

Manifest des ZDK und Mobilians zur Europawahl 2024

# « Nachhaltige individuelle Mobilität: Neue Wege beschreiten! »



## Inhaltsverzeichnis

Editorial: Die Dynamik der Transformation im Automobil- und Mobilitätssektor	3
Nach dem Green Deal: Europas Blick auf die individuelle Mobilität	5
Erfolgreiche Transformation des Automobilmarktes	6
Faire vertragliche Beziehungen zwischen Herstellern und Autohändlern	8
Aufbau eines europäischen Rahmens für Mobilitätsdaten, der Innovationschancen und Verbraucherschutz miteinander verbindet	11
Gemeinsam der Herausforderung von Ausbildung und Qualifikationen stellen	13
Gemeinsam für mehr Sicherheit auf der Straße	15

## Editorial

### Die Dynamik der Transformation im Automobil- und Mobilitätssektor

Die bevorstehenden Europawahlen am 9. Juni markieren einen entscheidenden Zeitpunkt für die Zukunft des europäischen Automobilsektors. Nach einer Legislaturperiode, die von bedeutenden Herausforderungen wie der Covid-19-Pandemie und weitreichenden Regelungen wie dem Programm „Fit for 55“ und dem Green Deal geprägt war, ist nun die Zeit gekommen, dass die Europäische Union in eine Phase der Stabilität eintritt.

Unsere Dienstleistungen rund um das Auto sind Grundlage für über 4,02 Millionen Arbeitsplätze in der EU. Unsere Unternehmen haben sich neu aufgestellt, um den neuen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Anforderungen gerecht zu werden. Nun ist es entscheidend, diesen Übergang zu einem leistungsstärkeren und nachhaltigeren Europa im Bereich der Mobilität weiterzuentwickeln. Die Ziele sind klar – nun geht es um ihre Umsetzung. Der Automobilsektor -und damit auch das Kfz-Gewerbe- ist dabei von entscheidender Bedeutung.

Europa verfügt über ein erhebliches Innovationspotenzial, wobei Deutschland und Frankreich maßgebliche Treiber sind. Es ist nun an der Zeit, dieses Potential gerade im Bereich der Werkstätten und Handelsunternehmen zu nutzen und zu stärken. Dies erfordert Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie die Förderung innovativer Technologien, um Europa zur Vorreiterrolle im Mobilitätssektor zu verhelfen. Dabei ist es wichtig, die Bedeutung der Dienstleistungen rund um die Mobilität auch im institutionellen Dialog anzuerkennen und ihre wachsende Rolle bei der Wertschöpfung zu berücksichtigen.

Die Zusammenarbeit zwischen politischen und wirtschaftlichen Akteuren muss verbessert werden, um das Kfz-Gewerbe zu fördern und gleichzeitig einen stabilen und investitionsfreundlichen Regulierungsrahmen zu gewährleisten. Die Einrichtung europäischer Task Forces, bestehend aus Vertretern der Kommission, EU-Parlamentariern, Vertretern der Mitgliedstaaten, des Kfz-Gewerbes und von Industrieakteuren, könnte dazu beitragen, eine effiziente Entwicklung der Rahmenbedingungen auf dem gesamten Kontinent sicherzustellen.

Die Dekarbonisierung des Fahrzeugbestands stellt eine große Herausforderung dar, die einen Übergang zu saubereren Antriebsarten erfordert. Dieser Übergang muss technologieoffen erfolgen, unter Berücksichtigung der Vielfalt aller verfügbaren Technologien und Förderung der Nachhaltigkeit durch Maßnahmen wie der Wiederverwendung von Ersatzteilen.

Alles in allem muss die nächste Amtszeit der EU eine Zeit des Handelns und der Zusammenarbeit sein, um ein nachhaltigeres, innovativeres und integrativeres Europa der Mobilität zu schaffen. Wir haben die einmalige Gelegenheit, die Zukunft unserer Automobilbranche zu gestalten und zum Übergang in eine nachhaltigere und wohlhabendere Zukunft für alle beizutragen.

