen Wertschöpfung zu stellen. Während die regulatorischen Anforderungen an die Industrie immer weiter steigen, hinken große Teile der EU beim Ausbau der für die Zukunft erforderlichen Infrastruktur hinterher. Hinzu kommt, dass die Zahl der EU-Mitgliedsstaaten, die über einen nennenswerten Anteil der Industrie an ihrer Wertschöpfung verfügen, eine Minderheit darstellt. Dies drückt sich dann häufig in einer entsprechenden politischen Ausrichtung im Rat aus.

Der VDA sieht in der EU auch künftig einen guten Standort für industrielle Wertschöpfung. Die deutschen Automobilhersteller allein haben Produktionsstandorte in 17 der 28 EU-Mitgliedsstaaten. Dazu kommen die Fertigungsanlagen unserer Zulieferer. Unsere Mitgliedsunternehmen haben die Chancen des EU-Binnenmarktes genutzt, um breite und optimal aufeinander abgestimmte Wertschöpfungsketten aufzubauen. Dies schließt Forschung und Entwicklung mit ein. Davon profitieren nicht nur unsere Unternehmen, sondern auch viele Tausend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Standortländern selbst.

Diese Netzwerke können nur erhalten bleiben und weiter ausgebaut werden, wenn der Binnenmarkt auch in Zukunft ein möglichst einheitliches Level-Playing-Field darstellt. Hinzu kommt, dass dieses Level-Playing-Field immer auch den globalen Wettbewerb berücksichtigen muss, in dem sich die Automobilindustrie befindet. Sieht man sich den unvollendeten Binnenmarkt für Energie, im Bereich der digitalen Infrastruktur, oder auch die drohende Fragmentierung des Binnenmarktes

im Bereich der Elektromobilität an, dann wird klar, dass hier für die zukünftige Legislaturperiode große Herausforderungen und Chancen liegen, die EU entscheidend nach vorn zu bringen.

Dazu braucht es eine wirkungsvolle Vertretung der Belange der Industrie in der Kommission. Die Industrie braucht künftig eine aktive Ansprechpartnerin und Fürsprecherin in der Kommission. Zudem sollten die zersplitterten Zuständigkeiten für wichtige Themen gebündelt werden. Dies gilt insbesondere für Fragen der Digitalisierung.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Benennung eines Digitalkommissars mit weitgehenden Zuständigkeiten im Bereich der digitalen Infrastruktur.
- Benennung eines Kommissars zur Stärkung der Rahmenbedingungen für Industrie und KMU, der sich dezidiert als Ansprechpartner für die Industrie versteht.
- Benennung eines Kommissars mit einer breiten Zuständigkeit für alle Themen, die für die Zukunft der Mobilität relevant sind.
- Den Binnenmarkt für Energie (inklusive Infrastruktur für alternative Antriebe) und für digitale Infrastruktur weiterentwickeln.
- Bündelung der mobilitätsrelevanten Kompetenzen in einer Generaldirektion.

Klimaschutzpolitik

Mit dem Pariser Klimaabkommen hat sich die Weltgemeinschaft ambitionierte, aber notwendige Ziele zur Begrenzung der globalen Erderwärmung gesetzt. Klimaneutrale Mobilität ist das ausdrückliche Ziel der deutschen Automobilindustrie. Unsere Unternehmen setzen hierbei auf das Zusammenspiel von Ingenieurskunst, ökologischem Ehrgeiz und industrieller Wettbewerbsfähigkeit. Deutsche Hersteller und Zulieferer investieren jährlich zweistellige Milliardenbeträge in die Erforschung

umweltfreundlicher Antriebstechnologien. Die Mobilitätswende wird langfristig nur erfolgreich sein, wenn sich die besten und dem Bedarf entsprechenden Lösungen im technologieneutralen Wettbewerb durchsetzen. Neben der Effizienzsteigerung der konventionellen Antriebe sowie der Forschung an alternativen Kraftstoffen und der Brennstoffzelle und deren industrieller Fertigung liegt das Hauptaugenmerk auf der Elektrifizierung des Antriebsstrangs.



Binnenmarkt für Elektromobilität

Elektrifizierung umfasst ein breites Portfolio technologischer Lösungen: von leichter Hybridisierung über Vollhybride bis zum extern aufladbaren Plug-in-Hybrid und zum vollelektrischen Pkw auf Basis von Batterie oder Brennstoffzelle. Elektrifizierung impliziert deshalb keineswegs eine Einheitslösung – im Gegenteil: Die verschiedenen Elektrifizierungsstufen ermöglichen optimale fahrzeug- und anwendungsspezifische Lösungen vom urbanen Kleinwagen bis zum Langstrecken-Pkw. Für den Hochlauf der Elektromobilität und alternativer Antriebstechnologien ist ein europäischer Binnenmarkt essenziell. Die von der EU gesetzten neuen CO₂-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und erstmals auch für schwere Nutzfahrzeuge für die Jahre 2025 und 2030 sind sehr ambitioniert und erfordern eine außerordentliche Kraftanstrengung. Die Automobilindustrie wird allein nicht in der Lage sein, diese hochgesteckten Ziele zu erreichen. Eine Reduzierung der CO₂-Emissionen im Flottendurchschnitt von 37,5 Prozent bis 2030 bedeutet für Pkw einen durchschnittlichen Verbrauch von unter 3 Litern/100 Kilometer. Um solche Flottenwerte zu erreichen, müssen noch vor 2030 rund 40 Prozent der in Europa neu zugelassenen Fahrzeuge elektrifiziert sein. Dafür ist eine europaweit dichte kundenfreundliche Ladeinfrastruktur nötig sowie ein leistungsfähiges Stromnetz,

