

Mobilitätssysteme / Automotive, inklusive Leichtbautechnologien für Unternehmen aus dem Bereich Leichtbau

Zielmarktanalyse 2022

Durchführer



IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsch-Kanadische Industrie- und Handelskammer (AHK Kanada)

480 University Ave, Suite 1500

Toronto, ON M5G 1V2

Kanada

Tel.: +1 (416) 598-7081

Fax: +1 (416) 598-1840

Web: www.kanada.ahk.de

Text und Redaktion

Maximilian Melle, Project Manager

Stand

September 2022

Gestaltung und Produktion

Maximilian Melle, Project Manager

Bildnachweis

Shutterstock

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



MITTELSTAND
GLOBAL

MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanhörung Kanada für Unternehmen aus dem Bereich der Mobilitätssysteme / Automotive, inklusive Leichtbautechnologien für Unternehmen aus dem Bereich Leichtbau erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.

Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

I	Abbildungsverzeichnis.....	4
II	Tabellenverzeichnis.....	5
III	Abkürzungen.....	5
IV	Währungsumrechnung.....	8
1	Zusammenfassung.....	9
2	Zielmarkt Kanada.....	10
2.1	Geografie und Demografie des Landes.....	10
2.2	Wirtschaftsstruktur und -entwicklung Kanadas.....	12
2.3	Außenhandel.....	14
2.4	Wichtigster Handelspartner USA.....	14
2.5	Deutschland als viertwichtigster Handelspartner für Importwaren.....	14
2.6	Außenhandelsabkommen.....	15
2.7	Die Provinz Ontario.....	15
2.7.1	Politisches System in Ontario.....	16
2.7.2	Wirtschaftsstruktur in Ontario.....	16
3	Informationen zum Markt und Thema.....	17
3.1	Branchenüberblick - Die kanadische Automobil- und Leichtbauindustrie.....	17
3.1.1	Zukunftstechnologien.....	20
3.1.2	E-Mobility.....	20
3.1.3	Elektroauto-Batterie.....	21
3.1.4	Eine Branche im Wandel.....	22
3.1.5	Autoproduktion in der UMSCA Region.....	22
3.1.6	Leichtbau in der Automobilindustrie.....	23
3.2	Branchenüberblick – Der kanadische Luftfahrt- und Raumfahrtsektor.....	24
3.2.1	Die Rolle der Provinz Ontario in der Luftfahrtindustrie.....	24
3.3	Branchenüberblick – Der kanadische Maschinenbausektor.....	24
3.3.1	Ontario: Zentrum für Maschinen- und Anlagenbau.....	24
3.3.2	Metallbearbeitungsindustrie.....	25
3.3.3	Automatisierung von Verarbeitungsprozessen.....	25
3.4	Marktchancen.....	26
4	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen.....	27
4.1	Politisches System.....	27
4.2	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	28

4.3	Rechtliche Rahmenbedingungen im Automobilssektor.....	30
4.3.1	Zertifizierung und Zulassung.....	31
4.3.2	Sicherheitsstandards	31
4.3.3	Kraftstoffverbrauch und CO2-Effizienz	32
4.3.4	Auswirkungen der Standards auf die Automobilindustrie in Kanada.....	33
4.3.5	Von NAFTA zu USMCA	33
4.4	Zulassung von Maschinen.....	34
4.5	Import	34
4.6	Produkthaftung.....	35
4.7	Steuersystem	36
5	Technische und logistische Voraussetzungen	39
5.1	Logistische Voraussetzungen.....	39
6	Markteinstiegsinformationen	42
6.1	Markteintrittsstrategien und Finanzierungsmöglichkeiten	42
6.2	Investitionsklima und Fördermöglichkeiten.....	42
6.3	Markteintrittsbarrieren	43
6.4	Interkulturelle Informationen zur Geschäftspraxis.....	44
6.5	Einreise- und Arbeitserlaubnis.....	45
7	Adressen.....	47
8	Quellenverzeichnis	52

I Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kanadische Provinzen und Territorien	10
Abbildung 2:	Die Provinz Ontario	15
Abbildung 3:	Prozentualer Anteil am nominalen BIP 2022 in Ontario	16
Abbildung 4:	Fahrzeuge, die in Kanada hergestellt werden (Stand Dezember 2022)	19
Abbildung 5:	Ontarios Automobil Korridor.....	20
Abbildung 6:	Kanadas Straßenverkehrsnetz.....	40
Abbildung 7:	Kanadas Schifffahrtsnetz.....	41

II Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einwohnerzahlen und Hauptstädte der kanadischen Provinzen und Territorien, 2021 (Q4)	11
Tabelle 2: Wirtschaftseckdaten Kanada, 2020/2021	13
Tabelle 3: SWOT-Analyse kanadischer Markt für den Bereich Leichtbau	26
Tabelle 4: Steuersätze in British Columbia, Ontario und Québec	38

III Abkürzungen

%	Prozent
3D	dreidimensional
Abb.	Abbildung
AC	Automate Canada
ACCA	Accelerated Capital Cost Allowance
AG	Aktiengesellschaft
AHK	Auslandshandelskammer
AIF	Automotive Innovation Fund
AKA	Ausfuhrkreditgesellschaft mbH
AMF	Advanced Manufacturing Fund
ASIP	Automotive Supplier Innovation Program
BDC	Business Development Bank von Kanada
BEV	Battery electric vehicle (batteriebetriebenes Elektrofahrzeug)
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMWK	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
BN	Business Number
bspw.	beispielsweise
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CAD	Canadian Dollar
CAMM	Canadian Association of Mold Makers
CBSA	Canada Border Services Agency
CCMTA	Canadian Council of Motor Transport Administration
CCPC	Canadian Controlled Private Corporation
CEC	Canadian Electrical Code
CEPA	Canadian Environmental Protection Act
CETA	Comprehensive Economic and Trade Agreement
CFR	Code of Federal Regulations
CKFTA	Canada–Korea Free Trade Agreement
CMVSS	Canada Motor Vehicle Safety Standards
CN	Canadian Nation
CO2	Kohlenstoffdioxid
Corp.	Corporation
CP	Canadian Pacific
CPTTP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership

CRA	Canada Revenue Agency
CSA	Canadian Standards Association
CUSMA	Canada-United States-Mexico Agreement
d.h.	das heißt
DEI	Diversity, Equity and Inclusion
Ebd.	Ebenda
EC	Environment and Climate Change Canada (Umweltministerium)
EFTA	European Free Trade Association
ETA	Electronic Travel Authorization
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EV	Electric Vehicle
F&E	Forschung und Entwicklung
FCA	Fiat Chrysler Automobiles
FCEV	Fuel cell vehicle (Brennstoffzellenfahrzeug)
G7	Gruppe der Sieben
G8	Gruppe der Acht
ggf.	gegebenenfalls
GLR	Great Lakes Region
GM	General Motors
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GP	General Partnership
GST	Goods and Services Tax (Form der Mehrwertsteuer)
GTA	Greater Toronto Area
GTAI	Germany Trade and Invest
HS	Harmonized Commodity Description and Coding System
HST	Harmonized Sales Tax (Form der Mehrwertsteuer)
i.d.R.	in der Regel
ICE	Internal combustion engine (Verbrennungsmotor)
IEC	International Electrotechnical Commission
Inc.	Incorporation
IoT	Internet of Things (Internet der Dinge)
IRAP	Industrial Research Assistance Program
IRCC	Immigration, Refugees and Citizenship Canada
ISO	International Organization for Standardization
KG	Kommanditgesellschaft
KI	Künstliche Intelligenz
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
KMU	Kleine und mittelständische Unternehmen
LKW	Lastkraftwagen
LP	Limited Partnership
Ltd.	Limited
Mio.	Million
MOU	Memorandum of Understanding (Absichtserklärung)
Mrd.	Milliarde
MVSA	Motor Vehicle Safety Act
NAFTA	North American Free Trade Agreement

NAS	National Airport System
NFPA	National Fire Protection Association
NHS	National Highway System
NRCan	Natural Resources Canada
NSM	National Safety Marks
O-AMP	Ontario Automotive Modernization Program
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
OEM	Original Equipment Manufacturer
OHG	Offene Handelsgesellschaft
ON	Ontario
OS	Operating System
Pkw	Personenkraftwagen
PST	Provincial Sales Tax
QST	Québec Sales Tax
RoO	Rules of Origin (Ursprungsregeln)
RST	Retail Sales Tax
RVC	Regional Value Content (regionaler Wertanteil)
SAE	Society of Automotive Engineers
SCC	Standards Council of Canada
SDTC	Sustainable Development Technology Canada
SIF	Strategic Innovation Fund
sog.	sogeannter, sogeannte, sogeanntes
SR&ED	Scientific Research and Experimental Development Tax Incentive Program
STDC	Sustainable Technology Development Canada
SUV	Sport Utility Vehicle
SWOT	Strengths Weaknesses Opportunities Threats
TC	Transport Canada
THG	Treibhausgase
TÜV	Technischer Überwachungsverein
u.a.	Unter anderem
US	United States
USA	United States of America
USD	US-Dollar
USMCA	United States - Mexico - Canada Agreement
vgl.	vergleiche
WTO	World Trade Organization
z.B.	zum Beispiel

IV Währungsumrechnung

Die hier angewandten Wechselkurse stellen den jährlichen Durchschnittswert im Jahr 2021 dar.

Der Wechselkurs zwischen dem kanadischen Dollar (CAD) und dem Euro (EUR) beträgt:^{1 2}

1 EUR = 1,48 CAD

1 CAD = 0,67 EUR

Der Wechselkurs zwischen dem kanadischen Dollar (CAD) und dem US-Dollar (USD) beträgt:³

1 USD = 1,25 CAD

1 CAD = 0,80 USD

¹ Bank of Canada: „Annual Exchange Rates“, 2021, <https://www.bankofcanada.ca/rates/exchange/annual-average-exchange-rates/> (Zugriff: 01.08.2022).

² European Central Bank: “Euro foreign exchange reference rates”, 2021, https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/eurofxref-graph-cad.en.html (Zugriff: 01.08.2022).

³ Siehe ¹

1 Zusammenfassung

Mit mehr als 100 Jahren als autoproduzierende Nation verfügt Kanada über eine lange Historie, eine herausragende Leistungsbilanz und eine gut etablierte Automobilindustrie, zu der Hersteller und F&E-Experten für Materialien, Maschinen, Teile und Gesamtfahrzeuge gehören. Der kanadische Automobilproduktionssektor ist aufgrund seiner erstklassigen Anlagen- und Arbeitsqualität bekannt für seine Stärke bei der Einführung komplexer und fortschrittlicher Projekte im Automobilbau. Kanadas Automobilzuliefererbasis verfügt über Fähigkeiten in praktisch jeder Produktkategorie. Kanadische Lieferanten werden für ihre erstklassige Fertigungskompetenz und Innovationskraft weltweit anerkannt. Viele der größten globalen Lieferanten haben ihren Sitz (Magna, Linamar, Martinrea) oder eine Niederlassung in Kanada (u.a. Bosch, Faurecia). Monteure und Tier-1-Lieferanten in Kanada haben darüber hinaus Zugang zu Wertschöpfungsketten in den USA und Mexiko.

Das Land ist weltweit führend bei der Entwicklung neuer Technologien. Darunter fallen bspw. Leichtbauwerkstoffe, erhöhte Sicherheitssysteme, Software & Cybersicherheit, autonome Fahrzeuge, Künstliche Intelligenz (KI), alternative Antriebsstränge (Elektrofahrzeuge und Brennstoffzellen), Fahrzeugsicherheit und -prüfung. Kanadas Automobilsektor liegt strategisch günstig im Herzen des "Superclusters" der Großen Seen, das die größte Konzentration an Automobilherstellungs- und Engineering/F&E-Zentren in Nordamerika aufweist. Auf Michigan und Ontario allein fielen 2021 dabei 22% der gesamten Fahrzeugproduktion Nordamerikas⁴.

Weltweit erfährt das Konzept der nachhaltigen Mobilität immer größere Aufmerksamkeit. Durch die Umweltschutzregulierungen in Kanada, den USA und Mexico, müssen in ganz Nordamerika neu hergestellte Fahrzeuge immer strengere Kraftstoffemissions- und Kraftstoffeffizienznormen einhalten. Aus diesem Grund sind die OEMs und Zulieferer auf der Suche nach Lösungen, um ihre Fahrzeuge leichter zu gestalten. Ein geringeres Gewicht führt zu einem geringeren Verbrauch und damit zu geringeren Emissionen. Der Austausch konventionell hergestellter Karosserieteile durch leichtere Komponenten macht es relativ einfach, Gewicht zu reduzieren, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen. Durch die Nachfrage der OEMs haben sich auch kanadische Zulieferer darauf spezialisiert Leichtbaumaterialien (Plastik, Magnesium, Carbon, Aluminium, Hochfester Stahl etc.) zu nutzen. Hierbei haben vor allem Zuschüsse der Lokalpolitik und der Wissenstransfer der Forschungsindustrie mitgeholfen, Leichtbaumaterialien und ihre Anwendungsweise bzw. deren Produktionsprozess zu optimieren.

Auch Kanada möchte mit Strategien und Investitionen einen kohlenstofffreien Transport vorantreiben. 2019 setzte sich die kanadische föderale Regierung im Rahmen eines sogenannten Zero Emission Vehicle Infrastructure Program ursprünglich das Ziel, dass bis 2040 100% der verkauften leichte Nutzfahrzeuge THG-emissionslos sein müssen. Dieses Ziel wurde inzwischen auf 2035 verschärft.⁵ Bis 2027 werden daher CAD 680 Mio. für den Bau von Ladestationen für elektrische Fahrzeuge und von Tankstationen für, mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge bereitgestellt.⁶ Weitere Projekte für elektrisch und mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, insbesondere für Unternehmensfahrzeugflotten, mittelschwere- und schwere Fahrzeuge sowie den Massentransport, sollen ebenfalls vorangetrieben werden⁷ und sind in die "Federal Sustainable Development Strategy - FSDS" eingebettet, welche ein sauberes Wachstum, die Gewährleistung gesunder Ökosysteme und den Aufbau sicherer und nachhaltiger Gemeinschaften unterstützt.

Nichtsdestotrotz steht Kanadas automobilproduzierende- und teileproduzierende Industrie vor Herausforderungen. Der Trend der Verlagerung von Produktionsstätten in den Süden Nordamerikas (Südstaaten und Mexiko), sinkende Produktionszahlen und globale Lieferkettenschwierigkeiten stellen die in Kanada präsenten OEMs und ihre Zulieferer vor

⁴State of Michigan (2021): <https://www.michigan.gov/whitmer/news/press-releases/2021/08/18/governor-whitmer-announces-michigan-partnering-with-ontario-on-cross-border-mobility-technologies> (Zugriff: 01.08.2022)

⁵Government of Canada (2021): Zero Emission Vehicle Infrastructure Program, <https://www.nrcan.gc.ca/energy-efficiency/transportation-alternative-fuels/zero-emission-vehicle-infrastructure-program/21876> (Zugriff: 01.08.2022)

⁶ Ebd.

⁷ Ebd.

erhebliche Herausforderungen. Die kanadische Regierung versucht diesem Trend mit signifikanter finanzieller Unterstützung zu begegnen und mit Hinblick auf die Investitionsankündigen verschiedener OEMs im 1. Halbjahr 2022 scheint diese Rechnung bisher aufzugehen.

Die vorliegende Zielmarktanalyse gibt einen Überblick zum Wirtschaftsstandort Kanada, den gesetzlichen & regulatorischen Rahmenbedingungen sowie Markteinstiegsinformationen für deutsche Unternehmen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Automobilssektor als Zielmarkt für Leichtbaulösungen. Dies beinhaltet auch Anwendungen im Bereich der Elektromobilität. Auch der Maschinenbau sowie der Luftfahrtsektor werden als weitere Zielmärkte kurz betrachtet.

2 Zielmarkt Kanada

2.1 Geografie und Demografie des Landes

Kanada ist mit einer Fläche von 9,88 Mio. km² nach Russland das zweitgrößte Land der Erde und fast 28-mal so groß wie Deutschland.⁸ Die einzige Landesgrenze ist die zu den USA im Süden bzw. Nordwesten (Alaska). Kanada erstreckt sich über sechs verschiedene Zeitzonen. Die südliche Hälfte Kanadas untergliedert sich von West nach Ost in die zehn Provinzen British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Québec, New Brunswick, Prince Edward Island, Neufundland und Labrador sowie Nova Scotia. Im Norden befinden sich die drei Territorien Yukon, Nordwest-Territorien und Nunavut (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Kanadische Provinzen und Territorien⁹



Mit vier Einwohnern pro Quadratkilometer hat Kanada eine der geringsten Bevölkerungsdichten weltweit (vgl. Deutschland: 238 Einwohner/km²).¹⁰ Die Bevölkerung Kanadas konzentriert sich dabei hauptsächlich auf einige wenige

⁸ World Bank Indicators Database (2020): Country Profile Canada, https://databank.worldbank.org/data/views/reports/reportwidget.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=CAN (Zugriff: 09.03.2022)

⁹ Government of Canada (2017): Canada Political Divisions, <https://open.canada.ca/data/en/dataset/5a4bed82-1f5d-532f-adf0-980c212c9cd1> (Zugriff: 09.03.2022)

Ballungszentren, vorwiegend im Süden des Landes. Die Gebiete Greater Toronto Area in Ontario (6,57 Mio. Einwohner), Greater Montréal in Québec (4,34 Mio. Einwohner) sowie Greater Vancouver in British Columbia (2,77 Mio. Einwohner) sind die bedeutendsten Metropolregionen. Die übrigen Provinzen und insbesondere die Territorien sind nur dünn besiedelt.¹¹ Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Hauptstädte der Provinzen und Territorien sowie deren Einwohnerzahlen.