Francis Bartholomé  
Präsident von Mobilians

Arne Joswig  
Präsident des ZDK

Xavier Horent  
Generaldirektor von Mobilians

Dr Kurt Christian Scheel  
Hauptgeschäftsführer des ZDK

# Fit for 55

## Nach dem Green Deal: Europas Blick auf die individuelle Mobilität

Europa hat sich auf einem klaren Kurs in Richtung ökologischer Transformation festgelegt. Mit dem Green Deal und dem Programm „Fit for 55“ hat die Europäische Union langfristige Initiativen ins Leben gerufen, die das Gesicht der individuellen Mobilität von Millionen von Menschen über den Kontinent hinweg prägen werden. Diese Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen werden den Verkehrssektor revolutionieren.

Die Zielsetzung, bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral zu sein, stellt die Automobilbranche vor eine beispiellose Herausforderung. Das Programm „Fit for 55“, das darauf abzielt, die bereits bestehenden Ziele zur Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu stärken und die Bemühungen zur Erreichung der Kohlenstoffneutralität bis 2050 zu intensivieren, hat weitreichende Auswirkungen. Durch die Festlegung des Endes des Verkaufs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bis 2035 hat sich Europa auf nur einen technologischen Weg in eine emissionsfreie Zukunft festgelegt.

Diese Regulierung sieht auch eine Überprüfungsklausel für 2026 vor, die sicherstellen soll, dass die Fortschritte auf dem Weg zu den Emissionszielen unter Berücksichtigung der Entwicklungen der Technologien und der Märkte bewertet werden. Zusätzlich gilt die Zusage der EU-Kommission, dass CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe auch nach 2035 zugelassen werden sollen, was alternative Technologien wie E-Fuels und Biokraftstoffe in den Fokus rückt.

Dieser Überprüfung 2026 kommt große Bedeutung zu, um den sich wandelnden Automobilmarkt zu berücksichtigen. Sie soll sicherstellen, dass die Ziele realistisch sind und die Entwicklung auf den Märkten und den technologischen Fortschritt widerspiegeln. Angesichts der praktischen Probleme und den Bedenken vieler Kunden im Zusammenhang mit dem schnellen Hochlauf von Elektrofahrzeugen ist es wichtig, den Grundsatz der Technologieoffenheit zu bekräftigen.

Besondere Aufmerksamkeit verdient auch der Bereich der Nutzfahrzeuge. Während die Branche bereits große Anstrengungen unternommen hat, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und alternative Antriebe zu entwickeln, steht dieser Sektor vor weiteren schwerwiegenden Herausforderungen. Eine Harmonisierung der Maßnahmen auf europäischer Ebene sowie Anreize für die Dekarbonisierung des Fuhrparks und die Errichtung von Infrastruktur sind dringend erforderlich.

Die Besteuerung auf europäischer Ebene muss überarbeitet werden, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Steuervorteile für emissionsarme Fahrzeuge und Investitionen in grüne Infrastrukturen sind entscheidend. Es ist wichtig, die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten zu verringern, um zu einem wirksamen und fairen Förderumfeld in Europa zu kommen.

Gerade für den südeuropäischen Markt ist die Entwicklung von Vorschriften für die Nach- und Umrüstung von Fahrzeugen mit Verbrennermotoren zu E-Fahrzeugen ebenfalls wichtig. Ein einheitlicher europäischer Rahmen würde Innovationen und Investitionen fördern und gleichzeitig die Sicherheit und Leistung der umgerüsteten Fahrzeuge gewährleisten.

In dieser Zeit des Wandels wird die Zusammenarbeit zwischen Regierungen, Industrie, Verbrauchern und NGOs entscheidend sein. Europa hat die Chance, eine Zukunft zu gestalten, in der individuelle Mobilität und Klimaschutz Hand in Hand gehen.

## Erfolgreiche Transformation des Automobilmarktes

Obwohl alle europäischen Länder die Ambitionen von „Fit for 55“ übernommen haben, wird nun deutlich, dass die Lücke zwischen Zielen und Instrumenten ohne Anpassungen auf verschiedenen Ebenen besonders schwer zu schließen sein wird. Das politische Ziel, bis 2030 in Deutschland 15 Millionen Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, erscheint nicht mehr erreichbar, und in Frankreich werden Elektroautos bis 2023 nur 16 % der Neuzulassungen ausmachen, da sie für die meisten Haushalte immer noch unerschwinglich sind.

Krisen und Unsicherheiten haben den Erfolg dieser Technologie verlangsamt, und die hohen Anschaffungskosten sowie der Mangel an günstigen Fahrzeugen schrecken potenzielle Kunden ab. Dies wird durch die aktuellen Zulassungszahlen und die Kritik an den als unzureichend empfundenen nationalen Finanzierungsprogrammen, dem zu langsamen Ausbau der Ladeinfrastruktur, den Problemen mit der Reichweite der Fahrzeuge, der Unsicherheit bezüglich des Restwerts und anderen Faktoren verstärkt.