das Millionen von E-Fahrzeugen gleichzeitig mit möglichst grünem Strom versorgen kann. Hier ist nicht nur die Industrie, sondern auch die Politik gefordert. Es ist daher notwendig, einen echten Binnenmarkt für Elektromobilität zu schaffen. Fragmentierungen der Nachfrage durch unterschiedliche Förderinstrumente, divergente Infrastruktur, unterschiedliche kommunale Politiken zur Förderung der Elektromobilität und massiv divergierende Strompreise müssen so gering wie möglich gehalten werden. Die Richtlinie für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (DAFI) und die Gebäude-Energieeffizienz-Richtlinie (EPBD) reichen als europäische Steuerungselemente nicht aus. Allein für Deutschland bedeutet das etwa 1 Mio. Normalladepunkte und 100.000 Schnellladepunkte im öffentlichen Bereich und 8 bis 11 Mio. Ladepunkte im privaten Bereich. Außerdem muss die DAFI auf elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge (N1, M1) erweitert werden und einen quotierten Mindestanteil von Ladesäulen mit fest installierten Kabeln festschreiben. Die öffentlichen Förderprogramme für Elektrofahrzeuge sollten wirksam und langfristig verlässlich ausgestaltet und, wo erforderlich, auch deutlich ausgeweitet werden. Die EU sollte hier eine stärker koordinierende Rolle übernehmen.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Öffentliche Förderprogramme durch die EU entsprechend der Hochlaufdynamik von E-Fahrzeugen umsetzen (etwa für die Ladeinfrastruktur, Netzanschlusskosten und das Laden von Nutzfahrzeugen).
- Eine grenzüberschreitende Ladeinfrastruktur planen (inklusive E-Roaming) sowie ein intelligentes Ladesäulenregister mit dynamischen Daten (u. a. Parkplatzsituationsdaten) auch für Nutzfahrzeuge entwickeln.
- Genehmigungsverfahren für die Ladeinfrastruktur beschleunigen und vereinfachen sowie landesspezifische Richtlinien zur Errichtung von Ladesäulen harmonisieren.
- DAFI mit Fokus auf einen Mindestanteil von Ladesäulen mit fest installierten Kabeln sowie Erweiterung für elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge anpassen.
- Umsetzung der EU-Gebäude-Energieeffizienz-Richtlinie in den Mitgliedsstaaten kontrollieren.
- Europäische Netzanschlussbedingungen harmonisieren.
- Fragmentierung durch einheitliche Privilegierung vermeiden (z. B. Park- und Zugangsregelungen).
- Anspruch auf die Verfügbarkeit von Ladepunkten am Wohnort bzw. Arbeitsplatz schaffen.
- Pflicht zur Installation einer definierten Anzahl von Ladepunkten pro Stellplatz im privaten Raum.
- Energiewirtschaftliche Rahmenbedingungen zur einfachen Installation und zum Betrieb von Ladepunkten anpassen.
- Investitionen in Netzinfrastrukturen und intelligente Energiemanagementsysteme ausbauen.
- Kosten von Fahrstrom durch steuerliche Entlastungen reduzieren.
- Fahrerlaubnis Führerscheinklasse B für Busse bis 9 Sitze (nicht nur für Nutzfahrzeuge) mit alternativen Antrieben mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 Tonnen anpassen.

CO₂-Regulierung

Die für 2030 beschlossenen CO₂-Flottenziele sind eine riesige Herausforderung. In keinem anderen Teil der Welt gibt es derart scharfe Ziele. Zurzeit ist noch offen, wie und ob sie erreicht werden können. Das gilt für Pkw genauso wie für Lkw. Künftige Vorgaben, wie eine Lebenszyklusanalyse oder die Messung von CO₂-Werten im realen Straßenbetrieb, dürfen nicht zu einer zusätzlichen Verschärfung der Flottengrenzwerte durch die Hintertür führen. Klar ist: Ohne einen nachhaltigen Hochlauf elektrifizierter Fahrzeuge werden diese Ziele nicht erreichbar sein. Dazu braucht es sowohl auf EU-Ebene als auch auf Ebene der Mitgliedsstaaten besondere Anstrengungen. Es bleibt auch die Frage, ob mit dieser ausschließlich die Technik von Neufahrzeugen berücksichtigenden Tale-Pipe-Regulierungslogik die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr ausreichend gesenkt werden können, um die Pariser Klimaschutzziele zu erreichen. Es bedarf vielmehr eines holistischen Ansatzes, der auch Flottenbestand, Fahrverhalten und die Fahrstrecke einbezieht. Die wirtschaftlich und klimapolitisch effektivste Methode zur CO₂-Reduktion wäre die Einbeziehung des Verkehrssektors in den EU-Emissionshandel (ETS).

Parallel zum notwendigen raschen Hochlauf der Elektromobilität kann die Einführung klimaneutral hergestellter regenerativer Kraftstoffe (sog. E-Fuels oder synthetische Kraftstoffe) eine wirksame Maßnahme zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen sein. Eine freiwillige Anrechnung von E-Fuels auf die CO₂-Grenzwerte sollte ermöglicht werden. Darüber hinaus kann die Kraftstoffregulierung als Treiber eingesetzt werden. Die Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) sollte hierfür ehrgeizige Vorgaben machen.

Erweiterte CO₂-Zertifizierung für Omnibusse und Anhänger sowie Aufbauten

Im Rahmen des Reviews der CO₂-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge in 2022 wird sich die Kommission auch mit einer Ausweitung der CO₂-Zertifizierung und der Regulierung auf Omnibusse und Anhänger sowie Aufbauten befassen. Die Automobilindustrie setzt sich dabei für möglichst einfache und unbürokratische Lösungen ein, die auch für die vielen kleinen und mittelständischen Anhänger- und Aufbautenhersteller realistisch umsetzbar sind. Dabei sollte vor allem dort angesetzt werden, wo nennenswerte Anteile an den CO₂-Emissionen anfallen. So machen etwa schwere Sattelaufleger bzw. Anhänger mit Koffer- und Planenaufbauten etwa 60 Prozent des EU-Marktes aus.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Die Review-Prozesse in 2022 (Lkw) und in 2023 (Pkw/N1) unter dem Gesichtspunkt der Erfüllbarkeit der Ziele betrachten. Nur wenn bis dahin die notwendige Infrastruktur in der EU bereitsteht, kann die für die Zielerreichung notwendige Zahl von Millionen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im Markt verwirklicht werden.
- Das maximale Gesamtgewicht von N1-Fahrzeugen mit alternativen Antrieben konkretisieren.
- Die Anrechenbarkeit von E-Fuels in beiden Regulierungen einführen.
- Grenzüberschreitende Infrastruktur fördern und die EU-Forschungsförderung für alternative Antriebe und deren Anwendung ausweiten.
- Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie als Treiber für die Bereitstellung einer EU-weiten Infrastruktur mit dem Ziel, alle Alternativen zu fördern, baldmöglichst überarbeiten.
- Die Einbeziehung des Verkehrssektors in den EU-Emissionshandel (ETS) im Rahmen des Review-Prozesses erneut prüfen.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Die Einführung der CO₂-Zertifizierung von Kofferaufbauten (O4) bei Anhängern und Aufbauten auf Segmente mit großer Marktrelevanz beschränken, zum Beispiel auf Fahrzeuge mit Koffer- und Planenaufbauten.
- Die CO₂-Werte für Anhängerfahrzeuge anhand spezifischer Datentabellen oder Regressionskurven bestimmen, die aus Ergebnissen des Simulationstools (VECTO) abgeleitet wurden.
- Auf physische Tests verzichten, um den Zertifizierungsaufwand für die betroffenen Unternehmen – im Wesentlichen KMU – in einem für diese angemessenen Rahmen zu halten.

