

Stellungnahme

Anhörung zu „Nationale Spielräume bei der Umsetzung des europäischen Gesetzes über Künstliche Intelligenz“



Berlin, Mai 2024

Executive Summary

Am 15. Mai 2024 findet eine Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Digitales im Deutschen Bundestag zum Thema „Nationale Spielräume bei der Umsetzung des europäischen Gesetzes über Künstliche Intelligenz“ statt. Gerne beteiligt sich der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) mit einer Stellungnahme an dieser zentralen Debatte für die Zukunft der Automobilindustrie.

Denn die europäische KI-Verordnung (KI-VO, engl. AI-Act) wird massive Auswirkungen auf die Unternehmen der Automobil- und Zuliefererindustrie haben. Vor diesem Hintergrund ist eine praxistaugliche und innovationsfreundliche Umsetzung des AI-Acts in nationales Recht erforderlich, da andernfalls ein Verlust an Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit droht.

1. Aus Perspektive der Automobilindustrie sind dringend branchenspezifische Leitlinien/ Guidelines erforderlich, um mehr Rechtssicherheit in der Anwendung der Regulierung, aber auch in der einheitlichen Ausgestaltung auf nationaler Ebene in den EU-Staaten zu schaffen. In die Entwicklung dieser Guidelines sollte die Expertise der Unternehmen der Automobilindustrie einfließen.
2. Die einzurichtenden Behörden sind zeitnah mit genügend Fachpersonal auszustatten. Andernfalls droht die Entstehung von fachlichen Engpässen und langen Wartezeiten bei der Zulassung. Es wäre zielführend, auch Vertreter/innen der Automobilindustrie in das europäische Scientific Advisory Board zu entsenden.
3. Die Verantwortung für die nationale Durchsetzung sollte der Bundesnetzagentur (BNetzA) übertragen werden, die absehbar auch eine führende Rolle als Datenkoordinator bei der Durchsetzung des Data Acts spielen wird. Wie auch beim Data Act ist für eine effiziente und wirksame Durchsetzung jedoch zusätzlich auch die verpflichtende Einbindung der Expertise des Kraftfahrbundesamts (KBA) als sektoraler Behörde erforderlich. Dabei sollte der BNetzA als Datenkoordinator die Federführung übertragen werden, während das KBA für die sektorspezifischen, insbesondere fahrzeugtechnischen Fragestellungen Verantwortung tragen sollte.
4. Der New Legislative Framework (NLF) für die Konformitätsbewertung von Produkten in der Europäischen Union muss auch für KI-Systeme konsequent umgesetzt werden, d.h. in erster Linie den Wirtschaftsakteuren die Möglichkeit der Selbstzertifizierung im Wege der CE-Kennzeichnung und über Inspektionsstellen des Typs C gemäß DIN EN ISO/IEC 17020 zu ermöglichen.
5. Die Bundesregierung sollte darauf hinarbeiten, möglichst viele Regulatory Sandboxes in unterschiedlichen Bundesländern einzurichten und dabei auch Großunternehmen Zugang ermöglichen. Sandboxes stellen einen wesentlichen Schritt zur Sicherstellung von internationaler Wettbewerbsfähigkeit dar.
6. Priorität hat jetzt die Konkretisierung der Anforderungen durch einheitliche europäische Normen, damit Anbieter und Anwender von KI-Systemen, aber auch Prüforganisationen und Behörden Rechtssicherheit haben.
7. Durch (nationale) Konkretisierungen darf der durch den Text der KI-VO vorgegebene Grad an Regulierung nicht weiter verschärft werden.