Im Jahr 2023 übertrafen die Verkäufe von neuen Elektroautos erstmals die Verkäufe von Dieselfahrzeugen für das Gesamtjahr. Sie machten in den zwölf Monaten von Januar bis Dezember 14,6 % der Gesamtverkäufe aus, gegenüber 12,1 % im Vorjahr. Dieser Trend bestätigt die zunehmende Bedeutung von Elektroautos, deren Marktanteil in den Jahren 2021 und 2019 deutlich niedriger lag. Insgesamt wurden 2023 in Europa mehr als 1,5 Millionen Einheiten verkauft, ein Anstieg von 37 % im Vergleich zum Vorjahr. Im Dezember verzeichneten die Verkäufe neuer Elektroautos jedoch erstmals seit April 2020 einen Rückgang und fielen im Jahresvergleich um 16,9 % auf 160.700 verkaufte Einheiten. Dieser Rückgang ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen, darunter das Auslaufen staatlicher Subventionen in Deutschland und dem daraus resultierenden Einbruch bei den Verkaufszahlen in diesem Land.

Trotz des Anstiegs der Verkaufszahlen von Elektroautos in Frankreich dominieren benzinbetriebene Fahrzeuge mit einem Anteil von 35,3 % an den Gesamtverkäufen weiterhin deutlich. Auch Hybridautos verzeichneten einen deutlichen Anstieg und erreichten einen Marktanteil von 25,8 %. Die Autohersteller haben ihr Angebot an Hybrid- und Elektroautos verstärkt, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, da der Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotor in Europa im Jahr

---

2035 verboten sein wird.

Obwohl Norwegen mit einem Marktanteil von über 83 % an der Spitze liegt, hat sich der europäische Neuwagenmarkt bis 2023 um 13,9 % erholt, wobei Italien, Spanien und Frankreich zweistellige Zuwächse verzeichneten. Deutschland hingegen verzeichnete einen bescheideneren Anstieg von nur 7,3 %, hauptsächlich aufgrund einer schwachen Leistung im Dezember.

Die Kundenakzeptanz von Elektrofahrzeugen ist fast überall in Europa noch zu gering, und es gibt keinen einheitlichen Ansatz, um dieses Problem anzugehen. Die größten Hindernisse sind die hohen Fahrzeugpreise, die unzureichende Ladeinfrastruktur und Reichweite sowie fortbestehende Zweifel an der Nachhaltigkeit der Elektromobilität. Die Politik muss dringend eingreifen, um das Vertrauen der Verbraucher in die Elektromobilität zu stärken.

Der ZDK und Mobilians unterstützen das Ziel der EU, die Klimaziele zu erreichen, und betonen die Notwendigkeit, alternative Technologien zu fördern und alternative Kraftstoffe zuzulassen. Eine bessere Entwicklung der Ladeinfrastruktur und eine transparente Kennzeichnung von wiederverwendeten Teilen sind weitere entscheidende Schritte auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Automobilindustrie in Europa.

# Faire vertragliche Beziehungen zwischen Herstellern und Autohändlern

Unsere Unternehmen sind der Eckpfeiler einer umweltfreundlicheren Mobilität: Sie sorgen für den Verkauf der Fahrzeuge, stehen täglich in Kontakt mit den Nutzern, um ihnen den Kauf von umweltfreundlicheren Fahrzeugen zu ermöglichen, und sind auch ein Partner des Staates, wenn sie, wie in Frankreich, Beihilfen wie den Umweltbonus vorstrecken. Da sie untrennbar mit der Industrie verbunden sind, schaffen sie die Voraussetzungen für eine erschwingliche nachhaltige Mobilität im Dienste der Beschäftigung und der Dynamik vor Ort. Sie sind die Garanten für einen kundennahen und qualitativ hochwertigen Service. Die Nähe unserer Unternehmen zu ihren Kunden bleibt in der Tat eines der wichtigsten Kriterien für den Kauf eines Fahrzeugs, sei es ein Neu- oder ein Gebrauchtwagen. Diese Nähe gehört zu den wichtigsten Erwartungen der Verbraucher, nicht nur beim Kauf eines Fahrzeugs, sondern auch in Bezug auf einen qualitativ hochwertigen Kundendienst. Die Stärken des bestehenden, bewährten Netzes liegen in einem umfassenden Angebot vor Ort und einem breiten Spektrum an Dienstleistungen in der Stadt und auf dem Land.