Automatisiertes, autonomes und vernetztes Fahren

Automatisiertes, autonomes und vernetztes Fahren hat das Potenzial, den Verkehr deutlich sicherer, sauberer und effizienter zu gestalten. Gleichzeitig bietet es die Chance, Herausforderungen wie das steigende Verkehrswachstum, sich ändernde Mobilitätsbedürfnisse und Klimaschutzziele zu bewältigen. Um diese neuen Technologien schnellstmöglich auf die Straße zu bringen, bedarf es jedoch der zeitnahen Schaffung der notwendigen rechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen. Die Schaffung dieser Rahmenbedingungen ist keine genuin nationale Aufgabe, sondern ein internationales Projekt mit dem Ziel möglichst großer Harmonisierung. Hierbei appellieren wir auch an die Kontinuität der Regulierungsarbeit der EU-Gremien und an eine weiterhin enge Abstimmung mit den relevanten

Gremien der UNECE zu entsprechenden Themen. Ebenfalls sind die Vertiefung der übergreifenden Zusammenarbeit und des aktiven Dialogs aller beteiligten Interessengruppen, insbesondere zwischen OEMs, Zulieferern, Verbänden, NGOs, Behörden, der Zivilgesellschaft, sowie die Fortführung eines aktiven gesellschaftlichen Dialogs zur Erörterung ethischer Fragen notwendig. Schließlich sollte seitens der EU auf ein möglichst klares und verbindliches Bekenntnis der Mitgliedsstaaten zum automatisierten, autonomen und vernetzten Fahren und zur Erprobung sowie zum Einsatz auf der Straße (im Sinne einer Art „Schirmherrschaft“) hingewirkt werden, um die weltweite Wettbewerbsfähigkeit Europas zu erhalten.



Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

EU-Regulierung

EU-Typgenehmigungsverfahren

Hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen

- Ermöglichung von hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen (bis SAE-Level 4 ohne Fahrer) im Regel-Typgenehmigungsverfahren.
- In diesem Zusammenhang sind auch die in das EU-Typgenehmigungsrecht inkorporierten Regularien auf UNECE-Ebene entsprechend anzupassen/weiterzuentwickeln (siehe unten, Kapitel „UNECE“).

EU-Ausnahmegenehmigungsverfahren

- Ermöglichung von Ausnahmegenehmigungen für hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen (bis SAE-Level 4 ohne Fahrer) als Zwischenlösung, um mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten. Hierzu sind harmonisierte EU-Regelungen für ein spezifisches, konsistentes Regulierungsregime (parallel zu nationalen Sonderregelungen) notwendig.
- Definition von Anforderungen an Sicherheitskonzepte, unter anderem für die Erprobung von Mobilitätsdienstleistungen (Mitnahme zahlender Fahrgäste).
- Knüpfung der Systemkompetenzen an ein angemessenes Sicherheitsniveau im Lichte des jeweiligen Standes von Wissenschaft und Technik (= Systemfähigkeiten und -grenzen) sowie der Operational Design Domain (ODD).
- Definitorische Klarheit in der Semantik der EU im Einklang mit internationalen Standards in Bezug auf

die ODD: Orientierung an SAE J3016 (ODD) anstatt Operational Design (OD), das eine Neuschöpfung durch die EU darstellt.

- Vermeidung von Wertungswidersprüchen zwischen Datenschutzrecht und Typgenehmigungsrecht.

Over-the-Air-Updates

- Finalisierung und Übernahme von vorliegenden UNECE-Entwürfen zu Cybersecurity und Over-the-Air-Updates (OTA) im Rahmen der EU-Typgenehmigung.

Cooperative Intelligent Transport System

- Begleiten der Aktivitäten der EU-Kommission zur Schaffung eines Regulierungsrahmens im Bereich C-ITS/Cooperative, connected and automated mobility (CCAM), um eine weitreichende, bezahlbare Verbreitung für mehr Verkehrssicherheit und -effizienz zu erreichen.

Fernzugriff auf vom Fahrzeug generierte Daten

- Im Falle einer Regulierung durch die EU die verbindliche Einführung des Extended Vehicle + Neutral Server Approach innerhalb der EU für alle in der EU verkauften vernetzten Fahrzeuge, damit der Fahrzeughersteller die Integrität automatisierter und autonomer Fahrzeuge schützen und gleichzeitig von Fahrzeugen erzeugte Daten diskriminierungsfrei für Dritte bereitstellen kann.



Automated Lane Keeping System (ALKS)

- Unterstützung zur Fertigstellung einer Regulierung für ALKS für alle Fahrzeugklassen (M und N) zunächst im ersten Schritt bis 60 km/h und anschließend (bestenfalls innerhalb des derzeitigen Mandats innerhalb eines Jahres) bis 130 km/h.
- Unterstützung zur Fertigstellung technischer Anforderungen an ein Data Storage System for Automated Driving (DSSAD) ohne Auswirkungen auf eine verzögerte Fertigstellung für eine ALKS-Regulierung.

New Assessment / Test Methods for Automated Driving

Unterstützung des Multi-Pillar Approach

- Ausgestaltung des Multi-Pillar Approach als Werkzeug unter dem Dach des „Guideline-Ansatzes“.
- Qualifizierung des Multi-Pillar Approach mit Blick auf die Ausnahmeverfahren.



Bestandserhalt der Straßeninfrastruktur

- Bestandserhalt der Straßeninfrastruktur durch die Einführung und Einhaltung von Qualitätskriterien für Straßeninfrastruktur sicherstellen (z.B. Straßenmarkierungen).
- Veröffentlichung von Änderungen an der Infrastruktur (z. B. Baustellen, Sperrungen, Fahrspuränderung). Dazu gilt es, EU-weite Systeme einzuführen, um die notwendigen Informationen zeitnah in die automatisierten Fahrzeuge und die hochauflösenden Karten übertragen zu können.

Flächendeckende Vernetzung der Infrastruktur

- Schaffung einer flächendeckenden Vernetzung der Infrastruktur zur Vehicle-to-Infrastructure-Kommunikation und einer verbindlichen und verlässlichen Bereitstellung entscheidungsrelevanter Daten.