Inhaltsangabe

1	Strategische Bedeutung von Künstlicher Intelligenz (KI) für die Automobilindustrie	4
2	Perspektive der Automobilindustrie auf die Themen der Anhörung	4
3	Zusammenfassung	9

1 Strategische Bedeutung von Künstlicher Intelligenz (KI) für die Automobilindustrie

Für die Automobilindustrie ist Künstliche Intelligenz (KI) eine Schlüsseltechnologie, die bereits heute umfassend eingesetzt wird. Es gibt Use-Cases entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette: in der Produktion (Predictive Maintenance oder bei Produktion/ Qualitäts- sicherung von Teilen), im Design (z.B. generative KI zum Design von Felgen), im Fahrzeug (z.B. Infotainment und Sprachassistenten) und im Fahrzeugumfeld (Frontkameras, die Bild- verarbeitungsalgorithmen mit KI kombiniert). Darüber hinaus bestehen in der Logistik, im Ver- trieb und im Aftermarket weitere KI-Anwendungsfälle im Automotive-Sektor.

Die Regelungen des AI-Acts werden Anwendung im Automobilsektor finden; sie werden in bestehende Rechtsakte wie z.B. die EU-Verordnung 2018/858 über die Kraftfahrzeug-Typge- nehmigung überführt. Für die Automobilindustrie bedeutet die KI-VO zusätzlichen administra- tiven Aufwand und gleichzeitig keinen Zugewinn an Rechtssicherheit. Die zusätzlich benötig- ten Expertinnen und Experten in den nationalen Aufsichtsbehörden für die Zulassung von KI- Systemen stehen wahrscheinlich nicht zeitnah zur Verfügung; hierdurch könnten erhebliche Engpässe entstehen. Diese Bottle Necks könnten zu einem Verlust an Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit führen!

2 Perspektive der Automobilindustrie auf die Themen der Anhörung

Aus Perspektive der Automobilindustrie sind dringend **branchenspezifische Leitlinien/ Guidelines erforderlich**, um mehr Rechtssicherheit in der Anwendung der Regulierung, aber auch in der einheitlichen Ausgestaltung auf nationaler Ebene in den EU-Staaten zu schaffen. Als Industrie wünschen wir, frühzeitig in die Planung und Erstellung dieser Guidelines einbe- zogen zu werden. Diese Leitlinien sind zeitnah zu erarbeiten, um für die Übergangszeit aus- reichend Rechtssicherheit zu gewähren. Eine Doppelarbeit mit gleichen, detaillierten Inhalten wie bei den Standards sollte dabei vermieden werden. In den Guidelines sollte klargestellt werden, wie sich die Regelungen der KI-VO zu bestehender Sektorregulierung verhalten, wenn sich die jeweiligen Anforderungen widersprechen. Automobile Zertifizierungen sollen allein über Typgenehmigung laufen und es sollte Klarheit geschaffen werden, was alles unter die Typgenehmigung fällt und was nicht. Soweit aufgrund der weitgehenden Ausnahme von der unmittelbaren Anwendbarkeit der KI-VO für Fahrzeuganwendungen hinsichtlich typge- nehmigungsrelevanter Umfänge ohnehin noch Anpassungen in sektoralen Vorschriften nach- folgen, sollten Guidelines im Sinne der Rechtssicherheit jetzt bereits branchenspezifische As- pekte berücksichtigen.

Die in Abschnitt 1 angesprochenen, möglichen Bottle Necks bei der Zulassung von KI-Syste- men sind zu vermeiden. Zur Gewährleistung schneller und wirksamer Verfahren müssen aus- reichend Ressourcen zur Verfügung gestellt werden und die bestehenden Regelungen über die Konformitätsbewertung (Bsp. NFL, CE-Kennzeichnung, inhouse Prüfstellen etc.) konse- quent auf KI-Systeme angewendet werden.

Leider werden in der neuen KI-Verordnung **Überschneidungen von horizontalen und verti- kalen Regelungen nicht verhindert**, obwohl die Industrie im Gesetzgebungsprozess

mehrfach auf das Risiko hingewiesen hatte. Folgen einer solchen Doppelregulierung können für alle Beteiligten (Anbieter, Nutzer, Behörden) Rechtsunsicherheit, mehr Bürokratie, zeitliche Verzögerungen beim Markteintritt und erhöhte Gesamtkosten sein. Beispielsweise enthält die überarbeitete **Maschinen-Verordnung** Anforderungen an lernende Systeme und an die Cybersicherheit, welche mit den Vorgaben der KI-Verordnung teils nicht übereinstimmen. Es wäre sinnvoll gewesen, beide Regulierungen zeitgleich zu verhandeln und zu verabschließen, um Widersprüche auszuschließen.