Die im Mai 2022 veröffentlichte EU-Verordnung zur Freistellung von Vertriebsvereinbarungen Nr. 2022-720, die die bis zum 31. Mai 2034 geltende EU-Verordnung 330/2010 ersetzt, war das Ergebnis eines von der Europäischen Kommission im Jahr 2018 eingeleiteten Konsultationsprozesses, an dem Mobilians und der ZDK maßgeblich beteiligt waren. Dieser Text bildet den Rahmen für Vereinbarungen zwischen Herstellern und Händlern. Er macht präzise Vorgaben, die sich zum einen auf Vertriebsvereinbarungen und zum anderen auf Agentur- oder Provisionsverträge beziehen.

Die wichtigste Regelung besteht darin, dass die hohen finanziellen und kommerziellen Investitionen und Risiken, die von den Autohändlern getätigt werden (Finanzierung von Lagerbeständen, Immobilienkosten usw.), von den Autoherstellern fair ausgeglichen werden müssen.

Eine Reihe von Automobilherstellern haben anstelle der bisher für den Verkauf von Neufahrzeugen üblichen selektiven Vertriebsverträge Agentur- oder Kommissionsverträge eingeführt oder beabsichtigen, dies zu tun. Einer der Hauptgründe für die Hersteller, auf solche Verträge zurückzugreifen, ist der Wunsch, den Einzelhandelspreis von Neufahrzeugen zu kontrollieren, um eine Nettopreispolitik zu betreiben, die den markeninternen Wettbewerb zwischen Händlern und Kundenrabatten ein Ende setzt. Unsere Unternehmen sehen diese Entwicklung mit Sorge: Die bisherigen Diskussionen zeigen, dass einige Automobilhersteller versuchen, einen Teil der Wertschöpfung des Handels nicht mehr angemessen zu vergüten.

## Für einen sicheren europäischen und nationalen Regulierungsrahmen

Die EU-Verordnung bietet einen klaren Rahmen für die Beziehungen zwischen Herstellern und Händlern für das kommende Jahrzehnt.

Heute ist es mehr denn je von entscheidender Bedeutung, dass sich Industrie und Handel gemeinsam neu erfinden. Nur das Bewusstsein einer echten Schicksalsgemeinschaft wird es ermöglichen, eine Dynamik in Gang zu setzen, die den aktuellen Herausforderungen gerecht wird.

Die Hersteller verlangen von den Unternehmen der Vertriebsnetze hohe Investitionen, um Kriterien zu erfüllen, die den Verbrauchern einen qualitativ hochwertigen und kundennahen Service garantieren und ihr Markenimage reflektieren. Die Investitionslast wird somit von den Herstellern den Händlern überlassen, die mit den von ihnen eingesetzten Mitteln einen lokalen Kundenstamm für die Marke aufbauen.

Einige Mitgliedsstaaten haben gesetzliche Bestimmungen in ihr nationales Recht aufgenommen, die die Verpflichtung der Hersteller oder Importeure vorsehen, die von ihren Händlern getätigten nicht amortisierten Investitionen zu entschädigen und/oder einen Anspruch auf Ausgleichsentschädigung zugunsten der Händler bei Vertragsende sowie einen Rahmen für die Modalitäten der Übertragung ihres Unternehmens durch die Händler vorsehen.

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die von den Händlern getätigten Investitionen in den Verkauf von Autos und die Förderung des Markenimages des Herstellers in der Vergütungsstruktur angemessen widerspiegelt werden. In der kommenden Amtszeit wird die Kommission im Rahmen der Evaluierung der MVBBER (Motor Vehicle Block Exemption Regulation) eine Bestandsaufnahme vornehmen. Es ist wichtig, dass die Regulierung auf europäischer Ebene die erheblichen Investitionen der Händler in ihre Infrastruktur, ihre Humanressourcen und ihre Marketingaktivitäten anerkennt und sicherstellt, dass sie faire und angemessene Gewinnspannen erzielen können. Diese Maßnahmen werden dazu beitragen, ein ausgewogenes und wettbewerbsfähiges Handelsumfeld zu erhalten, Innovationen zu fördern und die Interessen der Verbraucher zu schützen, indem sie den Zugang zu einer vielfältigen Palette von Fahrzeugen und Dienstleistungen gewährleisten. Diese Bestimmungen tragen dazu bei, ein faires Gleichgewicht zwischen den Parteien herzustellen.