Datenübertragung

- Definition der zu übertragenden Daten und Übertragungstechnologien in enger Zusammenarbeit mit der Industrie.

Technische Standards

- Definition technischer Standards zur Datenübermittlung im Hinblick auf die IT-Sicherheit.

Wettbewerbsrecht und Digitalisierung

Daten, digitalisierte Sachverhalte und vernetzte Produktion haben bereits heute einen hohen Stellenwert in der Industrie eingenommen. Die Automobilindustrie zählt hier zu den innovativen Vorreitern bei ihren Produkten und Dienstleistungen sowie der betrieblichen Vernetzung.

Staatliche Eingriffe müssen auch bei der digitalen Innovation die Ausnahme bleiben. Wichtig ist, dass Unternehmensgründungen und Unternehmenswachstum nicht durch verschärfte Regelungen behindert werden. So könnte es für die angestrebte Entwicklung starker europäischer Akteure der Plattformökonomie kontraproduktiv sein, gleichzeitig die Missbrauchsaufsicht weiter zu verschärfen und neue Regulierungen, zum Beispiel in der Fusionskontrolle, schaffen zu wollen.

Gerade im Hinblick auf die Bedeutung der digitalen Märkte für die Zukunft Europas, und da sich die relevanten Märkte zum Teil schnell entwickeln, müssen auch die Kartellbehörden mit diesen Entwicklungen Schritt halten, ihre Verfahrensmethoden zukunftsgerichtet ausgestalten und ihre Analysemethoden der aktuellen Situation anpassen. Eine Schwäche des derzeitigen Wettbewerbsrechts ist sicherlich die Unschärfe an zahlreichen Stellen (z. B. bezüglich des Informationsaustauschs und der Kooperationen im horizontalen Bereich), die mit einem entsprechenden Grad an Rechtsunsicherheit einhergeht. Hier besteht Anpassungsbedarf.

Weiterhin ist für die Industrie festzustellen, dass Daten bereits heute – ohne bestehende Ausschließlichkeitsrechte – regelmäßig Gegenstand von Transaktionen sind. Der Zugang zu Daten kann wirksam zum Gegenstand von Verträgen gemacht werden. Auf diese Weise entstehen Märkte auch ohne gesetzliche Ausschließlichkeitsrechte. In dieses etablierte und funktionierende System mittels einer gesetzlichen Zuweisung von Rechten an Daten an Einzelne einzugreifen, kann aus ökonomischer Sicht

zu keiner Verbesserung der Marktbedingungen führen. Vielmehr wäre damit das Risiko verbunden, funktionierende Märkte zu stören.

Zudem muss das europäische Beihilferecht dahingehend geändert werden, dass der disruptive Technologiewandel hin zu elektrischem und autonomem Fahren durch entsprechende Förder- und Beihilfemöglichkeiten insbesondere an den bestehenden Produktionsstandorten („Strukturwandel im Bestand“) erfolgen kann.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Den Wettbewerbsrahmen im Hinblick auf die Herausforderung durch innovative Technologien überprüfen.
- Den Fernzugriff auf Fahrzeugdaten für alle Serviceanbieter wettbewerbsrechtlich neutral gestalten, ohne einen Zugriffsweg vorzuschreiben. Die Integrität des Fahrzeugs und der Vorrang der Sicherheit bei der Fahrt dürfen nicht beeinträchtigt werden.
- Kooperationsmöglichkeiten bei datenbasierten Geschäftsmodellen neu bewerten.

Verkehrspolitik und Nutzfahrzeuge

Eurovignette

Die Europäische Kommission hat im Rahmen des 1. Mobilitätspaktes im Mai 2017 einen Vorschlag für die Änderung der Richtlinie 1999/62 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge („Eurovignetten-Richtlinie“) vorgelegt. Der Kommissionsvorschlag löst bestehende Herausforderungen aus Sicht der Automobilindustrie allerdings nur zum Teil. Bei den andauernden Beratungen im Rat sowie später in den Trilogverhandlungen sollten daher folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Eine Umsetzung des Kommissionsvorschlags würde zu erheblichen Kostensteigerungen für den Straßenverkehr führen. Dies gilt es angesichts der zentralen Bedeutung von Güterverkehr und Logistik für den Wirtschaftsstandort Europa zu vermeiden.
- Grundsätzlich begrüßt die Automobilindustrie die vorgeschlagene Differenzierung der Maut nach CO₂-Emissionen, da so Investitionen in emissions- bzw. verbrauchsarme Technologien gefördert werden können. Der VDA empfiehlt zudem die Beibehaltung der Mautspreizung nach Euro-Stufen.
- Die Richtlinie sollte dem Grundgedanken der Subsidiarität Rechnung tragen. So sollte es weiter den Mitgliedsstaaten überlassen bleiben, welche Fahrzeuge sie bemaufen und ob sie zeitabhängige oder fahrleistungsabhängige Gebühren erheben.
- Die Anrechnung von externen Kosten (Luftverschmutzung, Lärm) ist wissenschaftlich umstritten und kann zu willkürlicher Verteuerung des Verkehrs führen. Daher sollte sie auch nicht verpflichtend eingeführt werden.
- Die Einbeziehung von Staukosten lehnt die deutsche Automobilindustrie ab. Staukosten werden bereits heute durch die Nutzer getragen, wie etwa direkte und indirekte Zeitverluste.

Maße und Gewichte von schweren Nutzfahrzeugen

Der VDA setzt sich dafür ein, dass hintere Umschlagklappe („Rear Flaps“) und gestreckte Fahrer cabins („Elongated Cabs“) möglichst bald rechtssicher in Europa einsetzbar sind. Daher muss die aktuelle Revision der Verordnung (EU) 1230/2012 möglichst bald fertiggestellt und verabschiedet werden. Mit den verschärften CO₂-Anforderungen für Nutzfahrzeuge müssen die Europäische Kommission und das EU-Parlament den Weg dafür frei machen, neuartige Technologien ins Nutzfahrzeug einzuführen, ohne Ladevolumen und Nutzlast einzuschränken. Zudem sollte der grenzüberschreitende Einsatz von Lang-Lkw ermöglicht werden.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Den Einsatz von „Rear Flaps“ und „Elongated Cabs“ zügig rechtssicher ermöglichen.
- Den grenzüberschreitenden Einsatz von Lang-Lkw erlauben.
- Bei der Revision der Maut-Richtlinie zusätzliche Kosten für den Straßenverkehr vermeiden.
- Mautspreizung nach Euro-Stufen beibehalten.
- Prinzip der Subsidiarität bei der Maut beibehalten.
- Keine verpflichtende Anrechnung von externen Kosten bei der Maut.