Tabelle 1: Einwohnerzahlen und Hauptstädte der kanadischen Provinzen und Territorien, 2021 (Q4)¹²

Provinz/Territorium	Einwohner in Mio.	Hauptstadt
Ontario	14,915	Toronto
Québec	8,631	Québec City
British Columbia	5,250	Victoria
Alberta	4,464	Edmonton
Manitoba	1,386	Winnipeg
Saskatchewan	1,181	Regina
Nova Scotia	0,999	Halifax
New Brunswick	0,794	Fredericton
Neufundland und Labrador	0,522	St. John's
Prince Edward Island	0,166	Charlottetown
Nordwest-Territorien	0,046	Yellowknife
Yukon	0,043	Whitehorse
Nunavut	0,040	Iqaluit
Kanada	38,436	Ottawa

Kanada verzeichnet ein anhaltendes Bevölkerungswachstum, welches hauptsächlich durch die Ankunft einer großen Zahl von Einwanderern getrieben wird. So kamen zwischen 2020 und 2021 trotz Corona-bedingter Einreisebeschränkungen über 156.503 Einwanderer ins Land. Zwischen 2019 und 2020 waren es 362.558. Die jährliche Bevölkerungswachstumsrate des Landes betrug zwischen 2020 und 2021 0,5 %.¹³ Bei einer erwartbaren Verringerung der Einreisebeschränkungen ist mit einer Rückkehr auf die Wachstumsraten vor Corona zu rechnen (2019-2020: 1,2%). In Zukunft sollen die Einwanderungszahlen weiterhin gesteuert und stufenweise erhöht werden.

Zwischen 2021 und 2023 sollen zwischen 950.000 und 1.260.000 Neuankömmlinge aufgenommen werden. Die liberale Regierung hat 300.000 Einwanderer pro Jahr als die "neue Norm" seit der Machtübernahme 2015 festgelegt.¹⁴ Die Planzahlen für den Zeitraum 2021-2023 sind noch einmal höher angesetzt und sollen in der Corona-Erholungsphase für positive wirtschaftliche Impulse sorgen.

¹⁰ Statistisches Bundesamt (2021): Basistabelle Bevölkerungsdichte, https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Internationales/Thema/Tabellen/Basistabelle_Bevoelkerungsdichte.html (Zugriff: 09.03.2022)

¹¹ Statistics Canada (2020): Population estimates, <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=1710013501> (Zugriff: 09.03.2022)

¹² Statistics Canada (2021, Q4): Population estimates, <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=1710000901> (Zugriff: 09.03.2022)

¹³ Statistics Canada (2021): Canada's population estimates: Age and sex, July 1, 2021, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/210929/dq210929d-eng.htm> (Zugriff: 10.03.2022)

¹⁴ Government of Canada (2021): Immigration, Refugees and Citizenship Canada Departmental Plan 2021-2022: <https://www.canada.ca/en/immigration-refugees-citizenship/corporate/publications-manuals/departmental-plan-2021-2022/departmental-plan.html#s2> (Zugriff: 10.03.2022)

2.2 Wirtschaftsstruktur und -entwicklung Kanadas

Kanada ist gemessen am Bruttoinlandsprodukt (nominal in USD, Stand 2020) die neuntgrößte Volkswirtschaft weltweit¹⁵ und gehört zu den wohlhabendsten Ländern der Welt. Das Land hat sich in den vergangenen 70 Jahren von einem Agrarland zu einem modernen Standort für die Industrie- und Dienstleistungswirtschaft entwickelt. Der primäre Sektor nimmt jedoch nach wie vor eine bedeutende Rolle in der Wirtschaftsstruktur des Landes ein. Dies ist hauptsächlich auf die Exploration der immensen Rohstoffvorkommen zurückzuführen: Kanada verfügt nach Saudi-Arabien und Venezuela über die drittgrößten Erdölreserven der Welt,¹⁶ ist weltweit fünftgrößter Gas Produzent¹⁷ viertgrößter Uranproduzent¹⁸ und drittgrößter Diamantenproduzent.¹⁹ Darüber hinaus entfallen fast 9 % der weltweiten Waldfläche auf kanadisches Staatsgebiet.²⁰

Neben einem starken Primärsektor zeichnet sich Kanada durch seinen dominanten Dienstleistungssektor aus. In etwa 80 % der Kanadier arbeiten im Dienstleistungssektor, insbesondere in den Bereichen Finanz-, Versicherungs- und Immobiliendienstleistungen. Wesentlich für Kanada sind darüber hinaus die Sektoren des Automobil- und Flugzeugbaus, die Bauindustrie, die Metallindustrie, die Nahrungsmittelindustrie, die Holz- und Papierverarbeitung und die chemische Industrie. Von Bedeutung ist auch die Informations- und Kommunikationstechnik.²¹

Um ausländische Direktinvestitionen für zukünftige Kernbereiche wie die Industrie 4.0, Biotechnologie, Cleantech oder den Agrarsektor zu gewinnen, werden auf föderaler- und Provinzebene steuerliche und andere Vergünstigungen bereitgestellt.²²

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten Wirtschaftsindikatoren Kanadas.

¹⁵ World Bank Data (2022): GDP (current US\$) | Data (worldbank.org),

https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true (Zugriff: 09.03.2022)

¹⁶ Worldatlas (2020): The World's Largest Oil Reserves By Country, www.worldatlas.com/articles/the-world-s-largest-oil-reserves-by-country.html (Zugriff: 09.03.2022)

¹⁷ Federal Ministry of Agriculture, Regions and Tourism of the Federal Republic of Austria (2022): World Mining Data 2022, <https://www.world-mining-data.info/wmd/downloads/PDF/WMD2022.pdf> (Zugriff: 20.08.2022)

¹⁸ World Nuclear Association (2021): World Uranium Mining Production, <https://www.world-nuclear.org/information-library/nuclear-fuel-cycle/mining-of-uranium/world-uranium-mining-production.aspx> (Zugriff: 09.03.2022)

¹⁹ Natural Resources Canada (2021): Diamond facts, <https://www.nrcan.gc.ca/mining-materials/facts/diamonds/20513> (Zugriff: 09.03.2022)

²⁰ Natural Resources Canada (2022): How much forest does Canada have?, <https://www.nrcan.gc.ca/forests/report/area/17601> (Zugriff: 09.03.2022)

²¹ Statistics Canada (2022): Labour force characteristics by industry, annual, <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=1410002301> (Zugriff: 10.03.2022)

²² Invest in Canada (2022): Industries, <https://www.investcanada.ca/industries> (Zugriff: 09.03.2022)

Tabelle 2: Wirtschaftseckdaten Kanada, 2020/2021

Kanada	
Bevölkerung:	38,44 Mio. ²³ (2021)
Fläche:	9,09 Mio.km ²⁴
Einwohnerdichte:	4 Einwohner/km ²⁵ (2020)
Hauptstadt:	Ottawa
Amtssprachen:	Englisch, Französisch
BIP:	2205,48 Mrd. CAD ²⁶ (2020)
BIP pro Kopf:	56.488,11 CAD ²⁷
Reales Wirtschaftswachstum:	-5,23 % ²⁸ (2021; 2020:1,88 %)
Bevölkerungswachstum:	0,5 % ²⁹ (2020-2021)
Arbeitslosenquote:	6,5 % ³⁰ (2021)
Warenimport:	561 Mrd. CAD (2020) ³¹
Davon aus Deutschland:	13,48 Mrd. CAD ³² (2021)
Warenexport:	524 Mrd. CAD ³³ (2020)
Davon nach Deutschland:	6,44 Mrd. CAD ³⁴ (2021)

Quelle: Eigene Darstellung

²³ Statistics Canada (2021): Population estimates, <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=1710000901> (Zugriff: 09.03.2022)

²⁴ World Bank Indicators Database (2020): Country Profile Canada, https://databank.worldbank.org/data/views/reports/reportwidget.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=CAN (Zugriff: 09.03.2022)

²⁵ Statistisches Bundesamt (2021): Basistabelle Bevölkerungsdichte, https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Internationales/Thema/Tabellen/Basistabelle_Bevoelkerungsdichte.html (Zugriff: 09.03.2022)

²⁶ Trading Economics (2022): Canada GDP, <https://tradingeconomics.com/canada/gdp> (Zugriff: 09.03.2022) → Umgerechnet von USD 1.644,04 Mrd. im Jahr 2020 bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von CAD 1,3415 / USD 1 (Für Wechselkurse, nachfolgend siehe jeweils Bank of Canada: <https://www.bankofcanada.ca/rates/exchange/annual-average-exchange-rates/>)

²⁷ Trading Economics (2022): Canada GDP per capita, <https://tradingeconomics.com/canada/gdp-per-capita> (Zugriff: 09.03.2022) → Umgerechnet von USD 42.108,17 im Jahr 2020 bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von CAD 1,3415 / USD 1.

²⁸ The World Bank (2022): GDP Growth (annual %) – Canada, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2018&locations=CA&start=2012> (Zugriff: 09.03.2022)

²⁹ Statistics Canada (2021): Canada's population estimates: Age and sex, July 1, 2021, 2020, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/210929/dq210929d-eng.htm> Zugriff: 10.03.2022)

³⁰ Statistics Canada (2022): <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=1410002001> (Zugriff: 09.03.2022)

³¹ Government of Canada (2021): State of Trade 2021 – A closer Look at Foreign Direct Investment (FDI), <https://www.international.gc.ca/transparency-transparence/state-trade-commerce-international/2021.aspx?lang=eng> (Zugriff: 10.03.2022)

³² Trading Economics (2021): Germany exports to Canada, <https://tradingeconomics.com/germany/exports/canada> (Zugriff: 09.03.2022) → Umgerechnet von USD 10,76 Mrd. im Jahr 2020 bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von CAD 1,3415 / USD 1.

³³ Government of Canada (2021): State of Trade 2021 – A closer Look at Foreign Direct Investment (FDI), <https://www.international.gc.ca/transparency-transparence/state-trade-commerce-international/2021.aspx?lang=eng> (Zugriff: 10.03.2022)

³⁴ Trading Economics (2021): Canada exports to Germany, <https://tradingeconomics.com/canada/exports/germany> (Zugriff: 09.03.2022) → Umgerechnet von USD 5.14 Mrd im Jahr 2021 bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von CAD 1,2535 / USD 1.

2.3 Außenhandel

Da die kanadische Wirtschaft stark vom Export abhängig ist, sind Regierungs- und Wirtschaftsvertreter in besonderem Maße an freiem Handel und dem Abbau von Investitionsschranken interessiert. Obwohl ausländische Direktinvestitionen in Kanada in einigen Schlüsselbereichen Einschränkungen unterliegen, sorgen die natürlichen Ressourcen, sowie die solide Wirtschaftsstruktur des Landes weiterhin dafür, dass Kanada ausländische Investoren anzieht. Um ausländische Direktinvestitionen in Kernbereichen wie dem Automobilssektor, der Biotechnologie, der Nanotechnologie, der Luft- und Raumfahrt, der Petrochemie und der Energiegewinnung zu gewinnen, werden auf föderaler- und Provinzebene steuerliche und andere Vergünstigungen bereitgestellt.

2.4 Wichtigster Handelspartner USA

Bedeutendster Außenhandelspartner für Kanada sind die USA. Mit CAD 474,30 Mrd. gingen in etwa drei Viertel aller kanadischen Warenexporte 2021 in die Vereinigten Staaten.³⁵ Im Jahr 2021 importierte Kanada Waren im Wert von CAD 297,49 Mrd. von dort.³⁶ Diese verstärkten Beziehungen beruhen insbesondere auf dem United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) – einem trilateralen Freihandelsabkommen mit Mexiko und den USA, welches 2020 das NAFTA-Abkommen ablöst hat.

Eine herausragende Rolle spielen die USA für Kanada auch als Abnehmer von Energie und Rohstoffen und Kanada stellt dabei die größte Quelle US-Amerikanischer Energieimporte dar.³⁷ Vor dem Hintergrund der starken Abhängigkeit Kanadas von der US-Wirtschaft ist es für Kanada von besonderem Interesse, den Außenhandel weiter zu diversifizieren.³⁸

2.5 Deutschland als viertwichtigster Handelspartner für Importwaren

Als Herkunftsland steht Deutschland mit einem Gesamtwert von CAD 18,95 Mrd. im Jahr 2021 nach den USA, China und Mexiko an vierter Stelle der wichtigsten Handelspartner Kanadas.³⁹ Der Anteil Deutschlands an den Gesamtimporten betrug 2021 3,1 % (USA: 49 %, China: 14 %, Mexiko: 5,5 %).⁴⁰ Die Warengruppen mit dem größten Anteil stellten 2021 Maschinen mit ca. 24 %, Kraftfahrzeuge und -teile mit ca. 19 %, sowie pharmazeutische Produkte mit ca. 16 % dar.⁴¹

Hinsichtlich des Warenexportes sind 2021 neben den USA (76 %) vor allem China, Großbritannien und Japan die wichtigsten Absatzländer Kanadas. Deutschland nahm 2021 mit rund 1 % aller Exporte Kanadas den sechsten Platz ein.⁴² Bedeutende Waren, die nach Deutschland exportiert werden, sind vor allem Erze (22,6%), Maschinen (11,3 %), sowie Mineralien & Metalle (8,4 %).⁴³

³⁵ Trading Economics (2021): Canada exports to United States, <https://tradingeconomics.com/canada/exports/united-states> (Zugriff: 09.03.2022) → Umgerechnet von USD 378,38 Mrd. im Jahr 2021 bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von CAD 1,2535 / USD 1.

³⁶ Trading Economics (2022): Canada imports from United States, <https://tradingeconomics.com/canada/imports/united-states> (Zugriff: 04.05.2022) → Umgerechnet von USD 237,33 Mrd. im Jahr 2021 bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von CAD 1,2535 / USD 1.

³⁷ Government of Canada (2021): Canada Strengthens Energy Partnership With the United States, <https://www.canada.ca/en/natural-resources-canada/news/2021/06/canada-strengthens-energy-partnership-with-the-united-states.html> (Zugriff: 09.03.2022)

³⁸ Government of Canada (2020): Diversifying Canada's trade and investment opportunities, <https://www.international.gc.ca/gac-amc/campaign-campagne/trade-diversification-commerce/index.aspx?lang=eng> (Zugriff: 09.03.2022)

³⁹ Trading Economics (2022): Canada Imports By Country, <https://tradingeconomics.com/canada/imports-by-country> (Zugriff: 09.03.2022) → Umgerechnet von USD 15,12 Mrd. im Jahr 2021 bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von Wechselkurs von CAD 1,2535 / USD 1.

⁴⁰ Ebd.

⁴¹ Trading Economics (2022): Canada imports from Germany, <https://tradingeconomics.com/canada/imports/germany> (Zugriff: 09.03.2022)

⁴² Trading Economics (2022): Canada Exports by country, <https://tradingeconomics.com/canada/exports-by-country> (Zugriff: 09.03.2022)

⁴³ Trading Economics (2022): Canada exports from Germany, <https://tradingeconomics.com/canada/exports/germany> (Zugriff: 09.03.2022)

2.6 Außenhandelsabkommen

Es bestehen bereits Freihandelsabkommen mit den Ländern Chile, Peru, Kolumbien, Panama, Costa Rica, Honduras, Israel, Jordanien sowie der European Free Trade Association (EFTA), in der sich die Nicht-EU-Länder Island, Norwegen, Liechtenstein und die Schweiz zusammengeschlossen haben. Weiterhin hat Kanada am 30. Dezember 2018 das Freihandelsabkommen Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP) unterzeichnet, durch welches die Zölle für den Handel zwischen 11 Ländern aus dem asiatisch-pazifischen Raum reduziert werden oder ganz wegfallen.⁴⁴ Einen großen Beitrag zur Diversifizierung leistet außerdem das Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) mit der EU, welches am 21. September 2017 provisorisch in Kraft getreten ist.⁴⁵ Dieses Abkommen stellt nach dem United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) das zweitwichtigste Handelsabkommen dar, da es den Zugang zu einem Markt von 500 Mio. Verbrauchern eröffnet. Unter anderem werden mit dem Abkommen 98 % der Zölle abgeschafft und der Zugang zu öffentlichen Aufträgen und Ausschreibungsverfahren erleichtert.⁴⁶ Das CETA-Abkommen öffnet zudem neue Dienstleistungsmärkte und erhöht die internationale Mobilität für Arbeitnehmer.⁴⁷

Neben den Freihandelsabkommen engagiert sich Kanada auch für andere internationale Kooperationen. So ist Kanada u.a. Mitglied der World Trade Organisation (WTO), der Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), der Weltbank, des Internationalen Währungsfonds sowie des G8-Bündnisses der größten Industrienationen.

2.7 Die Provinz Ontario

Ontario ist nach Québec flächenmäßig die zweitgrößte Provinz Kanadas (1.076.395 km²). Sie grenzt im Süden an die Großen Seen und fünf US-Bundesstaaten. Im Norden befindet sich die Hudson Bucht, im Osten die Provinz Québec und im Westen die Provinz Manitoba. Insgesamt besteht ein Sechstel der Fläche Ontarios aus Seen und Flüssen.

Abbildung 2: Die Provinz Ontario⁴⁸



⁴⁴ Government of Canada (2020): How to read the comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), https://international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cptpp-ptpgp/chapter_summaries-sommaires_chapitres.aspx?lang=eng (Zugriff: 09.03.2022)

⁴⁵ European Commission (2021): Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA), <http://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/ceta> (Zugriff: 09.03.2023)

⁴⁶ Europäische Kommission (2017): CETA Factsheet 1 von 7, S. 1-4, http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/september/tradoc_156057.pdf (Zugriff: 09.03.2022)

⁴⁷ European Commission (2016): CETA: EU und Kanada verständigen sich auf neuen Ansatz bei Investitionen, <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1470> (Zugriff: 10.03.2022)

⁴⁸ Government of Canada (2017): Natural Resources Canada: Ontario, <https://open.canada.ca/data/en/dataset/6e5e9705-8772-5123-82a4-ea66309321d6>, Note: Contains information licensed under the Open Government Licence – Canada, <https://open.canada.ca/en/open-government-licence-canada>, (Zugriff: 01.08.2022).