Zu Frage 1:

Wie muss die nationale Aufsicht aufgestellt sein, um eine möglichst kohärente, schlanke Governance zu gewährleisten? Wie gelingt uns trotz sektoraler Zuständigkeiten und föderaler Aufteilung der vielzitierte One-Stop-Shop? Welche genauen Aufgaben sollte die Aufsicht übernehmen?

Die **Verantwortlichkeiten** und das Zusammenspiel der verschiedenen Behörden sollen ohne Interpretationsspielraum klargestellt werden. Notifizierung, Zertifizierung und Marktüberwachung sollten auf Bundesebene möglichst in einer **federführenden Behörde** gebündelt werden, die mit ausreichend Personal und Knowhow ausgestattet ist. Ein Herunterbrechen der Zuständigkeiten auf die Länder führt zu Fragmentierung und unterm Strich zu mehr Aufwand und Kosten für alle Beteiligten.

Aus der Sicht der Automobilindustrie wäre es erstrebenswert, die Verantwortung für die nationale Durchsetzung des AI-Act der Bundesnetzagentur (BNetzA) zu übertragen und gleichzeitig die Einbindung des Kraftfahrtbundesamts (KBA) als sektorspezifischer Behörde sicherzustellen. Während die BNetzA die federführende Rolle des Datenkoordinators wahrnehmen und die Vernetzung auf europäischer Ebene sicherstellen würde, wäre das KBA mit seiner fachlichen Expertise für die entsprechenden fahrzeugtechnischen und branchenspezifischen Fragestellungen der Durchsetzung verantwortlich, insbesondere für die Festlegung branchenspezifischer Guidelines für den automotive Sektor sowie die Umsetzung der branchenspezifischen Guidelines für die typgenehmigungsrelevanten Umfänge. Ebenso sollte das KBA ein Mitspracherecht / Vetorecht bei Überschneidungen mit anderen sektoralen Regelungen haben.

Die Erfahrungen aus der Umsetzung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zeigen, wie es nicht erfolgen sollte: Dort sind unterschiedlichen Umsetzungen in den 27 Mitgliedstaaten zu berücksichtigen und in Deutschland 16 unterschiedlichen Landesdatenschutzbehörden. Für die europaweit und global agierende Unternehmen der Automobilindustrie ist das eine große Belastung. Auch die bekannten Konflikte mit der DSGVO zur Nutzung vorhandener Daten müssen schnell ausgeräumt werden, um die Bereitstellung von Daten und das Training von KI-Systemen mit hochqualitativen Daten zu ermöglichen. Erschwerend hinzukommt, dass die Guidelines der europäischen Datenschutzbehörde weit über das hinausgehen, was die Grundverordnung hergibt. Solche Missstände gilt es beim Aufbau des AI Office und beim Aufbau der nationalen Governance zu vermeiden.

Zu Frage 5:

Bitte beschreiben Sie die rechtlichen Anforderungen des AI Act an die zuständigen nationalen Behörden: Wie ist insbesondere die Vorgabe auszulegen, dass die Behörden ihre Befugnisse unabhängig, unparteiisch und unvoreingenommen ausüben müssen, und welche Regelungsoptionen zur Aufsichtsstruktur sind im nationalen Umsetzungsgesetz vor dem Hintergrund der bestehenden rechtlichen und organisatorischen Strukturen der Marktüberwachung (MÜ-VO, MÜ-G, RAPEX Informationssystem, Deutsches Forum für Marktüberwachung) denkbar, zulässig und mit Blick auf den Regelungsgegenstand KI-Systeme sachgerecht?