In diesem Rahmen sollten auch spezifische nationale Maßnahmen in den europäischen Ländern geprüft werden, mit denen diese Ziele erreicht werden können, insbesondere in Frankreich, wo ein Dialog zwischen Herstellern und Händlern eingeleitet wurde, um zu einer Einigung zu gelangen.

## Synergien nutzen, um den Herausforderungen der Zukunft zu begegnen

Mehr denn je erfordern die zahlreichen Vorschriften, die auf europäischer Ebene in Kraft sind, die Notwendigkeit der Solidarität zwischen den Akteuren. In diesem Zusammenhang erscheint die

---

Einrichtung eines Forums, in dem Vertreter der Automobilhersteller, des Kfz-Gewerbes und der europäischen Institutionen zusammenkommen, als Voraussetzung, um die aktuellen Herausforderungen zu diskutieren und kollaborative Lösungen zu finden. Die Akteure der Branche müssen zusammenarbeiten, um die aktuellen Herausforderungen zu bewältigen und eine solide Grundlage für die Erhaltung des wirtschaftlichen Gleichgewichts, den Fortbestand der Unternehmen und den Schutz der Arbeitsplätze innerhalb der Automobilbranche zu schaffen. Ein solches Forum, bei dem auch die Europäische Kommission anwesend ist, sollte allen Akteuren des Automobil-Ökosystems die Möglichkeit bieten, die Maßnahmen zu erörtern, die für eine nachhaltige und erschwingliche individuelle Mobilität erforderlich sind.

# Aufbau eines europäischen Rahmens für Mobilitätsdaten, der Innovationschancen und Verbraucherschutz miteinander verbindet

Die Automobil- und Mobilitätsdienstleistungsbranche erfährt derzeit einen tiefgreifenden digitalen Wandel. Vernetzte Fahrzeuge dominieren zunehmend den Automobilmarkt. Die EU steht vor der Herausforderung, eine faire Regelung für den Zugang zu Daten im Fahrzeug zu schaffen. Der ZDK und Mobilians heben die Bedeutung eines fairen Datenzugangs hervor und betonen ihre tiefgreifenden Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Elektromobilität, die ökologische Nachhaltigkeit und die Entwicklung zukünftiger Mobilitätsmodelle.

**Mobilität als einer der wichtigsten datenliefernden Sektoren.**

Technologische Fortschritte führen zu einer Veränderung der Praktiken der Nutzer und veranlassen sie dazu, ihre Erwartungen in Bezug auf Sicherheit, Umweltfreundlichkeit, Intermodalität der Verkehrsmittel, aber auch und vor allem in Bezug auf Dienstleistungen neu zu überdenken. Folglich steht die nachgelagerte Automobilbranche, die in direktem Kontakt mit den Nutzern steht, im Zentrum dieser Veränderungen.

Das Auftauchen vernetzter und in Zukunft auch autonomer Fahrzeuge auf dem Mobilitätsmarkt hat jedoch neue Probleme für den nachgelagerten Automobilsektor geschaffen, die sich hauptsächlich um den Zugang zu und die Nutzung von Daten drehen, die das Fahrzeug aussendet.

Von der Sicherheit des Fahrers und des Fahrzeugs (vorausschauende Wartung, Warnungen vor Fehlfunktionen, Erkennung der Anwesenheit anderer Fahrzeuge usw.), über Informationen über die Verkehrsbedingungen (Eisregen, verzernte Straßen usw.) bis hin zur Einhaltung von Umweltvorschriften (z. B. Lärm): Das Spektrum der Dienstleistungen, die durch das Sammeln und Verarbeiten der von Fahrzeugen und Autofahrern abgegebenen Daten angeboten werden, ist beträchtlich und wird für unsere Kunden zunehmend unverzichtbar.

Das mit dem Aufkommen dieser Fahrzeuge verbundene wirtschaftliche Potenzial und das Risiko, von wichtigen Märkten ausgeschlossen zu werden, veranlassen die Akteure der Automobilbranche, sich auf technischer Ebene zu positionieren. Gleichzeitig sind die rechtlichen und normativen Aspekte im Zusammenhang mit diesen Technologien Gegenstand heftiger Diskussionen, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene.