Mit annähernd 15 Mio. Einwohnern (Stand 2022) hat Ontario einen Anteil von ca. 39% an der kanadischen Gesamtbevölkerung und stellt zugleich die bevölkerungsreichste Provinz Kanadas dar⁴⁹. Die Provinzhauptstadt Toronto mit ihrem Großraum (Greater Toronto Area, gemäß Census Metropolitan Area) ist mit knapp 6,6 Mio. Einwohnern die größte Metropole Ontarios und Kanadas. Bis 2046 prognostizieren Experten, dass die Bevölkerung der Region auf 20,4 Millionen Menschen wachsen wird.^{50 51}

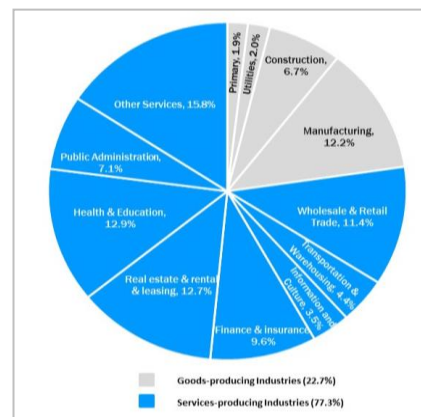
2.7.1 Politisches System in Ontario

Die gesetzgebende Gewalt stellt in Ontario das Parlament dar, dessen Mitglieder durch das Mehrheitswahlrecht in den Wahlkreisen gewählt werden. Vizegouverneurin ist seit Juni 2014 Elizabeth Dowdeswell.⁵² Sie repräsentiert den amtierenden britischen König Charles III auf Provinzebene in Ontario. Seit 2018 ist die konservative *Progressive Conservative Party* die stärkste Partei und stellt mit Douglas Robert Ford den 26. Premier von Ontario.

2.7.2 Wirtschaftsstruktur in Ontario

Die Provinz Ontario ist der größte Wachstumsmotor der kanadischen Wirtschaft. Sie weist mit 39% den größten Anteil am kanadischen BIP auf. Die Arbeitslosenquote lag mit 8,0 % (2021) knapp über dem landesweiten Durchschnitt von 7,4%. 2022 wird diese Quote nach der Covid-Pandemie, auf das ganze Jahr gesehen, aller Voraussicht geringer ausfallen.⁵³ Hauptarbeitgeber in der Provinz sind Unternehmen im Dienstleistungssektor (80%), wovon die meisten Beschäftigten im Groß- und Einzelhandel, im Gesundheitswesen und in technischen Dienstleistungsbereichen tätig sind. Im Folgenden ist eine Übersicht über die Anteile der wichtigsten Industrien Ontarios am BIP dargestellt.

Abbildung 3: Prozentualer Anteil am nominalen BIP 2022 in Ontario⁵⁴



⁴⁹Ontario Ministry of Finance (2022): Ontario Fact Sheet, <https://www.fin.gov.on.ca/en/economy/ecupdates/factsheet.html> (Zugriff: 01.08.2022)

⁵⁰Ontario Ministry of Finance (2022): Ontario Population Statistics, <https://www.ontario.ca/page/ontario-population-projections> (Zugriff: 01.08.2022).

⁵¹ Statistics Canada (2020): Population estimates, <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tb11/en/tv.action?pid=1710013501> (Zugriff: 09.03.2022)

⁵² Queen's Printer for Ontario (2017): The Honourable Elizabeth Dowdeswell, Lieutenant Governor of Ontario, <http://www.lgontario.ca/en/> (Zugriff: 01.08.2022).

⁵³ Statistics Canada (2022): Labour Force Survey, July 2022, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220805/dq220805a-eng.htm> (Zugriff 10.08.2022).

⁵⁴ Ontario Ministry of Finance (2022): Ontario Economic Accounts, <https://www.fin.gov.on.ca/en/economy/ecaccts/images/appendix-percent-large.jpg> (Zugriff: 01.08.2022).

Ontario liegt im Zentrum der nordamerikanischen Automobilindustrie. Dementsprechend bestand der wertmäßig größte Anteil an Exportgütern 2021 aus Kraftfahrzeugteilen (24,0%) gefolgt von Edelmetallen und -steinen (12,2%), mechanischer Ausrüstung (9,8%) Kunststoffprodukten (5%), sowie Eisen- und Stahlerzeugnissen (4,7%).⁵⁵ Die wichtigsten Importgüter bestanden ebenfalls aus Kraftfahrzeug(-teilen) (17,6%), mechanischer Ausrüstung (14,3%), elektrischen Maschinen (10,7%), Edelmetallen und -steinen (5,0%) sowie pharmazeutischen Produkten (4,9%).⁵⁶

3 Informationen zum Markt und Thema

3.1 Branchenüberblick - Die kanadische Automobil- und Leichtbauindustrie

Die kanadische Automobilindustrie befindet sich im Herzen Nordamerikas größter Fahrzeugproduzentenregion: dem Automotive Manufacturing Cluster der Great Lakes. Fünf globale OEMs – Stellantis (FCA), Ford, GM, Honda und Toyota (Siehe Abbildung 4) - montieren pro Jahr mehr als 1,4 Millionen Fahrzeuge in ihren kanadischen Werken.⁵⁷ Ihre Werke werden von einem pulsierenden Ökosystem von fast 700 Zulieferern versorgt, darunter einheimische Tier-1-Unternehmen wie Magna, Linamar und Martinrea. Diese werden wiederum von einem Cluster von Unternehmen des Maschinen-, Werkzeug- und Formenbaus im Südwesten von Ontario unterstützt. Diese Unternehmen, welche bei der Automatisierung und Innovation von Prozessen unterstützen, haben es den kanadischen T1 Lieferanten erst ermöglicht sich zu globalen Playern zu entwickeln. Seit über einem Jahrhundert baut Kanada Fahrzeuge und der Sektor spielt eine Schlüsselrolle in der kanadischen Wirtschaft. Mit einem Beitrag von CAD 12,5 Milliarden zum BIP (2020) ist es einer der größten Produktionssektoren Kanadas.⁵⁸ Die Branche beschäftigt direkt mehr als 117.000 Menschen.

Kanada gewann in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Auszeichnungen für die Qualität der Automobilproduktion. Im Jahr 2021 gewann bspw. eines der kanadischen Werke von Toyota (Cambridge South) die Silbermedaille in der Kategorie Plant Assembly Line Quality Awards von JD Power.⁵⁹ Des Weiteren gehört Kanada in den forschungsintensiven Bereichen autonomes Fahren und Connected-Car-Technologien zu den globalen Innovationstreibern.

OEMs vertrauen ihren kanadischen Betrieben mit innovativen Projekten. Kanada war das erste Land außerhalb Japans, in dem Toyota sich entschieden hat, Lexus-Fahrzeuge herzustellen und Honda wählte seine kanadische Niederlassung, um das globale Civic-Projekt zu leiten. Alle Automobilproduzenten haben sich in Ontario, insbesondere im Korridor zwischen Windsor und Oshawa (siehe Abbildung 5), niedergelassen. Die kanadische Automobilindustrie ist hierbei Teil eines integrierten nordamerikanischen Marktes mit ca. 500 Millionen potenziellen Verbrauchern. 95% der in Kanada hergestellten Fahrzeuge werden exportiert, ebenso wie fast 55% der dort hergestellten Autoteile (2020)⁶⁰. Die in Kanada ansässigen Unternehmen verfügen über eine außergewöhnliche Marktabdeckung. Mit seinen vielen Freihandelsabkommen hat Kanada guten Zugang zu Automobilherstellungs- und Verbrauchermärkten.

Mit der Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens hat sich Kanada verpflichtet, die Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um 30 % gegenüber 2005 zu senken. Im Rahmen der COP26 Konferenz 2021 wurde dieses Ziel nochmals verschärft und

⁵⁵ Ontario Ministry of Finance (2021): Ontario Fact Sheet, <https://www.fin.gov.on.ca/en/economy/ecupdates/factsheet.html> (Zugriff: 01.08.2022).

⁵⁶ Ebd.

⁵⁷ Innovation, Science and Economic Development Canada (2021): Automotive Investment Attraction Hub, [https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/vwapi/AIA_eng.pdf/\\$file/AIA_eng.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/vwapi/AIA_eng.pdf/$file/AIA_eng.pdf) (Zugriff: 01.08.2022).

⁵⁸ Toyota Motor Manufacturing Canada Inc.(2021): Toyota Motor Manufacturing Canada Earns Yet Another J.D. Power Plant Quality Award, <https://tmmc.ca/wp-content/uploads/2021/08/Toyota-Motor-Manufacturing-Canada-Plant-Quality-Award-2021.pdf> (Zugriff 01.08.2022)

⁵⁹ Government of Canada (2021): Canadian automotive industry, <https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/eng/Home> (Zugriff: 01.08.2022).

⁶⁰ Government of Canada (2021): Canadian automotive industry, <https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/eng/Home> (Zugriff: 01.08.2022).

Kanada strebt nun für denselben Zeitraum eine Reduzierung um 40-45% an⁶¹. Darüber hinaus wurde im Jahr 2016 eine nationale Klimastrategie beschlossen, welche 2019 zur Einführung eines nationalen CO₂-Mindestpreises führte und den weitgehenden Ausstieg aus der Kohleverstromung bis 2030 vorsieht.^{62, 63} Dies beeinflusst auch den Automobil- und Verkehrssektor als einem der Hauptemittenten von Treibhausgasen. Zur Erreichung der genannten Ziele muss der Automobilsektor einerseits signifikante Investitionen vornehmen, um emissionsärmer zu werden, andererseits werden von staatlicher Seite aus, erhebliche finanzielle Mittel hierfür bereitgestellt. Der aktuelle *2030 Emissions Reductions Plan* der kanadischen Regierung zielt auf die Förderung grüner Technologien ab. Zur Reduzierung von CO₂-Emissionen in verschiedenen Industrien, u.a. Automobil- und Luftfahrtindustrie aber auch der Stahl- und Aluminiumindustrie sind dabei CAD 9.1 Mrd. vorgesehen. Diese Investitionen eröffnen in den genannten Industrien Möglichkeiten für Unternehmen im Bereich Leichtbau, welche bspw. durch Gewichtsreduzierungen von Fahrzeugen und Flugzeugen, zur Verringerung von Emissionen beitragen können.

⁶¹ Government of Canada (2021): Government of Canada confirms ambitious new greenhouse gas emissions reduction target, <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/news/2021/07/government-of-canada-confirms-ambitious-new-greenhouse-gas-emissions-reduction-target.html> (Zugriff: 09.03.2022)

⁶² The Globe and Mail (2016): Liberal government formally ratifies Paris climate accord, <https://www.theglobeandmail.com/news/politics/ottawa-formally-ratifies-paris-climate-accord/article32267242/> (Zugriff: 09.03.2022)

⁶³ Government of Canada (2022): Carbon pollution pricing systems across Canada, <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/climate-change/pricing-pollution-how-it-will-work.html> (Zugriff 01.08.2022)

Abbildung 4: Fahrzeuge, die in Kanada hergestellt werden (Stand Dezember 2020)⁶⁴

Vehicles manufactured in Canada (as of December 2020)		
Company	Location	Products
Stellantis Canada	Brampton, Ontario	Chrysler 300, Dodge Charger, Dodge Challenger
	Windsor, Ontario	Chrysler Pacifica, Chrysler Pacifica Plug-in Hybrid, Chrysler Voyager, Chrysler Grand Caravan
Ford of Canada Ltd.	Oakville, Ontario	Ford Edge, Lincoln Nautilus
General Motors of Canada Ltd.	Ingersoll, Ontario	Chevrolet Equinox
Honda Canada Inc.	Alliston, Ontario	Honda Civic, Honda CR-V
Toyota Canada	Cambridge, Ontario	Lexus RX350, Lexus RX450h Hybrid, RAV4 hybrid
	Woodstock, Ontario	Toyota RAV4



Note: * Denotes production of hybrid model

⁶⁴ Government of Canada (2021): Canadian automotive industry, <https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/eng/Home> (Zugriff: 01.08.2022).

Abbildung 5: Ontarios Automobil Korridor⁶⁵

3.1.1 Zukunftstechnologien

Kanadische Unternehmen sind führend bei der Entwicklung von Automobiltechnologien und ziehen große Investitionen in die autonome und vernetzte Fahrzeugforschung von globalen OEMs wie GM und Ford und Technologieriesen wie Uber, Google und Nvidia, an.⁶⁶ Das Wachstum von Kanadas pulsierendem Technologieökosystem wird zunehmend von Kompetenzzentren für künstliche Intelligenz (KI) getrieben, darunter maschinelles Lernen, Deep Learning, neuronale Netzwerke und Computervision.

3.1.2 E-Mobility

Der technologische Fortschritt hat sich in den letzten Jahrzehnten rasch entwickelt. Dies spiegelt sich insbesondere im Automobilsektor wider. Der Verkauf von Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden (EVs) ist in den letzten Jahren gestiegen. Es wird angenommen, dass die Produktion von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen aller großen Erstausrüster (OEM) rasch anwachsen wird⁶⁷ und dass dieser Fahrzeugtyp in den kommenden zehn Jahren weitere Marktanteile hinzugewinnen wird.⁶⁸ Dem politischen Willen und in den letzten Jahren getätigten Investitionen stehen jedoch die klimatischen und geographischen Verhältnisse, sowie das in der Bevölkerung nicht im gleichen Maße, wie etwa in Europa, ausgeprägte Umweltbewusstsein entgegen.

⁶⁵ Invest in Ontario (2022): Automotive, <https://www.investontario.ca/automotive> (Zugriff: 31.08.2022)

⁶⁶ Innovation, Science and Economic Development Canada (2021): Automotive Investment Attraction Hub, [https://www.ic.gc.ca/eic/site/aut-auto.nsf/vwapi/AIA_eng.pdf/\\$file/AIA_eng.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/aut-auto.nsf/vwapi/AIA_eng.pdf/$file/AIA_eng.pdf) (Zugriff: 01.08.2022).

⁶⁷ KPMG (2020): Canada's automotive future, <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/ca/pdf/2020/02/canadas-automotive-future-2020.pdf> (Zugriff: 01.08.2022)

⁶⁸ Feltmate, T. (2020): The Canada/US Electric Vehicle Market: Navigating the Road Ahead, <https://economics.td.com/ca-electric-vehicle> (Zugriff: 01.08.2022)

Die Provinz Ontario mit ihrer starken Automobilindustrie fördert insbesondere den Bau leichter elektrischer Nutzfahrzeuge. Angekündigte Investitionen der fünf in Kanada produzierenden OEMs, sowie der, im Batteriebereich tätigen Unternehmen Umicore und LG Energy Solutions belaufen sich für Ontario aktuell auf CAD 12.5 Mrd..⁶⁹

Obwohl die Elektrobatterie bisher den Markt für ZEVs dominiert, ist die Möglichkeit, dass mit Wasserstoff betriebene Autos zukünftig eine größere Rolle bei der Elektrifizierung kommerzieller Fahrzeuge spielen werden in Kanada nicht von der Hand zu weisen. Die Reichweite und die schnelle Ladefähigkeit von Wasserstoffzellen sind besonders attraktiv für schwerere Fahrzeuge bei denen allein elektrobatteriebetriebene Technologien möglicherweise nicht praktikabel oder kostengünstig sind. Für Kanada ist die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie strategisch wichtig, um die konkurrenzfähige Position des Landes im globalen Übergang zum Elektroantrieb zu stärken.

Das Ziel der föderalen Regierung, die Infrastruktur für elektrische Autos und alternative Kraftstoffe weiter auszubauen, wird insbesondere von den Provinzen British Columbia und Québec mitgetragen: So hat z.B. im Jahr 2019 die Provinzregierung von British Columbia den Zero-Emission Vehicles Act erlassen, welcher, angelehnt an die Strategie der föderalen Regierung, besagt, dass bis 2040 nur noch elektrische Nutzfahrzeuge für den Straßenverkehr zugelassen werden dürfen.⁷⁰ Für den Kauf eines elektrischen Autos können bis zu CAD 4.000 beantragt werden.⁷¹ In der Provinz Québec wird der Kauf elektrisch betriebener Fahrzeuge aktuell im Rahmen des *Roulez Vert* Programms für individuelle Käufer mit bis CAD 7.000 gefördert.⁷²

2021 wurde der Großteil der neuzugelassenen ZEVs in Québec (42,8%), British Columbia (27,7%) und Ontario (22,9%) registriert. Insgesamt machten ZEVs kanadaweit dabei 5,2% der Neuzulassungen aus. Die Ladeinfrastruktur soll zudem weiter ausgebaut werden.⁷³

3.1.3 Elektroauto-Batterie

Die Internationale Energieagentur prognostiziert, dass die Produktion von Elektrofahrzeugen bis 2030 43 Mio. Einheiten pro Jahr erreicht und ihr Wert mehr als CAD 760 Mrd. betragen wird. Der Lithium-Ionen-Akku ist das Herzstück dieser Entwicklung. Kanada hat in diesem Bereich einen besonderen Wettbewerbsvorteil. Es ist eines der wenigen Länder in der westlichen Hemisphäre, welches die hierfür notwendigen Rohstoffe, unter anderem Kobalt, Graphit, Lithium, Nickel,⁷⁴ Aluminium und Mangan,⁷⁵ im eigenen Land abbauen kann. In diesem Zusammenhang wurden 2022 im Rahmen des Canadian German Business Forums in Anwesenheit von Bundeskanzler Olaf Scholz und dem kanadischen Premierminister Justin Trudeau zwei neue Absichtserklärungen zwischen der kanadischen Regierung und den deutschen Automobilherstellern Volkswagen AG und Mercedes-Benz AG mit dem Ziel unterzeichnet, die Zusammenarbeit in den Bereichen Automobil, Batterien und kritischen Rohstoffen zu vertiefen.⁷⁶ Das Zusatzgewicht, das mit der Nutzung von Batterien einhergeht, wird wiederum in besonderem Maße Leichtbaulösungen erfordern, um Gewichtsnachteile durch die Fahrzeugkonstruktion bestmöglich ausgleichen zu können.

⁶⁹ Invest in Ontario (2022): Automotive, <https://www.investontario.ca/automotive> (Zugriff: 31.08.2022)

⁷⁰ Government of British Columbia (2020): 10 years later: more than 30,000 EVs on the road, <https://news.gov.bc.ca/releases/2019EMPR0111-002292> (Zugriff: 01.08.2022)

⁷¹ Government of British Columbia (2022): CleanBC Go Electric, <https://goelectricbc.gov.bc.ca/personal-rebate-offers/passenger-vehicle-rebates/> (Zugriff 01.08.2022)

⁷² Gouvernement de Québec (2022): Électrification des transports, <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/electrification-des-transports> (01.08.2022).