Handelspolitik

Agenda für Globalisierung und regelbasierten Handel

Für die deutsche Automobilindustrie gilt: Der Zugang zu Märkten weltweit ist von herausragender Bedeutung. 78 Prozent (2018) der in Deutschland gefertigten Fahrzeuge gehen in den Export. Gleichzeitig haben die deutschen Hersteller und Zulieferer ihre weltweite Präsenz ausgebaut und sind nun an mehr als 2.500 Auslandsstandorten mit Produktionsstätten vertreten. Einschränkungen des globalen Handels können daher die weltweit vernetzten automobilen Wertschöpfungsketten empfindlich treffen. Der VDA spricht sich daher aktiv für stabile Rahmenbedingungen, regelbasierten Handel und den Abbau von Zöllen aus. Technische Regulierungen und Zertifizierungen sollten zudem so ausgestaltet sein, dass sie den Warenaustausch nicht behindern.

Die EU verfolgt eine ambitionierte Handelspolitik. Die deutsche Automobilindustrie begrüßt die erfolgreich abgeschlossenen Verhandlungen der vergangenen Jahre (u. a. CETA, Japan, Singapur, Vietnam) und spricht sich für die Fortführung und

Ausweitung der Verhandlungen mit weiteren Regionen, wie zum Beispiel Indien, den ASEAN-Staaten oder auch Mercosur, aus. Gleichzeitig muss die EU protektionistischen Tendenzen, wie sie beispielsweise gerade in den USA, aber auch in anderen Regionen zu beobachten sind, entschlossen entgegengetreten. Dabei ist die Reform der Welthandelsorganisation (WTO) ein wichtiger Baustein.

Der VDA unterstützt eine Liberalisierung des Welthandels und den Abschluss bilateraler Abkommen mit wichtigen Märkten. Ziel von Freihandelsabkommen sind die Schaffung gleicher Marktzugangsbedingungen für alle Beteiligten sowie der Abbau bestehender tarifärer und nichttarifärer Handelshemmnisse. Die Automobilindustrie ist davon überzeugt, dass dies Wohlstand, Wachstum und Arbeitsplätze für alle beteiligten Handelspartner schafft. Abkommen, die zu einer einseitigen Belastung der Automobilindustrie führen und den Marktzugang nur teilweise oder gar nicht ermöglichen, lehnt der VDA ab.



Beziehungen zu den USA

Die deutsche Automobilindustrie pflegt eine enge Beziehung mit den USA und ist dort mit hohen Investitionen vertreten. Die Mitglieder des VDA haben mehr als 300 Produktionsstätten in den USA. In 2018 gingen 55 Prozent der etwa 744.000 von den deutschen Herstellern in den USA gefertigten Light Vehicles in den globalen Export.

Die USA haben unter der Führung von Präsident Trump einen Kurswechsel in der Handelspolitik vollzogen. So haben sich die USA aus dem transpazifischen Handelsabkommen TPP zurückgezogen, eine Neuverhandlung von NAFTA bewirkt und zusätzliche Schutzzölle auf Stahl und Aluminium verhängt. Wiederholt hat Präsident Trump die deutsche Automobilindustrie ins Visier genommen, um vermeintlich unfaire Handelspraktiken der EU aufzuzeigen. Der VDA widerspricht der Einschätzung, dass die Importe von Autos und Autoteilen die nationale Sicherheit der USA gefährden. Mit der EU besteht ein enger Handel von Autos und Autoteilen. Die Mehrheit der Autos, die in die USA importiert werden, stammen aus Werken in Deutschland, Kanada, Mexiko, Japan und Südkorea. Jedes dieser Länder fühlt sich fairen und freien Markt- und Wettbewerbsprinzipien verpflichtet. Keines dieser Länder ist dafür bekannt, diese Prinzipien nicht zu achten. Die deutsche Automobilindustrie hat sich gemeinsam mit europäischen Partnern intensiv für den Abschluss eines transatlantischen Handelsabkommens eingesetzt. Eine weitere Eskalation des Handelskonflikts mit den USA sollte verhindert und eine kooperative Lösung gefunden werden. Eine einseitige Erhöhung oder Reduzierung von Zöllen ist kein Instrument einer verlässlichen Handelspolitik. Der VDA begrüßt daher die Aufnahme von Verhandlungen über den Abbau von Zöllen auf Industriegüter und über ein Abkommen über die Konformitätsbewertung (regulatorische Kooperation) mit den USA.

Brexit

Das Vereinigte Königreich hat am 29. März 2017 seinen Austritt aus der Europäischen Union eingeleitet. Die Europäischen Verträge sehen eine Übergangsfrist vor, in der ein Austrittsabkommen verhandelt wird. Da sich der Ratifizierungsprozess in Großbritannien politisch sehr schwierig gestaltet, wurde diese Frist mehrmals verschoben. Wann das Vereinigte Königreich die EU verlassen wird und ob dies geregelt oder ungeregelt passiert, ist weiter unklar.

Die britische Automobilindustrie ist mit der kontinentalen eng verbunden. Ein harter Brexit würde viele Arbeitsplätze in Großbritan-

nien, der EU und in Deutschland gefährden. Der bilaterale Handel hat für die Automobilindustrie eine signifikante Bedeutung. Aus Deutschland wurden im Jahr 2018 insgesamt rund 666.000 Pkw nach Großbritannien exportiert, dies entspricht 13 Prozent der in Deutschland gefertigten Pkw. 88 Prozent der in Großbritannien neu zugelassenen Automobile sind Importe. Zudem wurden 53 Prozent der aus dem Vereinigten Königreich exportierten Pkw in die EU ausgeführt. Ein allgemeiner wirtschaftlicher Abschwung ist in jedem Fall zu erwarten. Die Unsicherheit über die Zeit und Art des Austritts sowie über die zukünftigen Beziehungen beeinträchtigen schon jetzt Produktion und Handel von Automobilen. Unklar sind Auswirkungen auf das Typgenehmigungsverfahren und existierende Freihandelsabkommen.

