

Stellungnahme des VDA

Erneute Beteiligung nach § 47 GGO: Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Telekommunikationsgesetzes
Zugesandt am 02.04.2019

1) Unklarheit zu Anwendungsbereich der technischen Vorgaben

Die Neufassung der Richtlinie (EU) 2018/1972 vom 11. Dezember 2018, mit dem der EECC in nationales Recht umgesetzt werden soll, ist mit Hinblick auf die Definition des Begriffs „Autoradio“ und so auch mit Hinblick auf den Anwendungsbereich der technischen Vorgaben unklar. Diese Unklarheit bleibt auch im vorliegenden Referentenentwurf bestehen: Hintergrund ist, dass alle EU-Fahrzeuge (aufgrund Emergency-Call) technisch die Möglichkeit besitzen, Mobilfunkdaten zu empfangen, d.h. auch Fahrzeuge ohne Autoradio. Die Frage ist daher, ob diese Fahrzeuge - also Autos ohne konventionellen Rundfunkempfänger, jedoch mit Mobilfunk und damit in der Lage, digitale Audioinhalte z.B. per Streaming von Radiostationen wiederzugeben - ebenfalls in den Geltungsbereich des Gesetzes fallen? Aus Sicht des VDA sollte das Gesetz in dieser Hinsicht eindeutig sein. Es sollte möglich sein, ein Fahrzeug, das über keine analogen Rundfunkempfänger verfügt, auch ohne DAB+ Empfänger auszurüsten - auch dann, wenn das Fahrzeug die Möglichkeit zum digitalen Empfang von Radiosendern per Mobilfunk bietet (d.h. Pflicht zur DAB-Fähigkeit eines Autoradios nur dann, wenn das Autoradio den Empfang von analogem Rundfunk ermöglicht). Die Berücksichtigung des Mobilfunks als zu DAB alternativen Verbreitungsweg würde der Intention der EU-Richtlinie, die Interoperabilität von Empfangssystemen im Auto zu verbessern, viel eher Rechnung tragen als eine reine DAB-Ausstattungspflicht, denn die Sendervielfalt durch Internetradio übersteigt die von DAB+ bei Weitem. Außerdem sind viele Sender per DAB+ nur lokal empfangbar, per Internetradio jedoch ortsunabhängig. Damit wäre die Berücksichtigung des Mobilfunks als zu DAB alternativen Verbreitungsweg vor allem im Interesse des Verbrauchers. Nicht zuletzt wäre damit auch dem Gebot der Technologieoffenheit und Zukunftsfähigkeit Rechnung getragen, zumal das BMVI in seinem Aktionsplan für die Transformation der Hörfunkverbreitung in das digitale Zeitalter (Februar 2017; S. 4 Absatz 2) erklärt, dass der Übertragungsweg für das Radio der Zukunft heute noch nicht absehbar ist. Daher sollten beide Wege (Internet und DAB+) gesetzlich offengehalten werden. Für Nicht-Autoradios wird das Gebot der Technologieoffenheit im Referentenentwurf berücksichtigt („Empfang und Wiedergabe digitaler Hörfunkdienste“). Es ist nicht einzusehen, warum das für Autoradios nicht gelten soll.