⁷³ Statistics Canada (2022): Automotive Statistics, <https://www.statcan.gc.ca/en/topics-start/automotive> (Zugriff 01.08.2022)

⁷⁴ Bains, N. (2020): Mining gives Canada a competitive advantage in electric vehicle market, <https://policyoptions.irpp.org/magazines/september-2020/mining-gives-canada-a-competitive-advantage-in-electric-vehicle-market/> (Zugriff: 23.04.2021) → Umgerechnet von USD 567 Mrd. im Jahr 2020 bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von CAD 1,3415 / USD 1.

⁷⁵ Jamasmie, C. (2021): Canada could be top player in global EV battery market – report, <https://www.mining.com/canada-could-be-top-player-in-global-ev-battery-market-report/> (Zugriff: 01.08.2022)

⁷⁶ Innovation, Science and Economic Development Canada (2022): Canada strikes historic partnerships with leading German automakers Volkswagen and Mercedes to help meet growing demand for clean transportation solutions, <https://www.canada.ca/en/innovation-science-economic-development/news/2022/08/canada-strikes-historic-partnerships-with-leading-german-automakers-volkswagen-and-mercedes-to-help-meet-growing-demand-for-clean-transportation-so.html> (Zugriff 24.08.2022)

3.1.4 Eine Branche im Wandel

Um die Auswirkungen sich ändernder Handelsregeln, rascher technologischer Fortschritte und Veränderungen im Verbraucherverhalten auf die Zukunft der Branche und zukünftige politische Entscheidungen zu verstehen, ist es wichtig, einige Schlüsselaspekte der Struktur und Organisation der Automobilindustrie in Kanada zu berücksichtigen. Die Automobilproduktion ist zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten seit einem halben Jahrhundert hochgradig integriert.

Kanadische Fahrzeugmontagewerke genießen seit langem den Ruf, höchste Produktqualität zu bieten und zu den produktivsten in Nordamerika zu gehören. Jedoch wird die Anbindung dieser Industrie an kanadischen Boden, zumindest im Bereich der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, immer schwieriger. Kanadas relative Position in der globalen Automobilindustrie ist rückläufig. Das Land war 1999 der fünfgrößte Hersteller von Kraftfahrzeugen weltweit;⁷⁷ 2021 lag es auf Platz 15 hinter Indonesien und der Türkei.⁷⁸ Innerhalb Nordamerikas hat der rasante Ausbau der Montagekapazitäten in Mexiko die kanadische Fahrzeugproduktion schrittweise in den Hintergrund gedrängt. Der Ausbau der Elektromobilität eröffnet dem Land aufgrund der geographischen Nähe zu den, für die Batterieproduktion benötigten Rohstoffen, dagegen wieder neue Chancen.

Studien deuten zudem auf einen kritischen Zusammenhang zwischen dem Wachstum von F&E und der geografischen Nähe zur verarbeitenden Industrie hin: Sobald eine Region die Produktion verliert, sinken in der Regel auch die F&E Aktivitäten in verwandten Sektoren.⁷⁹ Dieses Risiko besteht auch im Falle Kanadas und hängt damit zusammen, dass OEMs versuchen, die extrem hohen Kosten für die Entwicklung neuer Fahrzeugprodukte auf mehrere Endmärkte zu verteilen, indem sie globale Fahrzeugplattformen entwickeln. Folglich befinden sich die wichtigsten Bereiche Fahrzeugdesign, F&E und Produktentwicklung in der Regel geografisch in der Nähe der OEM-Zentralen. Da die OEMs einen Teil der Belastung der hohen Kosten für F&E und Produktentwicklung auf ihre Tier-1-Lieferanten verlagern, ist die Zusammenarbeit leichter zu erreichen, wenn die Lieferanten ihre eigenen F&E- und Design-Engineering-Einrichtungen in der Nähe der F&E-Einrichtungen der OEMs ansiedeln. So sind die F&E- und Produktentwicklungseinrichtungen der OEMs und ihrer Hauptlieferanten an wenigen Standorten auf der Welt konzentriert, in Nordamerika z.B. in Michigan.⁸⁰

3.1.5 Autoproduktion in der USMCA Region

Heute gibt es innerhalb des USMCA-Raums vier große Automobilproduktionsregionen: das historische Kernland der Great Lakes Region (GLR), die südlichen Vereinigten Staaten, Nordmexiko und Zentralmexiko. Die kanadische Automobilindustrie ist ein integraler Bestandteil der hochintegrierten GLR, die die kanadisch-amerikanische Grenze überschreitet. In Kanada gefertigte Fahrzeuge enthalten einen beträchtlichen Anteil an Teilen und Komponenten, die aus den Staaten der Großen Seen bezogen werden, insbesondere aus Zulieferbetrieben in Michigan, Ohio und Indiana.⁸¹ Daher sind unabhängige kanadische Teilelieferanten in hohem Maße auf die Big-3-Kunden in der gesamten GLR angewiesen.

Seit einiger Zeit verschiebt sich der Schwerpunkt der Montagekapazität innerhalb des USMCA jedoch gen Süden. Die Lieferung an neue Montagewerke in Alabama oder Zentralmexiko stellt Teilefertigungswerke in Ontario vor große

⁷⁷ International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (2019): 1999 Production Statistics, <http://www.oica.net/category/production-statistics/1999-statistics/> (Zugriff: 01.08.2022).

⁷⁸ International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (2022): 2021 Production Statistics, <http://www.oica.net/category/production-statistics/2018-statistics/> (Zugriff: 01.08.2022).

⁷⁹ Clark, J. (2013): Working Regions: Reconnecting Innovation and Production in the Knowledge Economy, https://www.researchgate.net/publication/262122300_Working_Regions_Reconnecting_Innovation_and_Production_in_the_Knowledge_Economy/link/5b3bc9554585150d23f658ea/download (Zugriff: 01.08.2022).

⁸⁰ Michauto (2021): Michigan is Automobility Report: The Home for Automotive Talent and the Industry's Electric Future, <https://michauto.org/michigan-is-automobility-report-2021> (Zugriff: 26.09.2022).

⁸¹ Yates, C. (2017): What Shapes Automotive Investment Decisions in a Contemporary Global Economy?, <https://www.utpjournals.press/doi/pdf/10.3138/cpp.2016-043> (Zugriff: 01.08.2022).

logistische Herausforderung, sowohl in Bezug auf Transportkosten als auch die Einhaltung enger Liefertermine. Viele Lieferanten haben auf die Herausforderung reagiert, indem sie Produktionsstätten in den südlichen USA und Mexiko aufgebaut haben. Kanadische Automobilzulieferer beschäftigen mehr Menschen in den Vereinigten Staaten und Mexiko zusammen als in Kanada.⁸²

In den letzten zwei Jahrzehnten wurden in Kanada mehr Montagewerke großer OEMs (insb. der Big-3) geschlossen, als neu eröffnet. Ein Ergebnis ist, dass es in Kanada eine relative Verschiebung der Fahrzeugproduktion von den Big-3 zu Honda und Toyota gegeben hat.⁸³ Diese Verschiebung wirkte sich negativ auf unabhängige Teilelieferanten in Kanada aus, die in der Vergangenheit überproportional von Big-3-Kunden abhängig waren.⁸⁴ Auch hier eröffnen sich durch die Elektromobilität jedoch wieder neue Chancen und bspw. eröffnete der chinesische Automobilhersteller BYD 2019 sein erstes Werk (Busse) in Kanada.⁸⁵

In den letzten Jahren konnte die Wettbewerbsfähigkeit der kanadischen Automobilindustrie durch sinkende Kosten, günstige Wechselkurse und Modernisierungen wieder gestärkt werden und die zunehmende Bedeutung der Elektromobilität könnte diesen Trend weiter stützen.

3.1.6 Leichtbau in der Automobilindustrie

Neue Fahrzeuginnovationen prägen die Automobilindustrie in einem so rasanten Tempo wie nie zuvor. Globale Hersteller entwickeln neue Produkte und Prozesse im Schnellverfahren. Die Verwendung von Verbundwerkstoffen, die stärker und dennoch leichter als Stahl sind, ermöglicht es Unternehmen, Fahrzeuge zu entwickeln, die weniger Kraftstoff verbrauchen und weniger Emissionen verursachen. Aluminium, hochfester Stahl, Titan, Magnesium, Polymere und Verbundwerkstoffe werden verwendet, um neue Sicherheits- und Emissionsziele, sowie Gewichtsreduzierungen zu erreichen. Die Automobilhersteller haben begonnen, an Multimaterialkonstruktionen mit Leichtbauwerkstoffen zu arbeiten, um die Kraftstoffeffizienz von Fahrzeugen zu steigern. Es wird erwartet, dass der Einsatz von Polymeren und Verbundwerkstoffen im Fahrzeugbau aufgrund des zusätzlichen Leichtbauvorteils dieser Materialien zunehmen wird.

Nichtsdestotrotz ist die Preissensibilität bei Nordamerikanischen OEMs und Tier 1 Zulieferern erfahrungsgemäß stärker ausgeprägt, als dies in Deutschland der Fall ist und Nachhaltigkeitsaspekte sind im Zweifel weiterhin oft zweitrangig. Nordamerikanische Automobilhersteller machen ihre Fahrzeuge dennoch aus verschiedenen Gründen leichter. Darunter fallen die Einhaltung von Fahrzeugemissionsnormen, die Erfüllung von Kraftstoffeffizienznormen und die Gewichtsreduzierung für Elektrofahrzeuge. Sowohl in Kanada als auch in den USA bestehen Programme zur Förderung von Elektrofahrzeugen. Insbesondere die, 2022 im Rahmen des *US Inflation Reduction Act* verabschiedenden Steuervorteile für Elektrofahrzeuge, welche in Nordamerika montiert wurden, lässt einen weiteren Impuls für die EV-Industrie in Nordamerika erwarten.⁸⁶

⁸² Layson, G. (2017): Canada's parts makers tout their footprint in U.S., Mexico as NAFTA talks near, <https://canada.autonews.com/article/20170403/CANADA/170409983/canada-s-parts-makers-tout-their-footprint-in-u-s-mexico-as-nafta-talks-near> (Zugriff: 01.08.2022).

⁸³ Sweeney, B. (2020): Canada's Automotive Industry: A Decade In Review, https://trilliummfg.ca/wp-content/uploads/2020/05/TrilliumReport_AutoIndustry-DecadeInReview-May2020_2A.pdf (01.08.2022).

⁸⁴ Holmes, J. (2018): NAFTA and the Automotive Industry, <https://automotivepolicy.ca/wp-content/uploads/2018/05/holmes-presentation-edco-february-2018-1.pdf> (Zugriff: 01.08.2022).

⁸⁵ BYD North America (2019): BYD OPENS FIRST CANADIAN BUS ASSEMBLY PLANT, <https://en.byd.com/news/byd-opens-first-canadian-bus-assembly-plant/> (Zugriff 01.08.2022).

⁸⁶ CNBC/Sarah O'Brien (2022): Buying a car and want to go electric? Inflation Reduction Act extends \$7,500 tax credit — but with price, income caps, <https://www.cnbc.com/2022/08/10/inflation-reduction-act-extends-7500-tax-credit-for-electric-cars.html> (Zugriff 20.08.2022).

3.2 Branchenüberblick – Der kanadische Luftfahrt- und Raumfahrtsektor

Kanadas Luftfahrtindustrie kann auf eine lange Tradition insbesondere in Québec und Ontario zurückblicken. Spätestens seit dem zweiten Weltkrieg spielt Kanada auch als Produktionsstandort weltweit eine entscheidende Rolle. Heute sorgen eine erstklassige Forschungs-, Test- und Zertifizierungsinfrastruktur, digitale Technologien und die Fortschritte in den Bereichen Robotik, Leichtbau, Materialforschung und saubere Energielösungen dafür, dass Kanadas Luftfahrtindustrie in eine grünere, sicherere Zukunft blicken kann.

Kanada beherbergt weltbekannte heimische Flugzeugbauer wie Bombardier und Viking Air. Bombardier ist dabei nach wie vor Kanadas wichtigster Akteur und einer der größten zivilen Flugzeughersteller (Business Jets) der Welt.

3.2.1 Die Rolle der Provinz Ontario in der Luftfahrtindustrie

Ontario ist führend bei der Herstellung von Drehflüglern, kommerziellen und geschäftlichen Flugzeugen, Satelliten-Nutzlast-Subsystemen, Fahrwerken, Triebwerksteilen, Weltraumrobotik, Displaysystemen, Flugzeugstrukturen, Getrieben, Getriebebaugruppen und Motoren. Bekannte Unternehmen der Branche sind Airbus Helicopters Canada, Bombardier, De Havilland Aircraft of Canada Ltd., United Technologies Aerospace Systems, Honeywell Canada, GE Aviation, Magellan Aerospace, Maxar Technologies, Safran Landing Systems, MHI Canada Aerospace, Northstar Aerospace und Pratt & Whitney Canada.

Die Stadt Toronto mit ihrer Umgebung beherbergt zusätzlich einen signifikanten Teil der kanadischen Luft- und Raumfahrtindustrie. Mit einer Belegschaft von 20.000 Fachkräften, die sich u.a. auf Systemtechnik, Geräteproduktion und -integration konzentrieren, trägt der Sektor mit einem Jahresumsatz von mehr als CAD 1 Mrd. zur Wirtschaft der Region bei.⁸⁷ Der kanadische Flugzeugbauer Bombardier hat Ende 2019 angekündigt bis 2023, ein neues globales Fertigungszentrum für seine Geschäftsflugzeuge nahe dem Flughafen von Toronto zu bauen. Das geplante hochtechnologische und CAD 350 Mio. teure Werk, wird die Endmontage der Bombardier Global Business Jet-Serie übernehmen, welche derzeit im etwa 20 Kilometer entfernten Werk in Downsview montiert wird.⁸⁸

Als Hauptstadt und damit Sitz der Bundesregierung, ist die Stadt Ottawa in Ontario, zusammen mit der Verteidigung & Sicherheitsindustrie, eine wichtige nationale Drehscheibe für Kanadas Luft- & Raumfahrtindustrie.

3.3 Branchenüberblick – Der kanadische Maschinenbausektor

Kanada zählt weltweit zu einem der führenden Hersteller von Produkten der Flugzeug-, Automobil- und Softwareindustrie. Ausländische Investoren im Maschinenbausektor können deshalb damit rechnen, Zugang zu einer tiefen Wertschöpfungskette mit Stärken in einer Vielzahl von Branchen zu erhalten. Hierunter zählen beispielsweise auch Feld-, Bau-, und landwirtschaftlichen Maschinen sowie umwelttechnischen Systeme. Die kanadische Wirtschaft ist auf maschinenintensive Branchen spezialisiert

3.3.1 Ontario: Zentrum für Maschinen- und Anlagenbau

Etwa die Hälfte aller Maschinenbauer hat ihren Sitz in der Provinz Ontario. Dies erklärt sich aus der Nähe zu Automobilclustern und -lieferketten, sowie dem wichtigsten Absatzmarkt, den USA. Weitere Zentren für Maschinenbau finden sich daneben in den Provinzen Québec (Luftfahrt) und Alberta (Öl- und Gaswirtschaft). Deutsche Anbieter von Maschinen und Ausrüstung sind auf dem kanadischen Markt vor allem im Hochpreissegment aktiv. Neben einheimischen

⁸⁷ City of Toronto (2017): Aerospace, <https://www.toronto.ca/business-economy/industry-sector-support/aerospace/> (Zugriff: 01.08.2022)

⁸⁸ Reynold, C. (2019): Bombardier to build flagship business jet in new \$350M plant at Toronto Pearson airport, <https://globalnews.ca/news/6256338/bombardier-business-jet-plant-toronto-pearson-international-airport/> (Zugriff: 01.08.2022)

und US-amerikanischen Herstellern sind auch japanische und europäische Unternehmen in Kanada vertreten. Daneben drängen, insb. im unteren Preissegment, zunehmend chinesische Anbieter auf den Markt (siehe GTAI 2021).⁸⁹

3.3.2 Metallbearbeitungsindustrie

Die kanadische Metallbearbeitungsmaschinenindustrie produziert Industrieformen, Metallschneidemaschinen und metallverarbeitende Werkzeugmaschinen. Metallbearbeitungsmaschinen werden in der Fertigungstechnik überwiegend zur Herstellung von Werkstücken eingesetzt. Metallverarbeitungsmaschinen stellen für viele nachgelagerte Fertigungsindustrien eine wichtige Investition dar. Da insbesondere der Automobilsektor eine Phase starken Wachstums durchlaufen hat, ist die Nachfrage nach Industrieprodukten in den Jahren von 2013 bis 2018 vor der Corona-Pandemie kontinuierlich gestiegen und auch 2021 planten Abnehmerindustrien für den Maschinenbau wieder mehr Investitionen.^{90,91}

Verstärkte Umweltvorschriften und Kostensenkungsmaßnahmen haben Hersteller, insbesondere in der Automobil- und Luftfahrtindustrie, dazu veranlasst, leichtere Materialien wie Aluminium zu nutzen. Obwohl die Metallfertigungsindustrie in den nächsten Jahren eine stabile Kundennachfrage verzeichnen sollte, könnten sich einige Trends längerfristig auf die Branche auswirken. Die Umstellung auf Kunststoff, Keramik und Kohlefaserkomponenten könnte den Bedarf an Metallteilen verringern. Das Wachstum des 3D-Drucks kann in bestimmten Fällen auch mit der herkömmlichen Metallherstellung konkurrieren.⁹²

3.3.3 Automatisierung von Verarbeitungsprozessen

Für Unternehmen der industriellen Automatisierung bietet insbesondere Ontario aufgrund der großen Produktionsbasis und der erstklassigen F&E-Umgebung aktuell gute Chancen. Ontario ist Standort von mehr als 350 Unternehmen aus den Bereichen Automatisierung und Robotik, darunter bekannte Namen wie Autodesk, Siemens, Rockwell Automation, Omron, Lapp Group, Denso Robotics, Schneider Electric, Toshiba, Universal Robotics und ABB. Darüber hinaus sind zahlreiche Komponenten und Subsystemanbieter ansässig, welche Software-, Bildverarbeitungs- und Automatisierungslösungen für das produzierende Gewerbe inklusive des Leichtbausektors anbieten. Ontario verfügt zudem über die erforderlichen Fachkräfte, um ein führender Anbieter in den Bereichen Industrieautomation und Robotik zu sein. F&E und Kommerzialisierung von neuen und fortschrittlichen Robotikanwendungen in Ontario wurden überwiegend durch akademische Forschungsnetzwerke vorangetrieben.⁹³

Ab Ende 2018 hat die *Canadian Association of Mold Makers* (CAMM) zudem weitere Bemühungen angestellt, insbesondere die Region Windsor-Essex als führend im aufstrebenden Bereich der Mechatronik zu etablieren.⁹⁴

⁸⁹German Trade and Investment, Branche kompakt: Kanadas Industrie optimistisch trotz anhaltender Coronakrise (2021), <https://www.gtai.de/de/trade/kanada/branchen/kanadas-industrie-optimistisch-trotz-anhaltender-coronakrise-551872> (Zugriff: 01.08.2022).