Das vernetzte Fahrzeug stellt eine große Chance dar, sowohl für die Industrie als auch für die damit verbundenen Dienstleistungen. Sein wirtschaftliches Potenzial ist immens und wird auf mehrere

hundert Milliarden Euro geschätzt, zwischen dem Verkauf der Fahrzeuge und der Entwicklung der damit verbundenen Dienstleistungen, vorausgesetzt, dass die Nutzung dieser Technologien nicht auf einige wenige Betreiber beschränkt bleibt, sondern sich alle Kategorien von Akteuren der Branche darin entwickeln können.

## Förderung von Innovation und fairem Wettbewerb

Die nachgelagerten Sektoren plädieren für einen gesunden und offenen Dienstleistungsmarkt, d. h. einen freien und fairen Wettbewerb aller beteiligten Akteure. Das dem "erweiterten Fahrzeug" zugrunde liegende Wirtschaftsmodell kann schnell zu Abhängigkeiten vom Hersteller führen, der allein die Bedingungen, einschließlich der Preise, für den Datenzugang festlegen kann. Da die vernetzten Dienste direkt von den Daten und der Nutzung durch die Akteure abhängen, können derzeit nur die vom Hersteller zugelassenen Akteure Dienste anbieten.

Um Zugang zu den Daten zu erhalten, müssen heute die Akteure den Herstellern ihr Projekt oder ihre Dienstleistungsangebote offenlegen, um deren Zustimmung zu erhalten. Abgesehen von der Schwierigkeit für die nachgeschalteten Akteure, ob vom Hersteller autorisiert oder nicht, neue Dienstleistungen anzubieten, besteht für diese Akteure die objektive Gefahr eines Verlusts der Wertschöpfung: Die Grenze zwischen technischen Daten und Nutzungs- oder digitalen Daten wird immer unsicherer. Dies zeigt sich bereits bei den Daten, die - oft gegen Entgelt - über den sogenannten OBD-Port (On-Board-Diagnose) zugänglich sind. So kann die Fähigkeit, am Fahrzeug zu arbeiten, einschließlich einfacher Wartungsarbeiten, für die Betreiber in Frage gestellt werden, wenn ihnen der Zugang zu bestimmten Daten verweigert wird. Dieser Zugang ist für vernetzte Fahrzeuge jedoch nicht ausreichend. Daher setzen wir uns für das Konzept der sicheren Fahrzeugtelematikplattform (S-OTP) ein, mit dem zahlreiche Basisdienste im Fahrzeug (z. B. Rechenleistung, Speicherplatz, Schnittstellen zu Aktoren und Sensoren), Schnittstellen zum Fahrer (Fahrzeugdisplay und Bedienelemente) sowie ein klares und sicheres Zugriffs- und Berechtigungskonzept für eine vertrauliche, transparente und sichere Regelung des Zugriffs auf Fahrzeugdaten und -funktionen für unsere Unternehmen zugänglich sind. Dieses ermöglicht es, den Zugriff auf vernetzte Fahrzeugdaten und -funktionen zu gewähren, und zwar ohne zusätzliche Hardware und mit größtmöglicher technischer Sicherheit.

Darüber hinaus besteht für die Betreiber, die Zugang haben werden, das Risiko einer diskriminierenden Behandlung. Beispielsweise kann vorausschauende Wartung (z. B. Warnmeldungen auf dem Bordbildschirm) den Verbraucher zu einem bestimmten Betreiber lenken. Langfristig besteht das Risiko, dass sich ein gefangenes Ökosystem entwickelt. In diesem Fall würden nach mehreren Hochrechnungen für Frankreich und Deutschland in jedem dieser Länder über 40 000 zusätzliche Arbeitsplätze verloren gehen.

# Gemeinsam der Herausforderung von Ausbildung und Qualifikationen stellen

Die Ausbildung in der Automobilbranche bietet jungen Menschen einen sicheren Weg zu einer gut bezahlten und nachhaltigen Beschäftigung. Trotz der vielversprechenden Aussichten bleiben jedoch viele Lehrstellen unbesetzt. Um dieses Problem zu beheben und die Ausbildung in der Automobilbranche zu stärken, sind konkrete Maßnahmen auf europäischer Ebene erforderlich.

Der Übergang der Mobilität erfordert einen Kompetenzaufbau in ganz Europa.