Die zuständige Marktbeobachtungsbehörde sollte möglichst schnell festgelegt werden. Wir halten die **Bundesnetzagentur (BNetzA)** in dieser Rolle für geeignet, u.a. weil die BNetzA bereits Erfahrung in internationaler und europäischer Zusammenarbeit vorzuweisen hat und bereits in diversen Sektoren als Marktüberwachungsbehörde fungiert. Ein regelmäßiger Austausch mit Vertreterinnen/ Vertretern der Automobilbranche wäre anzustreben.

Zu Frage 6:

Bitte bewerten Sie die im AI Act vorgesehenen Maßnahmen zur Innovationsförderung (Kapitel VI): Wie sollten insbesondere KI-Reallabore und Tests unter realen Bedingungen national geregelt, angeschoben und durch politische Maßnahmen flankiert werden – und welchen Anforderungen muss die nationale und unionsweite Aufsichtsstruktur erfüllen, um zu einer kohärenten Nutzung dieser Instrumente beizutragen?

Grundlegend ist zu erwähnen, dass der AI-Act die Perspektive der Innovationsförderung – auch in Zusammenschau mit dem Europäischen KI-Innovationspaket **nur unzureichend berücksichtigt**. Der europäische Gesetzgeber stellt mit dem AI-Act eine Technologie wie KI unter Generalverdacht und nimmt eine starke Risikobetrachtung ein, anstatt die zukünftigen Innovationspotentiale von KI umfassend zu forcieren.

Ein Ansatz zur Innovationsförderung und Sicherstellung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit stellen die vorgesehenen **Regulatory Sandboxes dar**. Die Bundesregierung wird gebeten möglichst viele und in verschiedenen Bundesländern Regulatory Sandboxes zu etablieren und zu fördern. Um Produkte im späteren Prototypenstatus dynamisch und innovativ mit Kundinnen und Kunden testen zu können, sind Regulatory Sandboxes aufgrund der entsprechenden Ausnahmeregelungen im AI-Act essenziell. Gleichwohl **sehen diese einen priorisierten Zugang für Kleinere und Mittlere Unternehmen (KMU) vor**: "The selection of the providers that can participate in the sandboxes will be based on the eligibility criteria to be defined in the AI Act implementing acts on regulatory sandboxes, but with a priority access for small and medium sized enterprises". Die deutsche Automobilindustrie besteht aus Unternehmen unterschiedlichster Größen – ein **Zugang zu den Sandboxes auch für Großunternehmen wäre zu begrüßen**. Zudem müssen Experimente in den Reallaboren schnell und unbürokratisch ermöglicht werden.

Zu Frage 7:

*Welche politischen und gesetzlichen Maßnahmen sind notwendig, um die im AI Act vorgesehenen harmonisierten Standards, gemeinsamen Spezifikationen und Zertifizierungsmechanismen für KI-Systeme voranzutreiben und das Konformitätsbewertungsverfahren insgesamt so auszustalten, dass es für Unternehmen effizient umsetzbar ist, für Verbraucher*innen aber zugleich ein hinreichendes Schutzniveau gewährleistet?*

Oberste Priorität hat jetzt die Konkretisierung der Anforderungen durch **einheitliche europäische Normen**, damit Anbieter und Anwender von KI-Systemen, aber auch Prüforganisationen und Behörden Rechtssicherheit haben. Normungsorganisationen, Industrie und Bundesregierung sollten gemeinsam darauf hinarbeiten, dass zeitnah Standards verabschiedet werden. Als Industrie wollen wir unseren Beitrag dazu leisten, dass die notwendigen Standards **bis Ende 2025** vorliegen, damit eine Umsetzung zum Geltungstag überhaupt realistisch ist. Nur wenn wir in der Lage sind, eine Einhaltung der Standards nachzuweisen, können wir bei Hochrisiko-KI-Systemen eine langwierige Zertifizierung durch externe Prüfstellen vermeiden. Dabei wäre zu begrüßen, wenn bereits existierende branchenspezifische Regelungen und Standards dergestalt berücksichtigt würden, dass deren Erfüllung zugleich die Miterfüllung der thematisch entsprechenden Vorgaben der KI-VO bedingt. Die Entwicklung von Standards ist ein nicht zu unterschätzender Kraftakt, der in den Unternehmen viel Zeit, Expertise und personelle Ressourcen erfordert. Viele Unternehmen verfügen jedoch gar nicht über solche Ressourcen. Wir regen an, dass die Unternehmen unserer Lieferketten aktiver an der Standardisierung bei CEN/CENELEC und ISO/IEC teilnehmen können und die Bundesregierung dies direkt fördert.