Daher muss auf jeden Fall ein harter Brexit vermieden, besonnen agiert und Lösungen erarbeitet werden. Weitere Verschiebungen wären dann sinnvoll, wenn damit ein harter Brexit vermieden werden würde. Oberstes Ziel muss die Aufrechterhaltung des freien Warenverkehrs sein – zum Beispiel durch Verbleiben Großbritanniens in Binnenmarkt und Zollunion, die Akzeptanz der Grundfreiheiten seitens Großbritanniens und einen Beitrag in den EU-Haushalt.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Bemühungen um den regelbasierten Handel auf Basis der WTO-Regularien ausweiten und die eigene Industrie stärken.
- Verhandlungen über faire und ausgeglichene Freihandelsabkommen mit den USA und anderen ausgewählten Partnern (etwa Indien, Mercosur und ASEAN) aufnehmen und abschließen.
- Bei Verhandlungen über bilaterale Handelsabkommen sowohl den Zollabbau als auch den Abbau von nichttarifären Handelshemmnissen berücksichtigen.
- Beim Brexit Rechtssicherheit gewährleisten und die Kontinuität des Binnenmarktes anstreben.

Steuer- und Zollpolitik

Steuerliche Herausforderungen der Digitalisierung der Wirtschaft

Die Besteuerung darf in Zukunft kein Hemmnis für die fortschreitende Digitalisierung der Industrie und der Gesamtwirtschaft darstellen; vielmehr müssen Wachstum und Innovationen auf Basis sich zunehmend digitalisierender Geschäftsmodelle gerade auch in der Automobilindustrie durch einen international einheitlichen Besteuerungsansatz auf OECD-Ebene flankiert und gefördert werden. Von steuerverschärfenden europäischen Alleingängen muss Abstand genommen werden.

Europa muss sich, angeführt von Deutschland und Frankreich, dem verstärkten internationalen Steuerwettbewerb stellen. Es bedarf einer vernehmbaren europäischen Antwort nicht zuletzt auf die US-Steuerreform. Europäische Steuerpolitik muss wieder verstärkt als Standortpolitik genutzt und als wachstums- und innovationsfördernd wahrgenommen werden.

Vollendung der EU-Zollunion durch funktionsfähige IT-Union

Die Zollunion ist eine der Säulen des Binnenmarktes. Die Modernisierung der Zollverfahren auf der Grundlage der Entwicklung neuer informationstechnologischer (IT-)Systeme stellt ein wichtiges Element für das Funktionieren der Europäischen Union dar. Diese Modernisierung sollte insbesondere dazu beitragen, die Wirtschaftstätigkeit und das Wachstum zu fördern und die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger der EU zu erhöhen. Diese Vorteile sollten für die Mitgliedsstaaten die erforderlichen Anreize darstellen, um in IT-Systeme für den Zoll zu investieren. Bei der Einführung der neuen IT-Systeme für die Zollunion kam es zu einer Reihe von Verzögerungen, sodass einige der wichtigsten Systeme zu der im Zollkodex der Union (UZK)

festgesetzten Frist im Jahr 2020 nicht verfügbar sein werden. Es besteht inzwischen sogar bereits die Gefahr, dass die neu vorgeschlagene Frist bis 2025 ebenfalls nicht eingehalten werden kann.

Diese Situation stellt für die grenzüberschreitend tätigen Unternehmen der Automobilindustrie in Deutschland und Europa eine erhebliche Beeinträchtigung sowie zusätzliche Belastungen in der Zollabwicklung dar und vermindert die Rechts- und Planungssicherheit. Es besteht hier erheblicher Handlungs- und Verbesserungsbedarf, um die Zollunion nicht nur „auf dem Papier“ bestehen zu lassen, sondern auch in der Unternehmenspraxis. Denn im 21. Jahrhundert ist die Wirtschaftskraft der Zollunion, ohne eine funktionierende IT-Union, nicht mehr gegeben.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Regeln in der Steuerpolitik global abstimmen und alleinige Steuerverschärfung seitens der EU vermeiden.
- Europäische Steuerpolitik als Standortvorteil nutzen.
- In die IT-Systeme für den Zoll investieren.

Umwelt und Technik

Die in Deutschland durch den Straßenverkehr verursachten Stickoxide sind seit 1990 um rund 68 Prozent zurückgegangen. Dies ist nicht zuletzt auf zahlreiche technische Durchbrüche zurückzuführen. So haben die Einführung des Katalysators, die Reduzierung der Betankungsemissionen, der Partikelfilter für Feinstaub, die SCR-Filter in Diesel-Pkw sowie die fortschreitende Optimierung der Motorentechnik dazu geführt, die Schadstoffemissionen trotz stetig steigender Fahrleistungen zu reduzieren.

Emissionen im realen Straßenverkehr

Moderne Fahrzeuge werden schon heute nach den neuesten Euro-6-Anforderungen zertifiziert. Sie erfüllen auch die künftig geltenden Anforderungen im realen Fahrbetrieb („Real Driving Emissions“ – RDE). Die dabei verwendete Straßenmesstechnik ist komplex. In einem Übergangszeitraum gelten daher sogenannte Konformitätsfaktoren (CF). Das Europäische Gericht erster Instanz hat im Dezember 2018 entschieden, dass die über das Komitologieverfahren eingeführten Konformitätsfaktoren unwirksam sind. Die deutsche Automobilindustrie spricht sich daher dafür aus, die Konformitätsfaktoren mittels Mitentscheidungsverfahren zu bestätigen, sodass die Diskrepanz zwischen Laborwerten und RDE-Werten bis 2021 für Pkw und bis 2022 für leichte Nutzfahrzeuge auf CF = 1 (plus Messtoleranz von 0,43) reduziert wird.

Umgebungsluft und Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge

Unabhängig von den Emissionsvorschriften für Pkw schreibt die Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) Grenzwerte für die Umgebungsluft vor. Hierbei sind zwei Grenzwerte zu unterscheiden: Der NO₂-Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm je Kubikmeter Luft und der Stundendurchschnittswert von 200 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Diese Werte sind Grundlage für die Diskussionen und die Verhängung von Fahrverboten in Deutschland und anderen EU-Mitgliedsstaaten. Um den Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge nicht zu gefährden, sollten Fahrverbote unbedingt vermieden werden. Die Flottenerneuerung mit modernen Fahrzeugen ist aus Sicht der Automobilindustrie der schnellste und beste Weg, die Stickoxidemissionen kurzfristig und effektiv zu senken. Darüber hinaus bieten die Optimierung von Verkehrsströmen und die Vermeidung unnötiger Fahrten weitere Reduktionspotenziale. Die Europäische Union kann hier den richtigen Rahmen schaffen, um den Hochlauf von Elektromobilität und den damit verbundenen Ausbau der Ladeinfrastruktur zu fördern. Die Richtlinie für den Aufbau der Infrastruktur für

alternative Kraftstoffe (DAFI) und die Gebäude-Energieeffizienz-Richtlinie (EPBD) reichen nicht aus. Die DAFI muss überarbeitet und ausgeweitet werden. Darüber hinaus sollten auch die EU-Institutionen vorangehen und ihre Fuhrparks entsprechend umstellen.