Viele Arbeitsplätze in unseren Betrieben werden sich stark verändern, da die Auswirkungen der Elektrifizierung, der Digitalisierung und der zunehmenden Überalterung des Fahrzeugbestands zusammentreffen. Vor dem Hintergrund, dass die Neuwagenverkäufe auch in Zukunft im Vergleich zu 2019 und zum Vor-Covid-Zeitraum niedriger liegen werden, wird es zu einem Rückgang der Beschäftigung, insbesondere im Verkauf und in den technischen Funktionen kommen.

Auch neue Fähigkeiten werden wichtiger, insbesondere im Bereich Digitalisierung und Elektrifizierung. Beschäftigte aus betroffenen Teilbranchen brauchen Zukunftsperspektiven, etwa durch berufliche Umschulungsmaßnahmen.

Die folgenden Punkte sind für unseren Sektor von besonderer Bedeutung:

- Verbesserung der Gleichwertigkeit von beruflicher und akademischer Bildung,
- Stärkung der Berufsbildungszentren, die speziell auf die Mobilität von Fahrzeugen ausgerichtet sind, durch eine moderne technische und strukturelle Ausstattung sowie eine ausreichende Zahl von Lehrkräften,
- Mithilfe eines europäischen Programmrahmens neue Inhalte für die Aus- und Weiterbildung umsetzen,
- Die Qualifikationen von Lehrern und Ausbildern verbessern,
- Zusätzliche Zielgruppen ansprechen und aktivieren,
- Auf dem Weg zu einem „Europa der Kompetenzen“.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit muss verbessert werden, um qualifizierte Arbeitskräfte effektiv anzuwerben und zu fördern. Es sollte ein EU-weites Netzwerk aufgebaut werden, um talentierte Menschen zu identifizieren, anzuwerben und ihre Entwicklung zu fördern. Gleichzeitig ist es wichtig, die Unterstützung für die Entwicklung von Ausbildungs- und Studiengängen zu intensivieren, um sicherzustellen, dass die Ausbildung stets den höchsten Qualitätsstandards entspricht und es nicht zu einer "Nivellierung nach unten" kommt.

Besonderes Augenmerk sollte auf zukunftssträchtige Ausbildungsbereiche gelegt werden, wie z. B. die Kalibrierung und Wartung von Fahrerassistenzsystemen und die Reparatur von Hochspannungsbatterien sowie andere nachhaltige Reparaturen. Die Initiativen der Europäischen Kommission zur Fahrzeugsicherheit sollten direkt mit Programmen zur Förderung der Berufsausbildung in diesen Bereichen verknüpft werden, um einen besseren Bildungsstandard in Europa zu schaffen.

Ein besonderer Schwerpunkt sollte auf die Digitalisierung in der Ausbildung gelegt werden. In Europa gibt es bereits 56 Millionen vernetzte Fahrzeuge, und bis 2030 soll diese Zahl auf über 115 Millionen ansteigen. Um diese Autos professionell zu verkaufen, zu warten und zu reparieren, muss ein europäischer Aktionsplan zur Förderung der Ausbildung für vernetzte Fahrzeuge entwickelt werden, zusammen mit einem europäischen Rechtsrahmen für den Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen. Mobilians und das ZDK stellen zu diesem Zweck ihr Fachwissen zur Verfügung.

Exzellenzinitiativen wie World und Euro Skills sollten weiterhin gefördert und stärker in den Vordergrund gerückt werden, um junge Menschen für eine Ausbildung in der Automobilbranche zu begeistern. Darüber hinaus sollte auf EU-Ebene ein Koordinierungsprogramm eingeführt werden, das Schulabbrechern dabei hilft, eine geeignete Lehrstelle in ganz Europa zu finden. Dieses Programm könnte auch Sprachkurse umfassen, um die Mobilität der Auszubildenden in Europa zu erhöhen und den Zugang zu Ausbildungsmöglichkeiten zu verbessern.

Durch die Umsetzung dieser Forderungen kann die EU dazu beitragen, die Attraktivität und Qualität der Ausbildung in der Automobilbranche zu erhöhen und die qualifizierten Arbeitnehmer von morgen optimal auf die Herausforderungen der Mobilität von morgen vorzubereiten.

# Gemeinsam für mehr Sicherheit auf der Straße

Die Straßenverkehrssicherheit ist derzeit Gegenstand einer wichtigen Debatte, insbesondere in Frankreich. Angesichts der anhaltenden Herausforderungen bei der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit scheint es entscheidend zu sein, Vorschläge für ein Programm zur Fahrerausbildung zu machen, das zu sichereren Straßen führt.