Personelle oder fachliche Engpässe dürfen nicht dazu führen, dass es bei der Drittzertifizierung zu Verzögerungen kommt. Das Risiko für Engpässe und zeitliche Verzögerungen erhöht sich nochmal, wenn die Standards nicht rechtzeitig fertig und externe Konformitätsbewertungen erforderlich werden. Drittzertifizierungen sollten, soweit es geht vermieden, und wenn erforderlich, so schlank wie möglich ausgestaltet werden. Analog zu den in Art. 56 erwähnten

Verhaltenskodizes für General Purpose Artificial Intelligence (GPAI) ist eine Selbstprüfung zu bevorzugen. Eine weitere Möglichkeit stellt aus unserer Sicht die Anwendung der bereits bestehenden **DIN EN ISO/IEC 17020** dar. Auf Grundlage dieser Norm können Unternehmen **interne Prüfstellen des Typs C** einrichten, womit nicht nur das Risiko von fachlichen Engpässen signifikant minimiert wird, sondern knappe und notwendige Ressourcen bei der KI-Entwicklung bestmöglich und sinnvoll eingesetzt werden können. Zudem wird hierdurch der Abfluss von technologischem Knowhow begrenzt und sichergestellt, dass deutsche KI-Forschung und Entwicklung angemessen geschützt ist. Denn bei Typ-C-Stellen handelt es sich um sog. in-house-Prüfstellen, die von der Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) akkreditiert sind. Typ-C-Stellen führen eine unabhängige Bewertung und Prüfung durch und bereiten alle notwendigen Unterlagen für die Konformitätsbewertung in den Unternehmen vor (inkl. Prüfberichte). Die notifizierten Stellen, wie zum Beispiel der TÜV und die DEKRA, müssen dann nur noch die Bewertungsberichte der C-Stelle durchsehen, prüfen und auf dieser Grundlage die Konformitätsbewertung ausstellen. Die notifizierte Stelle muss also nur noch die wichtigen und zentralen Bereiche einer eigenen Prüfung unterziehen und erspart sich so umfangreiche inhaltliche Prüfungen, weil das bereits die akkreditierten Typ-C-Stelle erledigt haben. Ein Beispiel ist die **Eisenbahn-Cert des Eisenbahn-Bundesamtes** in Bonn. Diese Zertifizierungs- und Inspektionsstelle für komplexe Eisenbahnsysteme und Komponenten arbeitet bereits seit mehr als 10 Jahren mit assoziierten Partnern (also Inspektionsstellen nach DIN EN ISO 17020) zusammen.

Zu Frage 8:

Welche gesetzlichen und politischen Maßnahmen sind notwendig, um die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden in Deutschland und den Einrichtungen auf EU-Ebene (insbesondere AI Office, AI Board, Advisory Forum und Scientific Panel) schlagkräftig und effizient aufzustellen und wie lässt sich gewährleisten, dass zivilgesellschaftliche und interdisziplinäre wissenschaftliche Expertise bei der Auslegung, Konkretisierung, Umsetzung und Weiterentwicklung des AI Acts substantiell Berücksichtigung finden?