Bereits in 2017 hat die Europäische Kommission mit der Evaluation der Luftqualitätsrichtlinie begonnen, in der unter anderem Grenzwerte für Schadstoffemissionen in der Luft vorgeschrieben werden. Die Kommission plant, die Evaluation bis Ende 2019 abzuschließen. Sollte die Kommission einen Revisionsvorschlag unterbreiten, sollten nicht die Grenzwerte weiter verschärft, sondern adäquate Förderinstrumente geschaffen werden, um den Hochlauf von neuesten konventionell betriebenen Fahrzeugen, Elektromobilität und anderer emissionsarmer Antriebstechnologien voranzutreiben.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Die schrittweise Absenkung der Konformitätsfaktoren für RDE auf 1 plus Messtoleranz bis 2021 für Pkw und bis 2022 für leichte Nutzfahrzeuge bestätigen.
- Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität ausweiten.
- Verschärfung der Schadstoffgrenzwerte in der Umgebungsluft vermeiden.
- Von einer zusätzlichen Verschärfung der Schadstoffgrenzwerte für Fahrzeuge in einem möglichen Euro-7-Abgasnorm absehen.

Kreislaufwirtschaft, Kunststoff-Rezyklate und REACH

Viele natürliche Ressourcen sind endlich. Gerade auch mit Blick auf die zunehmende Bedeutung der Elektromobilität ist ein nachhaltiger Umgang mit dafür benötigten Ressourcen wichtig. Die deutsche Automobilindustrie setzt sich für ökologische Verantwortung und Wirtschaftlichkeit in der Kreislaufwirtschaft ein. Hierfür bedarf es aber der richtigen, global gültigen Rahmenbedingungen für industrielles Remanufacturing.

Die Europäische Kommission hat im Januar 2018 erstmals eine EU-Kunststoffstrategie angenommen. Produkte eines Recyclingprozesses, sogenannte Rezyklate, finden auch Verwendung in Fahrzeugen. Hierbei muss sich der Einsatz von Kunststoff-Rezyklaten an den Qualitätsanforderungen des jeweiligen Bauteils orientieren. Es darf keine unrealistischen und pauschalen Quotenvorgaben geben. Zudem ist Voraussetzung für die Automobilindustrie, dass Rezyklate in gleichbleibender Qualität und ausreichender Menge über einen angemessenen Zeitraum zur Verfügung gestellt werden können, um Planungssicherheit zu gewährleisten.

Des Weiteren besteht Planungsunsicherheit im Bereich der Chemikalienzulassung („REACH-Verordnung“). So liegt für Chromtrioxid über 1,5 Jahre nach Ablauf des „Sunset Dates“ noch immer keine Kommissionsentscheidung vor. Artikel 9 der EU-Abfallrahmenrichtlinie (2018/851) sieht den Aufbau einer Stoffdatenbank vor. Mit deren Hilfe sollen Verwerter besonders besorgniserregende Stoffe (sog. SVHC) in Erzeugnissen besser ausfindig machen bzw. ausschließen können. Darüber soll das Schließen von Stoffkreisläufen erleichtert werden. Die Industrie muss in den Aufbau einer solchen Datenbank frühzeitig einbezogen werden.

Im Hinblick auf die anstehende Überprüfung der EU-Altfahrzeug-Richtlinie und deren damit einhergehende mögliche Überarbeitung sollte eine Überschneidung mit anderen Gesetzen (z. B. der Batterien-Richtlinie oder die Richtlinie über Elektro- und Elektronik-Altgeräte) vermieden werden. Gesetzliche Vorgaben für den Einsatz von Kunststoff-Rezyklaten in Neufahrzeugen widersprechen marktwirtschaftlichen Prinzipien. Beim Recycling und bei der Verwertung von Fahrzeugen werden mit ca. 95 Prozent schon heute im Vergleich zu anderen komplexen Konsumgütern die höchsten Quoten erreicht. Die gleichbleibende Verfügbarkeit von definierten Qualitäten über lange Lieferzeiträume ist entscheidend für den Einsatz von Rezyklaten. Schon heute sind detaillierte Informationen für Vorbehandlung

und Demontage von Altfahrzeugen für Demontagebetriebe über das International Dismantling Information System (IDIS) vorhanden. Eine Verpflichtung zur Bereitstellung von weiter gehenden Informationen bis hinunter zur Ebene der Fahrgestellnummer ist unverhältnismäßig. Nur ein funktionierender Verwertungsnachweis kann seine gewünschte Lenkungswirkung entfalten und sicherstellen, dass die Altfahrzeuge umweltverträglich in den dafür zertifizierten Demontagebetrieben behandelt werden. Dafür muss die gegenwärtige Praxis geändert werden. Das Instrument Verwertungsnachweis ist zu stärken.

Gerade auch im Hinblick auf die tatsächlichen Umweltauswirkungen von Elektromobilität im Vergleich zu anderen Antriebstechnologien scheint es notwendig, den gesamten Lebensweg in den Blick zu nehmen. Bei der Erarbeitung einer Methodik für eine sogenannte Lebenszyklusanalyse („Life Cycle Assessment“ – LCA) sollte die betroffene Industrie einbezogen werden.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Weltweit anerkannten Rahmen für Remanufacturing schaffen.
- Planungssicherheit bei der Chemikalienzulassung gewährleisten.
- Den Aufbau einer Stoffdatenbank für die Abfallvermeidung von Chemikalien an realistischen Zielen der Kreislaufwirtschaft ausrichten.
- Unrealistische und pauschale Quotenvorgaben von Kunststoff-Rezyklaten in Neufahrzeugen vermeiden.
- Von unverhältnismäßigen Anforderungen an Informationsbereitstellung bei der Demontage von Altfahrzeugen absehen.
- Erarbeitung einer LCA in Abstimmung mit der betroffenen Industrie.