⁹⁰IBISWorld, Metalworking Machinery Manufacturing - Canada Market Research Report (2018), <https://www.ibisworld.ca/industry-trends/market-research-reports/manufacturing/metalworking-machinery-manufacturing.html> (Zugriff: 01.08.2022)

⁹¹German Trade and Investment, Branche kompakt: Kanadas Industrie optimistisch trotz anhaltender Coronakrise (2021), <https://www.gtai.de/de/trade/kanada/branchen/kanadas-industrie-optimistisch-trotz-anhaltender-coronakrise-551872> (Zugriff: 01.08.2022).

⁹²Labour Market and Socio-economic Information Directorate (LMSID), Service Canada, Ontario (2019): Fabricated Metal Product Manufacturing: Ontario 2016-2018, https://www.jobbank.gc.ca/content_pieces-eng.do?cid=12213 (Zugriff: 01.08.2022)

⁹³Invest in Ontario: Industrial Automation and Robotics (2019): <https://www.investinontario.com/industrial-automation-and-robotics> (Zugriff 01.08.2022).

⁹⁴Danese, Roseann (2018): From automotive to automation: Mold makers transforming Southern Ontario, <https://canada.autonews.com/article/20181107/CANADA/181109816/from-automotive-to-automation-mold-makers-transforming-southern-ontario> (Zugriff 01.08.2022).

3.4 Marktchancen

Um den Wirtschaftsstandort Kanada für potenzielle Investoren und Exporteure besser beurteilen zu können, erstellt *Germany Trade and Invest (GTAI)* regelmäßig eine SWOT-Analyse, welche die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Standortes Kanada bewertet. Diese wurde im Folgenden um Faktoren aus dem Bereich Leichtbau ergänzt und angepasst.

Tabelle 3: SWOT-Analyse kanadischer Markt für den Bereich Leichtbau

Strengths (Stärken)	Weaknesses (Schwächen)
<ul style="list-style-type: none"> • Guter Zugang zum gesamten nordamerikanischen Markt • Teil des Automotive Industrie-Cluster in der Great Lakes Region • Vorhandensein kritischer Mineralien im Land • Rechtssicherheit für Unternehmen • Förderung innovativer Unternehmen • Gut ausgebildete Fachkräfte • Stabile Binnennachfrage mit hohem Haushaltskonsum • Gute Forschungseinrichtungen und Vernetzung mit dem Automobilsektor • Handelsnation mit breitem Netz an internationalen Handelsabkommen 	<ul style="list-style-type: none"> • Unterschiedliche Standards zwischen den Provinzen • Kleiner Binnenmarkt im Verhältnis zur Größe des Landes • Ländliche Regionen im Norden wenig erschlossen • Transportinfrastruktur insb. für Elektromobilität benötigt Ausbau • Geringes Produktivitätswachstum; Lücke zu den USA wächst • Abhängigkeit vom Marktzugang zu den USA
Opportunities (Chancen)	Threats (Risiken)
<ul style="list-style-type: none"> • Besserer Marktzugang durch Freihandelsabkommen CETA • Große öffentliche Investitionsprogramme • Starke Industriecluster in den Leichtbau-relevanten Bereichen Luft- und Raumfahrt, sowie Automobilbau • Industrie muss bei Digitalisierung aufholen • Günstige Abschreibungsbedingungen bis 2028 • Öffentliche Förderung grüner Technologien, u.a. der Elektromobilität • Ambitionierter Klimaplan insb. hinsichtlich der Wasserstoffwirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Haushaltsverschuldung birgt Gefahren für zukünftigen Konsum • Gesetzgebungsverfahren teilweise hinter technologischem Fortschritt • Außenhandel stark abhängig vom US-Markt • Konjunktur noch immer vom Ölpreis beeinflusst • Inflation und steigende Zinsen können wirtschaftliche Erholung abwürgen • Lieferkettenrisiken durch Pandemie gestiegen

Quelle: Ergänzung der GTAI SWOT-Analyse (2022) ⁹⁵

Wengleich das Meinungsbild hinsichtlich der Wende zu nachhaltigem Verkehr in Kanada gespalten ist und die Geographie und klimatischen Verhältnisse Kanadas besondere Herausforderungen mit sich bringen, ist nicht davon auszugehen, dass der Schwenk hin und zu emissionsärmeren Fahrzeugen und ZEVs rückgängig gemacht wird. Damit einher geht die Notwendigkeit von Gewichtseinsparungen und die wachsende Bedeutung von Leichtbautechnologien zur Erreichung dieser. Die von den, in Kanada tätigen OEMs angekündigten Investitionen, werden zumindest zu einem gewissen Grad zu einer Pfadabhängigkeit führen, welche auch durch politische Nachhaltigkeitsziele weiter forciert und finanziell erheblich gefördert wird. Dieser Wandel vollzieht sich in Kanada jedoch langsamer als dies bspw. in Zentraleuropa der Fall ist.

Die Lieferketten zwischen Kanada und den USA sind seit langem eng miteinander verwoben. Der Wandel hin zu emissionsärmeren Fahrzeugen bringt jedoch neue Dynamik in diese eingespielten Beziehungen. Aufgrund unterschiedlicher Kraftstoffpreise und politischer Entwicklungen haben deutsche Unternehmen im Bereich von

⁹⁵GTAI (2022): SWOT-Analyse - Kanada, <https://www.gtai.de/de/trade/kanada/wirtschaftsumfeld/kanadische-regierung-priorisiert-den-klimaschutz-274266> (Zugriff: 01.08.2022).

Leichtbautechnologien wie bspw. Verbundwerkstoffen Erfahrungsvorteile und es bieten sich daher neue Markteintrittschancen. Da die Fertigung von Elektroautos und die entsprechenden Lieferketten momentan noch in der Entstehung sind, ist davon auszugehen, dass zunächst mehr Möglichkeiten im Rahmen von Leichtbaukomponenten für konventionell betriebene Kraftfahrzeuge bestehen. Mittelfristig ist damit zu rechnen, dass der Bedarf an EV- und evtl. Wasserstoff-spezifischer Fahrzeugkomponenten weiter in den Vordergrund rückt.

Auch im Bereich Luft- und Raumfahrt spielen Gewichtsreduzierungen eine immer wichtigere Rolle und Leichtbaukomponenten und -technologien werden von den entsprechenden Industrieclustern, v.a. in den Provinzen Ontario und Québec, nachgefragt.

4 Politische und rechtliche Rahmenbedingungen

4.1 Politisches System

Kanada gehört dem britischen Commonwealth an. Der britische Monarch König Charles III. ist Staatsoberhaupt des Landes und wird durch den jeweils für fünf Jahre ernannten Generalgouverneur und Oberbefehlshaber von Kanada (Governor General and Commander-in-Chief of Canada), Mary May Simon, vertreten.

Kanada ist ein Bundesstaat. Der Föderalismus in Kanada ist im *Constitution Act* von 1867 festgeschrieben. Die Verfassung sieht eine unabhängige zentrale Regierung vor und garantiert den Provinzen ihre Autonomie und Gleichstellung mit der zentralen Macht. Die Gesetzgebungsgewalt ist zwischen dem Bund und den Provinzen aufgeteilt. Die kanadischen Provinzregierungen sind im Vergleich zu den deutschen Bundesländern insgesamt deutlich eigenständiger, während die Territorien unter Bundesverwaltung stehen und keine eigene Legislativ- und Exekutivgewalt haben. Gemäß dem Prinzip der Subsidiarität fallen alle nicht ausdrücklich den Provinzen zugewiesenen Sachgebiete in die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes. Dem nationalen Parlament kommen im bundesstaatlichen Gefüge die wichtigsten Gesetzgebungszuständigkeiten zu wie etwa die Verteidigung, die Handels- und Wirtschaftsordnung, das Geld- und Bankwesen, das Strafrecht, die Meeres- und Binnenfischerei, die Navigation/Schifffahrt, das Postwesen sowie die Aufsicht über die Administration der drei bundesabhängigen Nordterritorien Yukon, Northwest Territories und Nunavut. In die Provinzzuständigkeit fallen unter anderem die Bereiche Rechtspflege, Justizvollzug, Ausbildung, weite Teile des Zivilrechts und Bodenschätze.

Das kanadische Parlament besteht aus dem kanadischen Senat (Oberhaus) und dem kanadischen House of Commons (Unterhaus). Die Abgeordneten des Unterhauses werden nach Mehrheitswahlrecht für fünf Jahre gewählt. Seit November 2015 regieren die kanadischen Liberalen unter der Führung von Premierminister Justin Trudeau. Die Partei der Konservativen stellt aktuell die größte Oppositionspartei dar.⁹⁶

⁹⁶ CBC (2021): Canadians have re-elected a Liberal minority government <https://www.cbc.ca/news/politics/federal-general-election-results-2021-1.6182364> (Zugriff: 22.01.2022)

In Ontario wurde 2022 die konservative Progressive Conservative Party erneut zur stärksten Partei gewählt, gefolgt von der sozialdemokratischen Ontario New Democratic Party und der Liberal Party.⁹⁷ Douglas Robert Ford steht als 26. Premier von Ontario der Provinzregierung vor. Vizegouverneurin ist seit Juni 2014 Elizabeth Dowdeswell.⁹⁸ Sie repräsentiert den britischen König Charles III auf Provinzebene in Ontario.

4.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Allgemein

Das kanadische Rechtssystem ist geprägt von der anglo-amerikanischen Rechtsquellenlehre, die ihrerseits durch ein komplexes Verhältnis von Gesetzesrecht (Civil Law) und Fallrecht (Common Law) charakterisiert wird. Neben den geschriebenen Gesetzen (Statutes) gibt es in Kanada eine Vielzahl ungeschriebener Gesetze (Cases).

Unter Common Law ist die Gesamtheit des Fallrechts zu verstehen. Methode des Common Law ist es, vorausgegangene gerichtliche Entscheidungen zu untersuchen und diesen eine generelle Linie zu entnehmen, um sie auf den nunmehr zur Entscheidung anstehenden Rechtsstreit zu übertragen. Ein sog. Präzedenzfall liegt immer dann vor, wenn der entschiedene Fall für die Entscheidung künftiger Fälle maßgeblich sein soll. Dies setzt wiederum voraus, dass der entschiedene Fall eine abstrakte Leitlinie (sog. Principle) enthält. Das Prinzip der Präjudizienbildung (doctrine of precedent) führt dazu, dass Gerichte in einem Common Law Staat stets an frühere Präzedenzentscheidungen höherer Gerichte gebunden sind, sofern diese eine ähnliche bzw. vergleichbare Fallkonstellation aufweisen. Diese Bindungswirkung beruht ihrerseits allerdings nicht auf einer gesetzlichen Regelung, sondern ist das Ergebnis einer langen historischen Entwicklung. Der Präzedenzfall ist bindend, bis er außer Kraft gesetzt wird, sei es durch eine spätere Entscheidung des erkennenden Gerichts oder eines Gerichts höherer Instanz.

In neun von zehn kanadischen Provinzen ist das Common Law die Basis sämtlicher zivilrechtlicher Entscheidungen. Lediglich in Québec beruht das Zivilrecht aufgrund französischer Tradition auf einem geschriebenen Gesetzestext, dem Code Civil du Québec aus dem Jahr 1994. Case Law und Rechtslehre sind hier nur von sekundärer Bedeutung. Hierauf wird vor allem zurückgegriffen, um Gesetze auszulegen. Das Rechtssystem in Québec steht dem deutschen Rechtssystem im Ergebnis näher.

Handels- und Gesellschaftsrecht

Auch das kanadische Handels- und Gesellschaftsrecht basiert auf diesen komplexen Regelungen und ist, anders als in Deutschland, kein reines Bundesrecht. Kanada verfügt demnach mit zehn Provinzen und drei Territorien, die jeweils eigene Regelungen haben, und einer zusätzlichen Bundesregelung, über insgesamt 14 eigenständige Rechtsordnungen.

Einige Organisationsformen für Geschäftstätigkeiten in Kanada lassen sich gut mit deutschen Rechtsformen vergleichen. So gibt es den Einzelhandelskaufmann (Sole Proprietorship) und die Partnership, die dem Grundgedanken der OHG und der KG ähneln. Bei der General Partnership (GP) führt jeder Gesellschafter die Geschäfte und haftet gemeinschaftlich und persönlich unbegrenzt für Verbindlichkeiten des Unternehmens. Die General Partnership ist in etwa mit der deutschen offenen Handelsgesellschaft (OHG) vergleichbar. Für die Limited Partnership (LP) genügt es, wenn ein Gesellschafter unbegrenzt und persönlich haftet (general partner), während die Haftung von (mindestens) einem anderen Gesellschafter auf seine Einlage begrenzt ist. Es ist in etwa mit der deutschen Kommanditgesellschaft (KG) vergleichbar. Anders als in Deutschland unterscheidet das kanadische Rechtssystem bei Kapitalgesellschaften nicht zwischen Aktiengesellschaften und GmbHs. Die Differenzierung erfolgt vielmehr zwischen privaten und öffentlichen corporations. Da die Haftung der corporation – anders als bei den anderen Rechtsformen – auf das Gesellschaftsvermögen beschränkt ist, entscheiden sich die meisten europäischen Unternehmen bei der Gründung von Gesellschaften für eine corporation. Zudem ist zur

⁹⁷ CBC News, Mile Crawley (2022): Here are the key promises Doug Ford made in the 2022 Ontario election campaign <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/doug-ford-ontario-premier-election-campaign-promises-1.6478783> (Zugriff: 01.08.2022)

⁹⁸ Legislative Assembly of Ontario: The Lieutenant Governor, <https://www.ola.org/en/photo/lieutenant-governor> (Zugriff 24.03.2022)

Gründung einer corporation keine Mindestkapitaleinlage erforderlich und der Gründungsvorgang ist im Vergleich zu Deutschland sehr schnell, günstig und mit wenigen Formalitäten möglich. Die corporation hat eine eigene Rechtspersönlichkeit und wird auch selbst besteuert. Gängige Rechtsformzusätze sind Inc., Ltd. oder Corp.

Gesellschaften können auf Bundes- und Provinzebene gegründet werden. Firmen müssen die Vor- und Nachteile, die mit einer Gründung auf Bundes- bzw. Provinzebene verbunden sind, genau abwägen. Beispielsweise ist aus deutscher Sicht ein entscheidender Nachteil einer Bundesgesellschaft, der auch für verschiedene kanadische Provinzen gilt, die Voraussetzung, dass eine bestimmte Anzahl der Vorstandsmitglieder (directors), i.d.R. 25 %, sog. resident Canadians sein müssen. Einige Provinzen kennen keine Mindestanzahl an resident Canadians für den Vorstand, sodass ausländische Unternehmen dort kanadische Gesellschaften ohne kanadische Vorstandsmitglieder gründen können.

Ist die Kooperation mit dem kanadischen Geschäftspartner eng und treten die Partner in der Außenwirkung gemeinsam auf, etwa mit einem gemeinsamen Namen, oder einer Marke, kann die Kooperation rechtlich die Form einer sog. partnership annehmen und damit zu einer eigenen Gesellschaft erwachsen. Auch ein joint venture Vertrag ist möglich. Dabei handelt es sich nicht um eine eigene Gesellschaftsform, sondern um eine strategische Strukturierung einer Unternehmung. Joint Ventures können die Form einer corporation oder einer partnership annehmen.

Ebenfalls ist es möglich, statt einer eigenen Gesellschaft eine Zweigniederlassung einer ausländischen Gesellschaft in Kanada zu eröffnen. Die Zweigniederlassung, als rechtlich unselbständiger Teil eines z.B. in Deutschland ansässigen Unternehmens, nimmt zwar selbstständig am Geschäftsverkehr teil, hat jedoch keine eigene Rechtspersönlichkeit in Kanada und agiert gewissermaßen als verlängerter Arm der deutschen Gesellschaft. Zwischen den Provinzen bestehen Unterschiede bei den Erfordernissen und Kosten, allgemein ist eine Zweigniederlassung jedoch vergleichsweise einfach und günstig zu etablieren und zu betreiben. Zweigniederlassungen bergen neben den genannten Vorteilen jedoch auch Risiken, etwa bei der Haftung, sowie eine Reihe praktischer Nachteile. Große Herausforderungen bereitet erfahrungsgemäß die Eröffnung eines Bankkontos für eine Zweigniederlassung, da die Geschäftsbeziehung der kanadischen Bank mit dem deutschen Unternehmen entsteht und kanadische Banken formal sehr hohe Hürden an die Kontoeröffnung durch ausländische Unternehmen stellen.

Um die richtige Wahl der geschäftlichen Organisationsform in Kanada zu finden, ist es in jedem Fall empfehlenswert, rechtlichen Rat einzuholen.

Vertragsrecht

Neben Angebot und Annahme ist im kanadischen Recht unter Common Law das Rechtsinstitut der Consideration zwingende Voraussetzung für einen wirksamen Vertragsschluss. Dabei handelt es sich um gegenseitige Versprechungen der Vertragsparteien, dass sie den Vertrag einhalten und wahrnehmen möchten.

Nichterfüllung der vertraglichen Pflichten (Non-Performance) führt unabhängig von einem etwaigen Verschulden zum Vertragsbruch (Breach of Contract). Es gilt hierbei strict liability, was einer strengen Erfolgshaftung entspricht. Eine Vertragspartei haftet ausnahmsweise nicht, wenn der Vertragsbruch entschuldigt, gerechtfertigt oder sonst rechtlich erlaubt ist. In den Common Law Provinzen (nicht in Québec) ist bei Nichterfüllung des Vertrags lediglich Schadensersatz einklagbar, nicht hingegen Vertragserfüllung. Auch eine vereinbarte Vertragsstrafe ist in den Common Law Staaten im Gegensatz zu Québec nicht einklagbar.