Die Automobilindustrie wünscht sich, dass die Bundesregierung, national und auf EU-Ebene Akademikerinnen und Akademiker auch aus dem Bereich von physischen Produkten, wie Fahrzeuge, in das Scientific Advisory Board benennt respektive entsendet. Eine Mitarbeit im Advisory Panel durch eine Vertreterin bzw. einen Vertreter aus dem Verband der Automobilindustrie wäre zusätzlich wünschenswert.

Es sollte nach Möglichkeit ein zentrales AI-Office für das gesamte Bundesgebiet eingerichtet werden. Auch erbittet die Automobilindustrie, dass eventuelle kurzfristige Änderungen der Definition von General Purpose AI (GPAI) oder anderen Anforderungen und Begriffen im AI Act vermieden werden und die Industrie im Voraus in die Diskussionen zu den Entscheidungen eingebunden wird. Die Industrie hofft, dass die deutsche Umsetzung nicht noch stärker überregulierend wirkt, sondern die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands auch gegenüber anderen EU-Staaten und der Welt durch eine innovationsfreudliche und technologienahe Ausgestaltung sichert und verbessert.

Zu Frage 9:

Wie muss die Umsetzung des AI Acts in Deutschland gestaltet werden, um einerseits die Sicherheit und Bürgerrechte zu wahren und andererseits ein innovationsfreudliches Umfeld zu schaffen, das Innovationskraft und privatwirtschaftlichen Wettbewerb auf dem deutschen Markt ideal unterstützt?

Durch (nationale) Konkretisierungen darf der durch den Text der KI-VO vorgegebene Grad an Regulierung nicht weiter verschärft werden. Wichtig sind handhabbare, konkrete Leitlinien/ Guidelines, die mit möglichst geringem zusätzlichem administrativem Aufwand oder Kosten einhergehen, um Innovationen nicht unnötig einzuschränken. Bei der Ausgestaltung dieser Konkretisierungen müssen sektorspezifische Besonderheiten in ausreichendem Maße

berücksichtigt werden. Ein Beispiel ist die für Hochrisiko-KI-Systeme geltende „Human Oversight“-Anforderung: So wäre die gemäß der KI-VO grundsätzlich erforderliche jederzeitige Abschaltbarkeit einzelner KI-Systeme im Fahrzeug weder möglich noch sinnvoll, sondern könnte umgekehrt vielmehr erhebliche Unfallgefahren hervorrufen.

Darüber hinaus müssen für bereits bestehende KI-Systeme und laufende KI-Entwicklungen in oder für Fahrzeugsysteme angemessene Übergangsregelungen geschaffen werden. Viele Fahrzeugmodelle, die erst in 2-3 Jahren auf den Markt kommen, sind in der Entwicklung bereits weit fortgeschritten oder abgeschlossen. Wenn diese Entwicklungen in absehbarer Zeit neuen oder gar anderen Regelungen und technischen Standards unterworfen werden, um diese in Verkehr bringen zu dürfen, würde dies zu massiven Verwerfungen in der Wertschöpfungskette der Automobilindustrie führen, deren negative Auswirkungen nicht absehbar und nicht vorstellbar sind. Wir müssen daher darauf bestehen, dass bei der nationalen Umsetzung der KI-Verordnung bewährte gesetzliche Konzepte und Verfahren, wie zum Beispiel „Projekte in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium“, „bereits in Ausführung befindliche Aufträge“ oder „Fahrzeuge eines bestehenden Baumusters“ gemäß Artikel 11 Absatz 1 in Verbindung mit Ziffer 7.1.1.2 der EU-Verordnung EU 1302/2014, mit eingeführt und umgesetzt werden.

Zu Frage 12:

Wie kann bei der **Marktüberwachung** mit Blick auf die hohe Zahl in Deutschland existierender Stellen und die aktuell sehr unterschiedliche Verteilung von bundesweiten bis hin zu regionalen Zuständigkeiten eine geographische und sektorale Zersplitterung verhindert werden, im Sinne einer effizienten, möglichst auf Bundesebene koordinierten Aufsicht und welche gesetzlichen Änderungen könnten aus Ihrer Sicht notwendig werden, um dieses Ziel zu erreichen?