Recht und Finanzmärkte

Nachhaltige Finanzierung

Zur Erreichung der Pariser Klimaziele sind EU-weit ca. 180 Mrd. Euro an zusätzlichen Investitionen nötig. Aus diesem Grund hat die EU-Kommission im März 2018 einen Aktionsplan zur nachhaltigen Finanzierung („Sustainable Finance“) vorgeschlagen, der die Ziele der EU-Agenda für den Klimaschutz und eine nachhaltige Entwicklung unterstützt. Den von der EU-Kommission im Mai 2018 vorgelegten Vorschlag für die Einführung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen verfolgen die Automobilindustrie und die ihr angeschlossenen Autobanken mit großem Interesse. Insbesondere sollen mit dem Vorschlag einheitliche Kriterien etabliert werden für die Feststellung, ob eine Wirtschaftstätigkeit von Unternehmen (ökologisch) nachhaltig ist, um den Übergang der EU-Wirtschaft zu einer umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Kreislaufwirtschaft zu unterstützen.

Nachhaltigkeit – insbesondere deren drei Säulen Umwelt, Soziales und Wirtschaft – entwickeln sich zunehmend zu relevanten Kriterien der Finanzmärkte. Ein rein europäischer regulatorischer Rahmen beinhaltet das Risiko einer strukturellen Benachteiligung europäischer Unternehmen auf dem internationalen Kapitalmarkt. Ein regulatorischer Rahmen auf internationaler Ebene hingegen würde ein globales Handlungsfeld für alle Marktteilnehmer zu schaffen.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Einen globalen Rahmen für nachhaltige Finanzierung schaffen.
- Die spezifischen Interessen der Automobilindustrie berücksichtigen.
- Die Einführung eines Rahmenwerks auf EU-Ebene darf nicht zu einer Benachteiligung und zusätzlichen Belastungen für europäische Unternehmen führen.
- Umsetzung des Rahmenwerks anreizbasiert und nicht sanktionsbasiert gestalten (z. B. keine Aufnahme von „schwarzen Listen“ etc. in den Klassifikationsrahmen).

EU-Verbrauchersammelklage

Den Entwurf der EU-Kommission vom April 2018 für eine kollektive Schadensersatzklage lehnt die Automobilindustrie in der aktuellen Fassung ab. Der Richtlinienentwurf enthält Fehlanreize, die nicht nur zu einer Klageindustrie nach US-Vorbild führen können, sondern sogar weit über das US-System hinausgehen. Bislang ist es Konsens in Europa, dass ein missbräuchlicher Einsatz von Verbrauchersammelklagen verhindert werden soll. Aus deutscher Sicht darf eine EU-Regelung nicht über die jüngst in Deutschland eingeführte Musterfeststellungsklage hinausgehen und im Ergebnis zu einer einseitigen Verschärfung des hiesigen Prozessinstrumentariums führen. Die EU-Richtlinie muss sich auf grenzüberschreitende Fälle beschränken, bei denen Verbraucher aus mindestens zwei Mitgliedsstaaten betroffen sind und diese ein individuelles Mandat zur Klageerhebung erteilt haben. Außerdem müssen die Voraussetzungen für die Klagebefugnis von Klägerorganisationen deutlich strenger gefasst werden, um den Missbrauch durch eine Klageindustrie zu verhindern. Die Möglichkeit zur Unterstützung von Sammelklagen durch Prozessfinanzierer, die Sammelklagen als reines Investment sehen, muss ausgeschlossen sein.

FRAND – konforme Lizenzierung standardessenzieller Patente (SEP) und Unterlassungsverfügungen aus SEP

Mit der zunehmenden Vernetzung von Produkten der Automobilindustrie ist die Nutzung von Telekommunikationsstandards ein wichtiges Thema für diese Industrie. Telekommunikationsstandards sind häufig durch zahlreiche standardessenzielle Patente (SEP) geschützt. Für die Benutzung der Standards muss eine Lizenz zu FRAND („fair, reasonable, and non-discriminatory“)-Bedingungen erworben werden. Ein einheitliches Verständnis davon, was konkret unter solchen FRAND-Bedingungen zu verstehen ist, existiert jedoch derzeit nicht. In der Telekommunikationsbranche führt dies zu zum Teil erbitterten Auseinandersetzungen zwischen Marktteilnehmern, und zwar sowohl innerhalb derselben Stufe der Wertschöpfungskette als auch über die Wertschöpfungsketten hinweg. Für die Automobilindustrie ist es im Rahmen der Vernetzung der Fahrzeuge unerlässlich, Zugang zu den für vernetzte Fahrzeuge erforderlichen Technologien unter vorhersehbaren Bedingungen zu erhalten und Lieferunterbrechungen aufgrund von Unterlassungsansprüchen zu vermeiden.

Den von der Kommission mit ihrer Mitteilung vom November 2017 über den Umgang der EU mit standardessenziellen Patenten und den Einsatz einer Expertengruppe initiierten Prozess, mehr Klarheit für Lizenzgeber und Lizenznehmer von standardessenziellen Patenten zu schaffen, begrüßt der VDA als einen ersten wichtigen Schritt. Um europaweit einheitliche und von allen Marktteilnehmern gestützte Rahmenbedingungen zur Technologiestandardisierung sicherzustellen, die allen Marktteilnehmern effizient Zugang zu standardisierten Technologien bieten, sind weitere Schritte notwendig.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Von einer Verschärfung durch eine EU-Sammelklage absehen.
- Das deutsche Modell einer Musterfeststellungsklage ist ausreichend.

Die deutsche Automobilindustrie empfiehlt:

- Einen Lizenzanspruch für alle Teilnehmer in der Lieferkette, die eine das SEP bzw. SEP-Portfolio implementierende Einheit für ein mit dem Standard konformes Produkt bereitstellen.
- Die Lizenz müsste alle Stufen der gesamten Lieferkette und alle üblichen Nutzungsformen für das standardkonforme Endprodukt abdecken.
- Bei einer Unterlassungsverfügung aus SEP unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte die Angemessenheit prüfen.
- Das Lizenzangebot und die Berechnungsgrundlage für die Lizenzgebühr in transparenter Form und ohne Geheimhaltungsverpflichtung zur Verfügung stellen.
- Die Wertermittlung der Lizenz nach objektiven Vergleichskriterien mit dem Fokus auf den Wert, der in den lizenzierten patentgeschützten Erfindungen liegt, durchführen.
- Geeignete Maßnahmen einführen, um Missbrauch des Systems bei SEP durch sogenannte „Patent Assertion Entities“ (PAE) zu verhindern.

Impressum

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin www.vda.de
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Bildlizenzen	Titel: istockphoto.com/artJazz Seite 6: istockphoto.com/deepblue4you Seite 9: istockphoto.com/kool99 Seite 14: istockphoto.com/xavierarnau
Satz/Layout	DANGEROUS. Werbeagentur GmbH
Stand	Mai 2019

Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de
Twitter @VDA_online