Ob ein Vertrag zu seiner Gültigkeit der Schriftform bedarf, hängt vom Vertragsgegenstand ab. Einer der wichtigsten Fälle, bei der Schriftform zwingende Voraussetzung ist, ist der Erwerb von Grundeigentum.

Arbeitsrecht

Grundsätzlich wird auch das Arbeitsrecht in Kanada sowohl auf Bundes- als auch auf Provinzebene geregelt. Gesetzliche Vorgaben zu Arbeitszeit, Urlaub, Überstunden, Mindestlohn, Vergütung für gesetzliche Feiertage, Mutterschutz sowie

Elternzeit, Kündigungsfrist und Abfindungszahlung im Falle der Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden von den Provinzen eigenständig festgelegt. Auf Bundesebene gilt der *Canada Labour Code*. In Ontario gilt beispielsweise der *Employment Standards Act* (2000), in Nova Scotia der *Labour Standards Code*, in British Columbia der *Employment Standards Act and Regulation* und in Québec der *Act respecting labour standards*. In allen Provinzen gibt es einen Mindestlohn.

Eine Kündigung muss auch in Kanada schriftlich erfolgen. Die reguläre Kündigungsfrist ist von der Dauer des Arbeitsverhältnisses und der Rechtslage in der jeweiligen Provinz abhängig. Wird diese Frist nicht eingehalten, muss der Arbeitgeber eine entsprechende Abfindung zahlen. Daneben gibt es bei wichtigem Grund das Recht zur außerordentlichen Kündigung, bei welcher keine Frist eingehalten werden muss.

Prozessuales

In Kanada ist die Gerichtsbarkeit zwischen der Bundes- und Provinzebene aufgeteilt. Höchstes und letztinstanzliches Gericht ist der Supreme Court in Ottawa. Gemäß Sektion 92 (14) des *Canadian Constitution Act* 1867 (kanadische Verfassung) liegt die Gesetzgebungskompetenz für die Zivilgerichtsbarkeit bei den Provinzen.

Hinsichtlich der Kosten eines Rechtsstreits in Kanada ist darauf hinzuweisen, dass im Gegensatz zur deutschen Rechtslage der Unterliegende nicht die gesamten Rechtsanwaltskosten des Obsiegenden tragen muss. Der Unterliegende ist lediglich zur Tragung der Gerichtskosten verpflichtet. Somit ist ein Rechtsstreit in Kanada auch bei erfolgreichem Ausgang mit einem erhöhten Kostenrisiko verbunden. Die Rechtslage bezüglich der Vollstreckung eines Urteils ist in den Provinzen und Territorien unterschiedlich. Zahlungsurteile sind in allen Provinzen Kanadas vollstreckbar.

4.3 Rechtliche Rahmenbedingungen im Automobilsektor

Wie bereits in Kapitel 4.2 beschrieben, ist die Gesetzgebung in Kanada stark vom Föderalismus geprägt. Somit können insbesondere die steuerlichen Rahmenbedingungen je nach Provinz sehr unterschiedlich ausfallen. Auf Bundesebene ist für die Automobilindustrie speziell das kanadische Verkehrsministerium, *Transport Canada* (TC), von Relevanz. Beruhend auf dem *Motor Vehicle Safety Act* (1993, c. 16) (MVSA⁹⁹), der die Herstellung und den Import von Kraftfahrzeugen und deren Ausstattung reguliert, wurden verschiedene Verordnungen erlassen: Neben der *Nova BUS Corporation Exemption Order* (SOR/96-446)¹⁰⁰ sind insbesondere die *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations* (SOR/2010-90)¹⁰¹, *Motor Vehicle Tire Safety Regulations* (SOR/2013-198)¹⁰², *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995* (SOR/95-148) (*Repealed by SOR/2013-198*) und die *Motor Vehicle Safety Regulations* (C.R.C., c. 1038) von Interesse. Darin sind auch mit den *Canada Motor Vehicle Safety Standards* (CMVSS), die technischen Sicherheitsstandards für Kraftfahrzeuge, enthalten. Die Zulassung von Kraftfahrzeugen selbst ist Aufgabe der Provinzen bzw. Territorien. Mit dem *Canadian Council of Motor Transport Administration* (CCMTA) existiert zudem ein nationales Forum, welches dem Austausch von Regierungsvertretern aus Bund, Provinzen und Territorien dient.¹⁰³

Eine andere wichtige Behörde auf Bundesebene ist das kanadische Umweltministerium *Environment and Climate Change Canada* (EC).¹⁰⁴ Die Einhaltung von Umweltstandards in Bezug auf Kraftfahrzeuge wird durch Kapitel 9 des *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA) reguliert. Auch in den Provinzen bzw. Territorien gibt es eigene

⁹⁹ Canada (2022): Justice Laws Website: Motor Vehicle Safety Act, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/m-10.01/page-1.html> (Zugriff 05.04.2022).

¹⁰⁰ Canada (2022): Justice Laws Website: Nova BUS Corporation Exemption Order, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-96-446/page-1.html> (Zugriff 05.04.2022).

¹⁰¹ Canada (2022): Justice Laws Website: Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2010-90/page-1.html> (Zugriff 05.04.2022).

¹⁰² Canada (2022): Justice Laws Website: Motor Vehicle Tire Safety Regulations, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2013-198/page-1.html> (Zugriff 05.04.2022).

¹⁰³ Canadian Council of Motor Transport Administration (2022), <https://ccmta.ca/en/> (Zugriff 05.04.2022).

¹⁰⁴ Government of Canada (2022): Environment and Climate Change Canada, <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change.html> (Zugriff 05.04.2022).

Umweltstandards – so müssen etwa alle Kraftfahrzeuge in Ontario die Vorgaben zur Schadstoffbegrenzung des *Environmental Protection Act* einhalten.¹⁰⁵

4.3.1 Zertifizierung und Zulassung

Durch unterschiedliche Standards in den Bereichen Sicherheit, Emissionen und Technologie entstehen für Automobilhersteller höhere Transaktionskosten und Exporthindernisse. Aus diesen Gründen wird insbesondere von Herstellerseite eine weitergehende Harmonisierung der entsprechenden Standards angestrebt. Ein weiteres Instrument der Reduzierung von Transaktionskosten und Handelshindernissen wäre die gegenseitige Anerkennung von Standards. Ziel des zwischen der EU und Kanada ausgehandelten Freihandelsabkommens (CETA) ist es u.a. Handelshemmnisse abzubauen, indem Zertifizierungen nach den Standards der jeweils anderen Rechtsordnung anerkannt werden. Um vollständige Wirksamkeit zu erlangen, muss das Vertragswerk jedoch von allen Mitgliedstaaten ratifiziert werden – dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.¹⁰⁶

4.3.2 Sicherheitsstandards

TC ist auf Bundesebene die verantwortliche Behörde für Transportsicherheit, auch im Bereich Kraftfahrzeuge.¹⁰⁷ Der MVSA unterliegt der Verwaltung von TC und dient der Regulierung von Herstellung und Import von Kraftfahrzeugen und deren Ausstattung, um die Risiken von tödlichen Unfällen, Verletzungen und Schäden für Eigentum und Umwelt zu reduzieren.¹⁰⁸ Hersteller und Zulieferer müssen sich nach diesen staatlichen Mindestanforderungen richten. Für Lastkraftfahrzeuge, Busse, Wohnwagen, Mehrzweckfahrzeuge und Fahrzeuge aus der Lowspeed-Klasse gelten teilweise besondere Sicherheitsstandards.¹⁰⁹

Durch den Transportminister kann die Nutzung von sog. *National Safety Marks (NSM)* autorisiert werden, durch deren Aufbringen am Fahrzeug dessen Übereinstimmung mit dem MVSA und den dazugehörigen Verordnungen und Sicherheitsstandards angezeigt wird. Daneben steht es in der Verantwortung jedes Herstellers von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugausstattung, die Übereinstimmung selbiger mit den anwendbaren Standards und Verordnungen im Wege einer „Selbst-Zertifizierung“ durch Anbringung eines *compliance labels* zu versichern. Neufahrzeuge, die etwa in Kanada hergestellt wurden, jedoch interprovinziell gehandelt werden, müssen ein NSM vorweisen, das entweder auf oder neben dem *compliance label* aufgebracht wird. Zur Überprüfung muss an repräsentativen Proben ein *certification testing* anhand von durch TC anerkannten Testmethoden durchgeführt werden. Bei den CMVSS handelt es sich lediglich um Mindeststandards, weshalb TC Herstellern empfiehlt, die Teststandards etwas höher anzusetzen.¹¹⁰

Der MVSA gibt zudem vor, dass für jedes Kraftfahrzeug, auf das ein NSM aufgebracht wurde oder das nach Kanada importiert wurde, für mindestens fünf Jahre nach Herstellung bzw. Import Nachweise darüber aufbewahren muss, dass das Fahrzeug alle anwendbaren Standards erfüllt. Bei Verstößen gegen Sicherheitsstandards oder der Behinderung von TC-Prüfern kann TC-Strafanzeige erstatten. Mögliche Maßnahmen umfassen neben Geld- und Freiheitsstrafen z.B. Einfuhrbeschränkungen, die Versagung der Zulassung und ministerielle Verordnungen, durch die das Unternehmen dazu verpflichtet wird eine Anzeige der Mängel bzw. der Nichterfüllung zu veröffentlichen, mit der auch Rückrufaktionen

¹⁰⁵ Ontario (2022): Environmental Protection Act, <https://www.ontario.ca/laws/statute/90e19> (Zugriff 05.04.2022).

¹⁰⁶ European Commission (2021): Countries and regions – Canada, <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/canada/> (Zugriff 05.04.2022).

¹⁰⁷ Transport Canada (2021): <https://tc.canada.ca/en> (Zugriff 05.04.2022).

¹⁰⁸ Canada (2022): Justice Laws Website: Motor Vehicle Safety Act, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/m-10.01/page-1.html> (Zugriff 05.04.2022).

¹⁰⁹ Government of Canada (2021): Safety standards for vehicles, <https://tc.canada.ca/en/road-transportation/safety-standards-vehicles-tires-child-car-seats/safety-standards-vehicles> (Zugriff 05.04.2022).

¹¹⁰ Transport Canada (2015): Motor Vehicle Safety Oversight Program, <https://tc.canada.ca/en/road-transportation/publications/motor-vehicle-safety-oversight-program> (Zugriff 05.04.2022).

einhergehen.¹¹¹ Erst kürzlich musste der Hersteller Ford etwa 737.000 Fahrzeuge in Nordamerika wegen eines möglichen Ölaustritts und Softwarefehlers und einer sich daraus ergebenden Möglichkeit eines Ausfalls der Bremsen zurückrufen.¹¹²

Insbesondere der Bereich Leichtbau sieht sich in Bezug auf Sicherheitsaspekte erhöhter Aufmerksamkeit ausgesetzt. Da trotz Gewichteinsparungen die Belastbarkeit, Stabilität und Funktionsfähigkeit von Materialien und Komponenten gewährleistet sein müssen, ist es erforderlich, dass beispielsweise Verbundstoffe die gleiche (Crash-)Performance wie entsprechende Plastik- oder Metallteile liefern.

4.3.3 Kraftstoffverbrauch und CO₂-Effizienz

Emissionsstandards inklusive Treibhausgasstandards werden durch das kanadische Umweltministerium EC reguliert. Die rechtliche Grundlage dafür bildet der *Canadian Environmental Protection Act 1999 (CEPA 1999)*, auf dessen Grundlage die *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* erlassen wurden. Vorgaben für den Kraftstoffverbrauch enthält der *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act*. Seit vielen Jahren werden die kanadischen Emissionsstandards an die US-amerikanischen Standards angeglichen. Die *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* verweisen insofern auf Bestimmungen des *US-Code of Federal Regulations (CFR)*.¹¹³ Im CFR wiederum sind die jeweils jährlich aktualisierten Vorgaben der *U.S. Environmental Protection Agency* enthalten. Auch aktuell sind die kanadischen Regularien mit den Standards der *U.S. Environmental Protection Agency* für die Modelljahre 2017 bis 2025 angeglichen. Grund für diesen Gleichlauf sind die Vorteile, die sich daraus für die Effizienz und die Wettbewerbsfähigkeit kanadischer Hersteller auf dem nordamerikanischen Markt ergeben.¹¹⁴ Eine detaillierte Übersicht aller aktuellen Emissionsstandards für sämtliche Fahrzeugklassen findet sich auf der Webseite der *U.S. Environmental Protection Agency*.¹¹⁵

Im Juli 2021 hat der Minister für Umwelt und Klimawandel, den Vereinten Nationen offiziell Kanadas erstes Emissionsreduktionsziel im Rahmen des nationalen Bestrebens vorgelegt, mit dem das Land sich verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen (GHG) bis 2030 um 40-45 Prozent unter das Niveau von 2005 zu senken.¹¹⁶ Die diesbezüglichen Maßnahmen werden in der Publikation *Canada's Climate Actions for a Healthy Environment and a Healthy Economy* vorgestellt.¹¹⁷ Darüber hinaus hat Kanada sich dazu verpflichtet, bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen. Die nationalen Standards werden hierfür angepasst. Auch der *2030 Emissions Reduction Plan* beinhaltet die Prognose, dass Kanadas Klimaschutzziele unter anderem nur durch eine Zunahme an Null-Emissions-Fahrzeugen (ZEVs) auf der Straße erreicht werden können.¹¹⁸

¹¹¹ Ebd.

¹¹² Reuters (2022): Ford recalls 737,000 U.S. vehicles over software and fire-risk issues, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ford-recalls-737000-us-vehicles-over-software-fire-risk-issues-2022-04-01/> (Zugriff 05.04.2022).

¹¹³ Government of Canada (2022): Standards for 2004 and Later Model Year vehicles and Engines, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2003-2/page-3.html#h-701391> (Zugriff 05.04.2022).

¹¹⁴ Environment and Climate Change Canada (2018): Passenger Automobile and Light truck Greenhouse Gas Emission Regulations: discussion paper (2018), <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/canadian-environmental-protection-act-registry/publications/automobile-truck-emission-regulations-discussion.html> (Zugriff 05.04.2022).

¹¹⁵ United States Environmental Protection Agency (2021): EPA Emission Standards for Light-Duty Vehicles and Trucks <https://www.epa.gov/emission-standards-reference-guide/epa-emission-standards-light-duty-vehicles-and-trucks>. (Zugriff 05.04.2022).

¹¹⁶ Canada (2021): Government of Canada confirms ambitious new greenhouse gas emissions reduction target, <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/news/2021/07/government-of-canada-confirms-ambitious-new-greenhouse-gas-emissions-reduction-target.html> (Zugriff 05.04.2022).

¹¹⁷ Canada (2021): Canada's Climate Actions for a Healthy Environment and a Healthy Economy, <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/climate-plan/climate-plan-overview/actions-healthy-environment-economy.html> (Zugriff 05.04.2022).

¹¹⁸ Canada (2022): 2030 Emissions Reduction Plan, S.55, <https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/climate-change/erp/Canada-2030-Emissions-Reduction-Plan-eng.pdf> (Zugriff 05.04.2022).

4.3.4 Auswirkungen der Standards auf die Automobilindustrie in Kanada

Diese Entwicklung hat bei Kraftfahrzeugherstellern in Kanada Befürchtungen verursacht, in Zukunft unter Berücksichtigung von zwei verschiedenen Standards produzieren zu müssen. Die damit einhergehenden höheren Produktionskosten müssten auf die Endverkaufspreise und damit letztlich auf die Kunden umgelegt werden. Es wird erwartet, dass diese im Zweifel eher ein altes, weniger umweltfreundliches Modell behalten anstatt eins teuren, benzinsparenden oder sogar emissionsfreien Fahrzeugs zu kaufen. Aufgrund dessen wird mit sinkenden Verkaufszahlen gerechnet.¹¹⁹

Die Größe des kanadischen Marktes entspricht in etwa dem Kalifornischen. Nach Angaben des amerikanischen Wirtschaftsmagazins Forbes ist aufgrund der langen und historisch gewachsenen Übereinstimmungen bei Emissionsstandards und der ökonomischen Verflechtungen zwischen den USA und Kanada ebenfalls denkbar, dass die kanadischen Emissionsstandards langfristig mit denen der US-Bundesregierung auf einer Linie bleiben. Für diesen Fall werden Kosten für kanadische Konsumenten in Höhe von 67 Milliarden CAD bis 2050 erwartet.¹²⁰

Auf der anderen Seite sind die Verkaufszahlen von Nullemissionsfahrzeugen in Kanada zuletzt stark angestiegen. Dies hängt auch damit zusammen, dass die Regierung ein entsprechendes Anreizprogramm eingeführt hat.¹²¹ Dazu gehören Anreizprämien für Kauf und Leasing, sowie Möglichkeiten der Steuerabschreibung.¹²² Für die Zukunft wird daher ein weiterer Anstieg der Verkaufszahlen prognostiziert

4.3.5 Von NAFTA zu USMCA

Ursprungsregeln (ROO) und Anforderungen an den regionalen Wertgehalt (RVC), die definieren, ob Waren "Ursprungswaren" sind und somit für Zollpräferenzen in Frage kommen, sind Schlüsselmerkmale eines jeden liberalisierten Handelsabkommens. Sie sind angesichts der Komplexität der an der Fahrzeugproduktion beteiligten Lieferketten für die Automobilindustrie von besonderer Bedeutung. Diese Regeln prägen feste Strategien, indem sie stark beeinflussen, was, wo und wie Unternehmen Automobilgüter im Rahmen eines regionalen Handelsabkommens produzieren. Der Grund, weshalb ein Hersteller solche Handelsregeln einhält, besteht darin, dass er eine Präferenzbehandlung für sein Produkt sichern kann.

Die dreiseitige USMCA wurde am 30. September 2018 angekündigt und von den drei Parteien am 30. November 2018 während eines G20-Treffens in Argentinien offiziell unterzeichnet. Die USMCA-Regeln für den Automobilhandel zwischen den drei Ländern sind erheblich restriktiver und komplexer als die vorherigen NAFTA-Regeln.