Für den Automotive-Sektor sollten unbedingt die Kompetenzen und Zuständigkeiten der hierfür verantwortlichen nationalen Behörde, dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) zuarbeitend herangezogen werden.

Zu Frage 14:

Steht für die Umsetzung des AI-Act in Deutschland Ihrer Ansicht nach **genügend Fach-Personal zur Verfügung** und wenn nein, in welchen konkreten Feldern deuten sich aktuell die größten Lücken an, welches sind die wichtigsten Maßnahmen, die von der Politik hier zu ergreifen sind, und wie wichtig wäre aus Ihrer Sicht das zeitnahe Vorliegen einer aktualisierten ressortübergreifenden **KI-Strategie**, um eine reibungslose und effiziente Umsetzung des AI-Act in Deutschland sicherstellen zu können?

Nein, es steht nicht genügend Fachpersonal zur Verfügung. Wie bereits zu Beginn erwähnt, sehen wir die Herausforderung, dass nicht genügend Ressourcen in den Zulassungsstellen zeitnah zur Verfügung steht, wodurch Bottlenecks entstehen könnten. Es muss zeitnah ausreichend qualifiziertes Fachpersonal zur Verfügung gestellt werden, um schnelle und wirksame Verfahren zu gewährleisten. Die weiter oben angesprochenen Inspektionsstellen des Typs C nach DIN EN ISO 17020 (siehe Frage 7) könnten hier für erhebliche Entlastung im Sektor sorgen und zur Entspannung der Gesamtsituation beitragen. Aufgrund der Komplexität von KI-Systemen sollten bei der Ausbildung in Berufen mit KI-Bezug nicht nur spezialisierte fast-track Programme, sondern auch fundierte akademische Ausbildung mit Hilfe von mathematisch-Grundlagenorientierten, wie auch holistisch-gesellschaftlichen Studiengängen gefördert werden.

Die zeitnahe Vorlage einer aktualisierten KI-Strategie der Bundesregierung und sämtlicher Ressorts ist erwünscht. Dabei sollten auch andere, bereits bestehende Strategien wie z.B. die Strategie zur Internationalen Digitalstrategie und der KI-Aktionsplan des BMBF mitgedacht werden.

Um bei KI-Innovationen nicht auf der Strecke zu bleiben, muss schnellstmöglich die im Dokument erwähnte „**ressortübergreifende KI-Strategie**“ finalisiert werden. Dabei sollten auch

andere, bereits bestehende Strategien wie z.B. die Strategie zur Internationalen Digitalstrategie und der KI-Aktionsplan des BMBF mitgedacht werden.

3 Zusammenfassung

Künstliche Intelligenz (KI) ist für die VDA-Mitgliedsunternehmen eine Schlüsseltechnologie. Sie wird den Verlauf der Technologieentwicklung im 21. Jahrhundert grundlegend bestimmen und daher darüber entscheiden wer in Zukunft die führenden Technologie-Anbieter sind und wo sich diese Entwicklungen bestmöglich verwirklichen lassen. Die nationale Umsetzung des AI-Acts wird daher entscheidend dafür sein, welche Auswirkungen für das deutsche KI-Innovationssystem entstehen. Durch eine klare Zuständigkeitssteilung und die Berücksichtigung der in dieser Stellungnahme genannten Aspekte kann eine innovationsfreundliche Umsetzung des AI-Acts gelingen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen der Automobilindustrie sichert.

Ansprechpartner

Dr. Marcus Bollig

Geschäftsführer Produkt & Wertschöpfung
marcus.bollig@vda.de

Martin Lorenz

Abteilungsleiter Security, Daten & Digitalisierung
martin.lorenz@vda.de

Sebastian Witte

Referent Digitalisierung
sebastian.witte@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 650 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

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 Version 1.0, Mai 2024