2) Eben doch spürbare Anhebung der Fahrzeugpreise zu erwarten

Der Referentenentwurf geht mit dem Wort „unmittelbar“ unnötig über die Vorgaben der EU-RL weit hinaus. Der Begriff „unmittelbar“ lässt nicht mehr zu, dass ein Automobilhersteller das DAB-Empfangsteil nachträglich (kostenpflichtig) freischaltet. Damit entstehen den Automobilherstellern mit jedem verkauften Fahrzeug nicht nur die Kosten für Beschaffung und Einbau des DAB-Empfangsteils, sondern auch Kosten in Form eines Gewinnverlustes (Umsatz pro DAB-Radio minus Kosten für Beschaffung und Einbau). Insofern ist es nicht verständlich, warum sich das BMWi die (von der Rundfunkseite) in der Vergangenheit oft vorgetragene Sichtweise (kameralistische Finanzrechnung) zu eigen macht, wonach die Kosten für den Automobilhersteller nur in seinen eigenen Ausgaben für das DAB-Empfangsteil liegen sollen (S. 2 des Referentenentwurfs, Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft). Damit ist auch die Annahme des Referentenentwurfs nicht zutreffend, wonach die Hersteller eine Gegenfinanzierung bereits damit erreichen, dass sie diesen „niedrigen zweistelligen Betrag“ (für Beschaffung/Einbau) in ihre Fahrzeugpreise einrechnen und daher keine „spürbaren Auswirkungen auf Einzelpreise zu erwarten“ seien. Viel eher ist zu vermuten, dass die Automobilhersteller über die Kosten des Empfangsteils und dessen Einbau hinaus versuchen werden, auch zumindest einen Teil ihres Gewinnverlustes über die Fahrzeugpreise zu kompensieren. Eine spürbare Anhebung der Fahrzeugpreise kann aber nicht im Interesse der Politik sein.

3) Referentenentwurf würde auch zur DAB-Fähigkeit beim Radioeinbau in Gebrauchtfahrzeuge verpflichten

In der EU-RL heißt es: „Jedes Autoradio, das in ein neues Fahrzeug....eingebaut wird, das abzum Verkauf oder zur Miete in Verkehr gebracht wird“. Im Referentenentwurf heißt es: „Jedes Autoradio, das in ein... Kraftfahrzeug.....eingebaut wird, muss einen Empfänger nach dem jeweiligen Stand der Technik enthalten..... Dies gilt für Geräte, die ab dem 21. Dezember 2020 in Verkehr gebracht werden.“ Während also im Richtlinienentwurf das Inverkehrbringen des Fahrzeuges maßgeblich ist und somit nur Autoradios in Neufahrzeugen erfasst werden, verlagert sich der Fokus im Referentenentwurf auf das Inverkehrbringen des Autoradios. Dies bringt mit sich, dass auch Autoradios, die im Rahmen eines Geräteausbaus (z.B. bei einem defekten Autoradio) in Altfahrzeuge eingebaut werden, dann plötzlich einen DAB-Empfang ermöglichen müssten, obwohl das ausgetauschte Originalgerät diese Möglichkeit nicht bot. Dies hätte zur Folge, dass Autoradios, die vor über 10 Jahren erstmals auf dem Markt angeboten wurden, neu konstruiert werden müssten, was teilweise technisch kaum durchführbar ist (nachträglicher Einbau einer Digitalantenne) und für Nutzer von solchen Altfahrzeugen zu höheren Kosten führen würde.

Wir plädieren als Schlussfolgerung aus 1), 2) und 3) daher für folgende Formulierung des Referentenentwurfs:

*„Jedes Autoradio, das den Empfang von analogem Rundfunk ermöglicht und in ein neues, für die Personenbeförderung ausgelegtes und gebautes Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern eingebaut wird, muss, sofern das Fahrzeug ab dem 21. Dezember 2020 in der Union zum Verkauf oder zu Miete in Verkehr gebracht wird, einen Empfänger nach dem jeweiligen Stand der Technik enthalten, der zumindest den Empfang und die Wiedergabe von Hörfunkdiensten ~~unmittelbar~~ ermöglicht, die über digitalen terrestrischen Rundfunk ausgestrahlt werden. Bei Empfängern, die den harmonisierten Normen oder Teilen davon entsprechen, deren Fundstellen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden sind, wird die Konformität mit der Anforderung in Satz 1, die mit den betreffenden Normen oder Teilen davon übereinstimmt, angenommen.“
Dies gilt für Geräte, die ab dem 21. Dezember 2020 in Verkehr gebracht werden.“*