Es ist denkbar, dass die kanadische Teileproduktion steigen könnte, wenn Kanada einen Teil des gesamten Anstiegs des geforderten regionalen Inhaltswertes erfasst, da die OEMs nordamerikanische Inhalte durch Inhalte ohne Ursprungseigenschaft in Fahrzeugen und Komponenten ersetzen, um eine bevorzugte Zollbehandlung zu gewährleisten. Dies wird insbesondere für einige europäische und asiatische OEMs ein Problem darstellen, die derzeit eine beträchtliche Anzahl von Kernteilen, einschließlich hochwertiger Motoren und Getriebe, aus Übersee beziehen und daher wahrscheinlich Gefahr laufen, dass sie die neuen Vorschriften für bestimmte Fahrzeuge, die sie in Nordamerika montieren, nicht einhalten. Wie viel zusätzliches Geschäft dies tatsächlich in Kanada generieren wird, ist unklar. Die einzigen Nicht-

¹¹⁹ Für den gesamten Abschnitt: Automotive News Canada (2019): Canada's auto industry fears blowback over government's tough emissions stance, <https://canada.autonews.com/government-regulations/canadas-auto-industry-fears-blowback-over-governments-tough-emissions-stance> (Zugriff 05.04.2022).

¹²⁰ Für den ganzen Abschnitt: Mahajan, M. (2022): Trump's Clean Car Rollback Will Cost Up To \$ 400 Billion, Increase Transport Emissions 10 %, <https://www.forbes.com/sites/energyinnovation/2019/08/07/trumps-clean-car-rollback-could-cost-up-to-400-billion-increase-transport-emissions-10/#168709243b46> (Zugriff 05.04.2022).

¹²¹ Transport Canada (2019): Sale of zero-emission vehicles jump after launch of federal incentive program, <https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2019/07/sale-of-zero-emission-vehicles-jump-after-launch-of-federal-incentive-program.html> (Zugriff 05.04.2022).

¹²² Zu den Einzelheiten der Anreize: Transport Canada (2020): Zero-emission vehicles, <https://www.tc.gc.ca/en/services/road/innovative-technologies/zero-emission-vehicles.html> (Zugriff 05.04.2022).

D-3-Monture in Kanada - Honda und Toyota - beziehen die meisten ihrer Hauptkomponenten bereits aus Nordamerika und die D-3 dürften von den neuen Regeln nicht wesentlich betroffen sein.¹²³

4.4 Zulassung von Maschinen

Deutsche Unternehmen, die Fertigungstechnik an die kanadische Automobilindustrie verkaufen, müssen sich ebenfalls mit Fragen zu Zulassung und Standards auseinandersetzen. Auch hier ist jedoch wieder zu beachten, dass die Regularien in den verschiedenen Provinzen und Territorien unterschiedlich ausfallen können. Als Bundesbehörde entwickelt *das Canadian General Standards Board (CGSB)* in Kanada geltende Standards.¹²⁴ Im Bereich Elektronik-Sicherheit sind die Provinzen und Territorien verantwortlich. Sie übernehmen zwar einheitlich die Vorgaben des *Canadian Electrical Code (CEC)*, ihnen obliegt jedoch die eigenständige Verwaltung und Durchsetzung.¹²⁵

Ebenfalls eine Rolle im Bereich Zulassung und Standards spielt das *Standards Council of Canada (SCC)*. Es handelt sich um ein Unternehmen in Staatseigentum, welches für Kanada Mitglied in der *International Organization for Standardization (ISO)* und in der *International Electrotechnical Commission (IEC)* ist, und dessen Aufgabe die Förderung von Standardisierung in Kanada ist. Die SCC ist zudem für die Akkreditierung von Prüfstellen wie Testlaboren und Zertifizierungsstellen verantwortlich.¹²⁶ Die Standards werden durch die SCC jedoch weder festgelegt noch durchgesetzt. Die *Canadian Standards Association (CSA)*, auch bekannt als *CSA International*, ist eine vom SCC akkreditierte Test- und Zertifizierungsorganisation. CSA prüft und zertifiziert Produkte für den nordamerikanischen und internationalen Markt nach geltenden Standards, wobei die dabei vergebenen CSA-Zeichen und -Codes in zahlreichen Bereichen akzeptiert werden. CSA-Standards spiegeln einen nationalen Konsens von Herstellern und Anwendern wider – darunter Verbraucher, Einzelhändler, Gewerkschaften, Berufsverbände und Regierungsbehörden. Die Standards sind weitverbreitet in Industrie und Handel und werden auch oft in die Vorschriften von Kommunal-, Landes- und Bundesregierungen aufgenommen, insbesondere in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Bau und Umwelt.

Auch der TÜV SÜD gehört zu diesen akkreditierten Prüfstellen¹²⁷ und kann daher in vielen Fällen einzuführende Maschinen bereits in Deutschland zertifizieren. Eine solche Zertifizierung nach dem SPE-1000-Standard ist interessant bei Einzelproduktionen – also etwa Fertigungsanlagen, die speziell für einen Vertragspartner hergestellt wurden – oder kleinen Serien.

4.5 Import

Um Handelsgüter nach Kanada importieren zu können, muss bei der *Canada Revenue Agency (CRA)* eine *Business Number (BN)* beantragt werden, um ein Import/Export-Konto zu eröffnen.¹²⁸ Zudem prüft die kanadische Zollbehörde *Canada Border Services Agency (CBSA)* unter anderem die Zulässigkeit von Warenlieferungen.

¹²³ Yates, C.; Holmes, J. (2019): The Future of the Canadian Auto Industry, <https://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National%20Office/2019/02/Future%20of%20the%20Canadian%20auto%20industry.pdf> (Zugriff: 01.08.2022).

¹²⁴ Public Services and Procurement Canada (2017): Standards Development, <https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ongc-cgsb/programme-program/normes-standards/index-eng.html> (Zugriff 01.08.2022).

¹²⁵ Underwriters Laboratories of Canada (2019): Code Authorities in Canada, <https://canada.ul.com/codeauthorities/codeauthoritiesincanada/> (Zugriff 01.08.2022).

¹²⁶ Standards Council of Canada (2019): What we do, <http://www.scc.ca/en/about-scc/what-we-do> (Zugriff 01.08.2022).

¹²⁷ Listen aktuell akkreditierter Prüfstellen finden sich unter: Standards Council of Canada (2019): Find an accredited body <https://www.scc.ca/en/accrreditation/find-accredited-or-certified-body> (Zugriff 01.08.2022).

¹²⁸ Canada Border Services Agency (2019): Importing commercial goods to Canada: 1. Preparing to import, <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/import/guide-eng.html> (Zugriff 01.08.2022).

Die zehnstellige Tarifklassifizierungsnummer, die zur Ermittlung der jeweiligen Zollrate (*Custom Tariff*) erforderlich ist, richtet sich in Kanada nach dem international anerkannten *Harmonized Commodity Description and Coding System (HS)* der *World Customs Organization*.¹²⁹ Anschließend ist zu prüfen, ob auf die einzuführenden Güter die Mehrwertsteuer (z.B. die *Goods and Services Tax (GST)*) oder Verbrauchsteuer (*Excise Tax* oder *Excise Duty*) abzuführen sind. Es ist außerdem abzuwägen, ob eine Befreiung von der Mehrwertsteuer, wie beispielsweise bei landwirtschaftlichen Produkten, in Frage kommt. Die *Canadian Border Services Agency* ist darüber hinaus über den Wert der zu importierenden Güter, die Transportart sowie über den Verkäufer oder die Spediteure zu informieren. Eine Freigabe zur Einfuhr erfolgt erst nach Bezahlung aller erforderlichen Gebühren und Steuern.

4.6 Produkthaftung

Ein einheitliches Produkthaftungsgesetz, entsprechend dem Deutschen existiert nicht in Kanada. Im Gegensatz zum deutschen Rechtssystem ist das kanadische Rechtssystem von der anglo-amerikanischen Rechtsquellenlehre geprägt. Aus diesem Grund haben sich in Kanada auch die Regelungen zur Produkthaftung aus einer Kombination von *Common Law* und geschriebenen Gesetzen entwickelt. Gesetze zur Produkthaftung fallen in die Zuständigkeit des Bundes und der jeweiligen Provinzen. Welche Gesetze im Einzelfall Anwendung finden, hängt zum einen davon ab, von wo aus das Produkt verkauft, bzw. hergestellt wird und zum anderen davon welcher Branche das Produkt zuzuordnen ist.

Grundsätzlich wird zwischen vertraglicher Haftung, gesetzlicher Haftung und Haftung aus unerlaubter Handlung unterschieden:

Vertragliche Haftung

Die vertragliche Haftungspflicht setzt zwingend einen Vertrag zwischen dem Hersteller und dem Geschädigten voraus, in welchem bestimmte Garantien bzw. Zusicherungen bzgl. bestimmter Funktionen oder Beschaffenheiten enthalten sind. Problematisch ist, dass die geschädigte Person oft ein Endverbraucher ist, welcher keine vertraglichen Beziehungen zu dem Hersteller hat. Aus diesem Grund haben die Gerichte in der Vergangenheit den Begriff der vertraglichen Beziehung weiter ausgedehnt und u.a. bereits Produktwerbungen oder Verpackungen als Garantien angesehen, die eine Haftung begründen können.¹³⁰

Gesetzliche Verpflichtungen im Produkthaftungsrecht

Neben diesen vertraglichen Garantien gibt es in den einzelnen Provinzen auch gesetzlich niedergelegte Gewährleistungspflichten. Die meisten Provinzen haben Gesetze erlassen,¹³¹ die dem Verkäufer beispielsweise die Pflicht auferlegen, Waren in der vertraglich vereinbarten Menge, Qualität und Beschaffenheit zu liefern, die für den normalen Gebrauch oder einem dem Verkäufer bekannten speziellen Zweck geeignet sein müssen. Zu beachten ist, dass diese gesetzlichen Gewährleistungspflichten teilweise vertraglich ausgeschlossen werden können.¹³²

Deliktische Haftung (sog. „tort liability“)

Die Haftung aus unerlaubter Handlung für Schäden oder Verletzungen, die durch ein defektes oder gefährliches Produkt verursacht werden, beruht auf dem „*claim of negligence*“. Diese deliktische Haftung basiert auf dem Prinzip, dass beim Inverkehrbringen von Produkten eine gewisse Sorgfalt beachtet werden muss und bei

¹²⁹ CBSA (2015): Harmonized Commodity Description and Coding System, <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/tariff-tarif/hcdcs-hsdcm/menu-eng.html> (Zugriff: 01.08.2022).

¹³⁰ CBBL Cross Border Business Law AG (2015): Produkthaftungsrecht in Kanada, <https://www.cbbl-lawyers.de/kanada/produkthaftung/> (Zugriff: 15.08.2019)

¹³¹ Hier sei als Beispiel Ontario anzuführen. Die gesetzliche Haftung ergibt sich hier vor allem aus dem International Sales Conventions Act, dem Sale of Goods Act und dem Consumer Protection Act. Es existieren allerdings noch weitere zahlreiche produkt- und marktspezifische Vorschriften.

¹³² Queen's Printer for Ontario (1994): Sale of Goods Act, Section 53 Sale of Goods Act Ontario, <https://www.ontario.ca/laws/statute/90s01#BK57> (Zugriff: 01.08.2022).

Nichtanwendung einer solchen angemessenen Sorgfalt eine Haftung entstehen kann. Diese Haftung kann nicht nur den Produzenten eines Produktes, sondern die gesamte Vertriebskette vom Entwickler über den Hersteller, Händler oder Installateur bis hin zum Inspekteur und Zertifizierer treffen.

Die Beweislast für das mangelhafte Produkt, sowie die Pflicht zum Nachweis der Kausalität und des Schadens trägt demnach meist der Kläger. Ausgangspunkt für die *negligent liability* können entweder Konstruktionsfehler (*negligent design*), Fabrikationsfehler (*negligent manufacture*) oder Verletzung der Warn- und Hinweispflichten (*breach of the duty to warn*) sein.

Um in einem Rechtsstreit den Produkthaftungsanspruch durchzusetzen, muss der Kläger im Allgemeinen nachweisen, dass:

- Eine Sorgfaltspflicht seitens des Beklagten gegenüber dem Kläger bestand
- Diese Sorgfaltspflicht nicht von dem Beklagten eingehalten wurde
- Dem Kläger ein Schaden entstanden ist
- Dieser Schaden aufgrund der Sorgfaltspflichtverletzung des Beklagten eingetreten ist (sog. Kausalität)¹³³

Im Rahmen der Kausalität muss der Kläger nachweisen, dass der Schaden ohne die Sorgfaltspflichtverletzung nicht eingetreten wäre oder zumindest wesentlich zum Eintritt des Schadens beigetragen hat.¹³⁴ Diese Schlussfolgerung kann jedoch widerlegt werden und unter Umständen kann die Haftung auch zwischen den Beteiligten aufgeteilt werden.¹³⁵

Die Höhe des gewährten Schadensersatzes bei Produkthaftung in Kanada hängt von der Art des erlittenen Schadens ab. Hierbei ist insbesondere zwischen Vermögensschäden und Schäden von Leib oder Leben zu unterscheiden. Die aus den USA bekannten Schadensersatzfälle mit Strafcharakter (sog. *Punitive damages*), die in Deutschland nicht zulässig sind, können in Kanada in Ausnahmefällen zugesprochen werden.¹³⁶

Um die Risiken einer Haftungsklage zu minimieren, sollte der Produzent verschiedene Maßnahmen vornehmen, um sich vor einer möglichen Klage abzusichern. Der Hersteller sollte sicherstellen, dass die Produkthandbücher klare und vollständige Warnhinweise enthalten. Solche Warnhinweise sollten ggf. auch direkt an den Produkten angebracht werden. Zudem empfiehlt sich eine gebührenfreie Telefonnummer oder eine E-Mail-Adresse einzurichten, damit die Benutzer sich im Zweifelsfall an den Kundendienst wenden können. Im Falle eines Schadenfalles sollte schnell reagiert werden um den Schaden so gering wie möglich zu halten. Hierbei bietet sich insbesondere die Herausarbeitung eines Notfallplans an. Des Weiteren ist es empfehlenswert eine Produkthaftpflichtversicherung, welche alle haftungsrechtlichen Risiken abdeckt, gegenüber Schadensersatzforderungen abzuschließen. Diese ist zwar nicht gesetzlich vorgeschrieben, aber allgemein üblich.

4.7 Steuersystem

Allgemein

Steuern können in Kanada von allen drei Verwaltungsebenen – vom Bund, den Provinzen/Territorien und den Gemeinden – erhoben werden. Dadurch kommt es insbesondere zwischen dem Bund und den Provinzen beispielsweise im Bereich der Einkommen- oder Umsatzsteuer zu einer Doppelbesteuerung. Wichtige Steuern stellen die Einkommen- und Körperschaftsteuer (Income Tax), die Goods and Services Tax (GST) bzw. die Harmonized Sales Tax (HST) und die Quellensteuer (Withholding Tax) dar, auf die im Folgenden näher eingegangen wird.

¹³³ Stikeman Elliot LLP: Overview of Product Liability Law, S. 5, Chapter 1 Overview of Product Liability Law (Zugriff 06.05.2021)

¹³⁴ Stikeman Elliot LLP: Overview of Product Liability Law, S. 7, Chapter 1 Overview of Product Liability Law (Zugriff 06.05.2021)

¹³⁵ Houser Henry & Syron LLP: Product Liability (2019), S. 2, Product Liability (Zugriff 06.05.2021)

¹³⁶ Stieber Berlach LLP: Punitive Damages (2017), <https://www.sblegal.ca/presentations/punitive-damages/> (Zugriff: 06.05.2021)

Income Tax

Hinsichtlich ihres Einkommens unterliegen in Kanada ansässige natürliche Personen einer Einkommensteuer (personal income tax), juristische Personen einer Körperschaftsteuer (corporate income tax). Gesetzliche Grundlage hierfür ist insbesondere der *Income Tax Act*. Kapitalerträge unterliegen in Kanada einer relativ geringen Besteuerung. Im Rahmen der Einkommen- bzw. Körperschaftssteuer werden auch Kapitalerträge erfasst, wobei nur die Hälfte der realisierten Kapitalerträge in das zu versteuernde Einkommen eingerechnet wird.

Natürliche und juristische Personen sind in Kanada uneingeschränkt steuerpflichtig, wenn sie in Kanada ansässig sind: Eine natürliche Person gilt als in Kanada ansässig, wenn sie zu Kanada in einem „bleibenden Bezug“ steht, der sich beispielsweise in einer bestehenden, das ganze Jahr über nutzbaren Unterkunft oder sonstigen persönlichen und/oder wirtschaftlichen Verbindungen zu Kanada darstellt. Er ist insbesondere auch dann gegeben, wenn sich die Person im relevanten Steuerjahr mindestens 183 Tage in Kanada aufgehalten hat. Für natürliche Personen gibt es einen progressiven Bundes- und einen Provinzsteuersatz. Ist eine natürliche Person in Kanada ansässig, so gilt das Welteinkommensprinzip, sodass sämtliches Einkommen, unabhängig davon, wo es erzielt wurde, in Kanada zu versteuern ist. Ist eine Person nicht in Kanada ansässig, so unterliegt grundsätzlich nur das in Kanada erzielte Einkommen aus unternehmerischer Tätigkeit, abhängiger Beschäftigung oder der Veräußerung von besteuertem kanadischem Eigentum der Besteuerung.