## Bildung und Sensibilisierung

Wir empfehlen eine Intensivierung der Kommunikationskampagnen zu den Herausforderungen der Verkehrserziehung, um Fahrer, insbesondere junge Menschen, für die Risiken im Straßenverkehr zu sensibilisieren. Interaktive Programme und Bildungspartnerschaften werden dazu beitragen, verantwortungsbewusste Fahrer auszubilden.

## Technologie schafft Sicherheit

Die Integration fortschrittlicher Technologien, wie etwa Fahrerassistenzsysteme (ADAS), in die Führerscheinausbildung ist eine Priorität. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass diese Sicherheitsmerkmale in den Fahrzeugen allgemein verbreitet werden, um die Reaktionsfähigkeit der Fahrer zu verbessern und die Unfallgefahr zu verringern.

## Anpassung der Straßeninfrastruktur

Die Verbesserung der Straßeninfrastruktur im Dienste der Verkehrssicherheit ist von entscheidender Bedeutung. Gezielte Investitionen in die Modernisierung und Instandhaltung von Straßen, die Elemente wie besser sichtbare Beschilderungen und verbesserte Sicherheitsmerkmale beinhalten, sollten von der Europäischen Union gefördert und unterstützt werden.

## Die technische Fahrzeugkontrolle als Grundpfeiler der Verkehrssicherheit in Deutschland und Europa

Die regelmäßige technische Überprüfung von Fahrzeugen ist eine staatliche Aufgabe, die in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union einheitlich und unter gleichen Prüfbedingungen durchgeführt wird. Seit vielen Jahrzehnten trägt sie dazu bei, dass die Vorschriften eingehalten werden, die Verkehrssicherheit gewährleistet ist und die Umweltauswirkungen der Fahrzeuge über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg minimiert werden. Dieses System soll sicherstellen, dass Fahrzeuge während ihrer Nutzungsdauer in einem sicheren und umweltfreundlichen Zustand bleiben.

Die technische Fahrzeugkontrolle ist von entscheidender Bedeutung, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten und sicherzustellen, dass Fahrzeuge umweltfreundlich betrieben

werden. Mit den immer strengeren Sicherheits- und Emissionsvorschriften in der EU werden die Fahrzeuge technisch immer komplexer. Um diesen Entwicklungen gerecht zu werden, sind Anpassungen der Vorschriften für die technische Fahrzeugkontrolle erforderlich. Aus diesem Grund führt die EU derzeit eine Evaluierung durch, um festzustellen, ob die bisherigen Bestimmungen angemessen waren und einen Mehrwert für die Verkehrssicherheit bieten. Dabei wird auch geprüft, ob die Vorschriften noch relevant sind, um den gestiegenen technologischen Anforderungen gerecht zu werden.

Um mit der technologischen Entwicklung Schritt zu halten, sollten die Methoden zur Fahrzeugkontrolle angepasst werden. Neue Ansätze könnten in Betracht gezogen werden, wie beispielsweise die stärkere Nutzung der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeugs, um auf den Fahrzeugzustand und die Betriebsdaten zuzugreifen. Dies ist entscheidend, um sicherzustellen, dass Fahrzeuge ihre erweiterten Sicherheitsmerkmale während ihrer gesamten Lebensdauer beibehalten.

Für die kommenden Jahre sind Weiterentwicklungen der EU-Gesetzgebung geplant. Dabei werden verschiedene Aspekte diskutiert, darunter die Überprüfung sicherheitsrelevanter elektronischer Bauteile, neue Methoden zur Messung von Abgasemissionen und die Bekämpfung von Betrug. Eine enge Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie und allen anderen Akteuren ist entscheidend, um effektive und praktikable Lösungen zu gewährleisten und eine effiziente Durchführung der Fahrzeugkontrolle zu gewährleisten.

# Herausgeber:

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe  
(ZDK)

Franz-Lohe-Str. 21  
53129 Bonn/Deutschland  
[www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de)

Mobilians – Les entreprises de la mobilité

43 bis route de Vaugirard  
CS 80016  
92197 Meudon Cedex/France  
[www.mobilians.fr](http://www.mobilians.fr)

Foto: StudiO / Shutterstock

© Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung der Herausgeber.