Eine juristische Person ist dann in Kanada ansässig, wenn sie entweder in Kanada gegründet wurde (corporation) oder sich ihre Geschäftsleitung in Kanada befindet.¹³⁷ Für juristische Personen beträgt die Körperschaftsteuer auf Bundesebene (federal net tax rate) 15 %.¹³⁸ Auf Provinzebene gibt es zwei Körperschaftsteuersätze – einen niedrigeren (lower rate) und einen höheren Satz (higher rate). Der niedrigere Satz gilt für die CCPCs, die die small business deductions beanspruchen können, der höhere Satz für alle anderen Unternehmen. Die meisten Provinzen richten sich nach dem Bundesschwellenwert von CAD 500.000. Mit Wirkung zum 01.01.2022 beträgt beispielsweise in Ontario die lower rate 3,2 %, die higher rate 11,5 %, in British Columbia 2 % bzw. 12 %.¹³⁹

Die Einkommen- wie auch die Körperschaftsteuer werden grundsätzlich auf Bundes- und Provinzebene erhoben. Für beide Ebenen werden die Einkommen- und die Körperschaftsteuer aufgrund von entsprechenden Vereinbarungen der Provinzen mit dem Bund in der Regel auf Bundesebene durch die Canada Revenue Agency (CRA) erhoben, sodass nur eine einzige Steuererklärung abzugeben ist, zu deren Abgabe alle in Kanada steuerpflichtigen natürlichen und juristischen Personen verpflichtet sind. Eine Ausnahme bilden die Provinzen Québec und Alberta: Beide Provinzen erheben ihre eigenen Körperschaftsteuern, Québec erhebt zudem eine eigene individuelle Einkommensteuer.¹⁴⁰

Nach dem Doppelbesteuerungsabkommen zwischen Kanada und Deutschland¹⁴¹ kommt es für ein nicht in Kanada ansässiges deutsches Unternehmen nur zu einer kanadischen Körperschaftsteuerpflicht, soweit eine „dauerhafte Niederlassung“ (permanent establishment) in Kanada besteht. Eine Niederlassung in diesem Sinne kann ein Büro, eine Fabrik oder ähnliches sein. Besteht die Körperschaftsteuerpflicht für das ausländische Unternehmen, so wird die kanadische Einkommensteuer nur auf das in Kanada erzielte Einkommen erhoben. Das Welteinkommensteuerprinzip greift dann nicht.

¹³⁷ Stikeman Elliot LLP (2016): Unternehmerische Tätigkeit in Kanada, P – Steuern, P2.

¹³⁸ Government of Canada (2019): Corporation tax rates, <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/businesses/topics/corporations/corporation-tax-rates.html> (Zugriff: 01.08.2022)

¹³⁹ Government of Canada (2020): Corporation tax rates, <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/businesses/topics/corporations/corporation-tax-rates.html> (Zugriff: 01.08.2022)

¹⁴⁰ Government of Canada (2019): <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/individuals/frequently-asked-questions-individuals/canadian-income-tax-rates-individuals-current-previous-years.html> (Zugriff: 06.05.2022)

¹⁴¹ Bundesfinanzministerium (2002):

https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Internationales_Ssteuerrecht/Staatenbezogene_Informati_onen/Laender_A_Z/Kanada/2002-03-27-Kanada-Abkommen-DBA.html (Zugriff: 01.08.2022)

Goods and Services Tax (GST) und Harmonized Sales Tax (HST)

Die GST ist mit der deutschen Umsatzsteuer vergleichbar und wird als Bundessteuer auf alle Güter und Dienstleistungen erhoben, die in Kanada produziert bzw. erbracht oder nach Kanada eingeführt werden. Sie beträgt derzeit 5 %.¹⁴² Daneben fällt in der Regel die Umsatzsteuer einzelner Provinzen, die sog. Provincial Sales Tax (PST) an, deren Höhe die einzelnen Provinzen selbst festlegen. Einige Provinzen haben ihre PST mit der GST harmonisiert und erheben nun eine Harmonized Sales Tax (HST).¹⁴³ Die Provinzen Québec und Manitoba erheben eigene, neben der GST anzuwendende Provinzsteuersätze, die „Québec Sales Tax“ (QST) bzw. die „Retail Sales Tax“ (RST).

Tabelle 4: Steuersätze in British Columbia, Ontario und Québec¹⁴⁴

Provinz	Steuertyp	Provinzsteuersatz	Kanadischer Steuersatz	Gesamt
British Columbia	GST + PST	7 %	5 %	12 %
Ontario	HST	8 %	5 %	13 %
Québec	GST + QST	9,975 %	5 %	14,975 %

Quelle: Eigene Darstellung

Withholding Tax

Eine Besonderheit gilt bei ausländischen Unternehmen, die Dienstleistungen in Kanada erbringen. Bei solchen Dienstleistungen wird eine sog. Quellensteuer (Withholding Tax) von derzeit 15 % erhoben.¹⁴⁵ Der kanadische Auftraggeber hat die Steuer einzubehalten und abzuführen. In vielen Fällen ist eine (Teil)- Rückerstattung oder eine Vorabbefreiung möglich.¹⁴⁶

Steuerliche Registrierung

Für bestimmte Geschäftsvorgänge sind steuerliche Registrierungen bei der CRA und gegebenenfalls zusätzlich bei der jeweiligen Provinzsteuerbehörde ratsam oder gar zwingend. Das gilt etwa für die Einfuhr von Waren als sog. „Importer of Records“, die Beschäftigung von Mitarbeitern oder die Ausweisung und Abführung der Mehrwertsteuer. Ausländische Unternehmen müssen sich etwa steuerlich registrieren, wenn gewisse, konzernweit berechnete, Umsatzschwellen überschritten werden, sowie die Voraussetzungen „making a taxable supply in Canada“ und „carrying on business in Canada“ kumulativ vorliegen. Vertraglich festgelegte Lieferbedingungen können einen Einfluss auf das Vorliegen der genannten Voraussetzungen haben. Das Merkmal des „carrying on business“ wird jedoch nach objektiven Gesichtspunkten bemessen und ist beispielsweise beim Betrieb eines Büros oder der Beschäftigung fester Mitarbeiter und sog. vertragsfähiger Vertreter regelmäßig erfüllt.¹⁴⁷

¹⁴² Ministry of Finance of Ontario (2019): <https://www.fin.gov.on.ca/en/tax/hst/> (Zugriff: 06.05.2022)

¹⁴³ Government of Canada (2019): Charge and collect the tax – Which rate to charge, <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/businesses/topics/gst-hst-businesses/charge-collect-which-rate.html> (Zugriff: 01.08.2022)

¹⁴⁴ Government of British Columbia (2019): B.C. provincial sales tax (PST), <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/taxes/sales-taxes/pst>; Ministry of Finance of Ontario (2019): Harmonized Sales Tax (HST), <https://www.fin.gov.on.ca/en/tax/hst/>; Revenu Québec (2019): Basic Rules for Applying the GST/HST and QST, <https://www.revenuquebec.ca/en/businesses/consumption-taxes/gsthst-and-qst/basic-rules-for-applying-the-gsthst-and-qst/> (Zugriff: 06.05.2022)

¹⁴⁵ GeVestor (2019): Quellensteuer in Kanada: Abgeltungssteuer gegengerechnet, <https://www.gevestor.de/details/quellensteuer-in-kanada-abgeltungssteuer-gegengerechnet-653628.html> (Zugriff: 06.04.2022)

¹⁴⁶ Government of Canada (2019): Waivers of withholding tax, <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/international-non-residents/film-media-tax-credits/behind-scenes-personnel/waivers-withholding-tax.html> (Zugriff: 06.04.2022)

¹⁴⁷ Government of Canada (2019): When to register for and start charging the GST/HST <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/businesses/topics/gst-hst-businesses/when-register-charge.html> (Zugriff: 06.04.2022)

5 Technische und logistische Voraussetzungen

5.1 Logistische Voraussetzungen

Das Verkehrswesen in Kanada leistet einen wichtigen Beitrag zum Wirtschaftswachstum und der Mobilität. Es erleichtert den Verkehr von Waren und Menschen, ermöglicht bessere wirtschaftliche Möglichkeiten und trägt zur Handelsvielfalt bei.¹⁴⁸ Die Qualität der kanadischen Verkehrsinfrastruktur und die Effizienz der Handelskorridore sind der Schlüssel zum Erfolg kanadischer Unternehmen auf dem globalen Markt. Das ausgedehnte Verkehrsnetz besteht hierbei aus Eisenbahnlinien, Straßen, Schifffahrtswegen und Flughäfen. Dadurch können Güter im ganzen Land zwischen städtischen und ländlichen Gemeinden, sowie von und zu internationalen Zielen effizient und einfach befördert werden.¹⁴⁹ Kanada belegt den ersten Platz unter allen G7-Ländern für den effizientesten Warenflusses über die Grenze. Es ist das einzige Land, welches Freihandelsabkommen mit allen G7 Länder hat.¹⁵⁰

Straßenverkehrsnetz

Kanada ist von der Pazifik- bis zur Atlantikküste durch ein Netz von Autobahnen verbunden.¹⁵¹ Der “Trans-Canada-Highway“ ist hierbei die Hauptstraße Kanadas und der längste Verkehrsweg der Welt. Mit über 7.821 km erstreckt er sich von Victoria (British Columbia) im Westen bis hin zu St. Johns (Neufundland und Labrador) im Osten Kanadas.¹⁵² Es gibt mehr als 1,13 Mio. zweispurige öffentliche Straßenkilometer, von denen 40 % asphaltiert sind. Die vier Provinzen Ontario, Québec, Saskatchewan und Alberta vereinen mehr als 75 % der gesamten Straßenlänge. Im Jahr 2017 umfasste das National Highway System (NHS) über 38.098 Fahrspurkilometer.¹⁵³

Schienenverkehrsnetz

Die Eisenbahnindustrie bedient fast alle Teile der kanadischen Wirtschaft, einschließlich der Fertigungs- und Landwirtschaft, natürliche Ressourcen, Groß- und Einzelhandel sowie die Tourismusbranche. Das weitreichende Eisenbahnnetz wird hauptsächlich für den Transport von Passagieren im Inland, zur Frachtbeförderung zu und von den USA sowie für den Transport von Waren zu internationalen Märkten über Küstenhäfen genutzt. Spezialisiert wird sich hierbei besonders auf die Beförderung von schweren Massengütern und den Containerverkehr über große Entfernungen. Mit 2019 über 45.199 an Streckenkilometern wird das kanadische Schienensystem in zwei große Eisenbahnlinien aufgeteilt. 51,9 % werden von der Firma Canadian Nation (CN) verwaltet und 30,1 % vom Unternehmen Canadian Pacific (CP). Die restlichen 18 % teilen sich weitere Unternehmen auf.¹⁵⁴

¹⁴⁸ Government of Canada (2020): Transportation in Canada 2018, <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/transportation-canada-2018> (Zugriff: 07.02.2022)

¹⁴⁹ Government of Canada (2020): Transportation in Canada 2019, <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/transportation-canada-2019> (Zugriff: 07.02.2022)

¹⁵⁰ Montreal International (2020): Greater Montreal: A global Aerospace Hub, https://www.montrealinternational.com/app/uploads/2019/02/industry_profile_aerospace_2019-2.pdf (Zugriff: 06.04.2022)

¹⁵¹ Government of Canada (2020): Transportation in Canada 2019, <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/transportation-canada-2019> (Zugriff: 07.02.2022)

¹⁵² Pletcher, K. (2013): Trans-Canada Highway, <https://www.britannica.com/topic/Trans-Canada-Highway> (Zugriff: 15.03.2022)

¹⁵³ Government of Canada (2020): Transportation in Canada 2019, <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/transportation-canada-2019> (Zugriff: 07.02.2022)

¹⁵⁴ Ebd.

Abbildung 6: Kanadas Straßenverkehrsnetz¹⁵⁵

Luftverkehrsnetzwerk

Kanadas Luftverkehrssystem verbindet Kanada mit der Welt und befördert Passagiere über 18 Mio. Quadratkilometer in sechs Zeitzonen. Der kanadische Luftraum wird von NAV Canada verwaltet, einem privat geführten, gemeinnützigen Unternehmen, welches Eigentümer und Betreiber des zivilen Flugnavigationssystems ist. Es betreibt Flugverkehrskontrolltürme an 40 und Flugservice-Stationen an 55 Flughäfen.¹⁵⁶ Das National Airport System (NAS) umfasst insgesamt 26 Flughäfen in Hauptstädten, 71 regionale und lokale Flughäfen für den Linienverkehr, 31 kleine Satellitenflughäfen ohne Linienverkehr, 13 abgelegene Flughäfen für die Verkehrsanbindung zu isolierten Gemeinden und 8 weitere arktische Flughäfen.¹⁵⁷ Vor der Covid-Pandemie 2019 hatte Kanada insgesamt 36.887 Flugzeuge, 1.389 Fluggesellschaften und 1.994 zertifizierte und registrierte Landeplätze für Hubschrauber sowie für Wasser- und Landflugzeuge.¹⁵⁸ Die fünf größten Flughäfen mit dem meisten Flugverkehr sind Pearson International Airport in Toronto, Vancouver International Airport, Calgary International Airport, Montreal-Trudeau International Airport und International Aerocity of Mirabel in Montreal.¹⁵⁹

Schifffahrtsnetz

Kanadas Häfen sind der Hauptaussgangspunkt für kanadische Waren in internationale Märkte und der wichtigste Anlaufpunkt von Containerschiffen mit Industriegütern. Sie stellen eine wichtige Verbindung zwischen den Küsten und den Binnenmärkten im Inland und zu den USA dar, in die Waren per Eisenbahn und LKW verschifft werden. Die Häfen werden in zwei Gruppen unterteilt: 17 Häfen werden unabhängig von den Canada Port Authorities verwaltet (siehe Abbildung 7) und 40 Häfen werden im Besitz von dem kanadischen Verkehrsministerium (Transport Canada) betrieben.¹⁶⁰ Die wichtigsten Häfen liegen der Größe nach in Vancouver, Montreal, Prince Rupert, Halifax und in Saint John.¹⁶¹ Das Great Lakes-St. Lawrence River Meeressystem (siehe Abbildung 7) deckt ein großes Gebiet von seinem westlichen Punkt in Thunder Bay / Duluth (USA) über die Great Lakes bis hin zu der Öffnung des Golfs von St. Lawrence ab. Es verbindet

¹⁵⁵ Government of Canada (2020): Transportation in Canada 2019, <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/transportation-canada-2019> (Zugriff: 07.02.2022)

¹⁵⁶ Ebd.

¹⁵⁷ Government of Canada (2018): The Canadian Transportation System, <https://www144.statcan.gc.ca/tidh-cdit/cts-rtc-eng.htm> (Zugriff: 01.08.2022)

¹⁵⁸ Government of Canada (2020): Transportation in Canada 2019, <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/transportation-canada-2019> (Zugriff: 07.02.2022)

¹⁵⁹ Now that's logistics (2019): The Top Freight Airports in Canada, <https://nowthatslogistics.com/the-top-5-freight-airports-in-canada/> (Zugriff: 01.08.2022)

¹⁶⁰ Ebd.

¹⁶¹ iContainers (2020): Canada's Top Major 5 Ports, <https://www.icontainers.com/us/2020/01/23/top-5-ports-in-canada/> (Zugriff: 01.08.2022)

15 große internationale und 50 regionale Häfen, die einen Zugang zu mehr als 40 Autobahnen und 30 Eisenbahnlinien bieten.¹⁶²

Abbildung 7: Kanadas Schifffahrtsnetz¹⁶³



¹⁶² Government of Canada (2018): The Canadian Transportation System, <https://www144.statcan.gc.ca/t dih-cdit/cts-rtc-eng.htm> (Zugriff: 01.08.2022)

¹⁶³ Government of Canada (2020): Transportation in Canada 2019, <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/transportation-canada-2019> (Zugriff: 07.02.2022)

6 Markteinstiegsinformationen

6.1 Markteintrittsstrategien und Finanzierungsmöglichkeiten

Bei einem Markteintritt in Kanada stellt sich zunächst die Frage nach der unternehmerischen Strategie für die geplante Expansion. Verschiedene Möglichkeiten, wie z.B. die Zusammenarbeit mit einem Vertriebspartner, die Kooperation mit einem lokalen Partner in Form eines Joint Ventures oder die Gründung einer eigenen Niederlassung, stehen dabei zur Auswahl. Die Entscheidung sollte schließlich in Abhängigkeit von den Produkten und/oder Dienstleistungen sowie der Branchenstruktur getroffen werden.

Verschiedene Finanzierungsinstrumente stehen exportorientierten deutschen Unternehmen zur Verfügung. Diese unterscheiden sich nach kurz- bis mittelfristiger sowie langfristiger Finanzierung und dienen der Finanzierung unterschiedlicher Arten von Auslandsgeschäften. Die Forfaitierung und das Akkreditivgeschäft sind kurz- bis mittelfristige Finanzierungsinstrumente und sichern dem Exporteur eine Zahlungsabsicherung zu.

Bei einem Akkreditivgeschäft verpflichtet sich die Bank des Importeurs, den vereinbarten Kaufpreis zu zahlen, sobald bestimmte Dokumente vorliegen und bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Der Bestellerkredit ist ein Instrument der mittelfristigen Export-Finanzierung von meist langlebigen Wirtschaftsgütern und Großprojekten. Die kreditgewährende Hausbank erhält ihre Absicherung der Risiken wiederum durch die AKA-Ausfuhrkreditgesellschaft mbH, einer Konsortialbank mit rund 25 Gesellschaftern, die als Spezialbank für die Exportfinanzierung auftritt. Weiterhin ist üblicherweise eine Hermesdeckung Voraussetzung für die Kreditgewährung. Die Exportkreditversicherung der Euler Hermes Group/Allianz Trade ist daher ein wichtiges Instrument der deutschen Außenwirtschaftsförderung.¹⁶⁴

Da Kanada ein rechtssicherer Markt ist, sind Absicherung von Zahlungsausfällen bei Exporten nach Kanada aber nicht unbedingt notwendig. Zusätzlich ist im Rahmen des CETA Freihandelsabkommens geplant, einen Investitionsgerichtshof einzurichten, der in Streitfällen zwischen Investoren und Staaten entscheidet. Hiermit hätten Investoren einen weiteren Schutz vor Investitionsausfällen.

Für die Erschließung neuer Märkte bietet die Förderdatenbank des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz vielfältige Informationen zu Förderprogrammen.

6.2 Investitionsklima und Fördermöglichkeiten

Laut dem (inzwischen eingestellten) Doing Business Report 2020 der Weltbank gehört Kanada in der Gesamtbewertung hinsichtlich Wirtschaftskraft und Investitionsfreundlichkeit zu den attraktivsten Ländern der Welt und liegt hierbei auf Platz 23, einen Platz hinter Deutschland.¹⁶⁵ Dabei zeichnet sich Kanada als Wirtschaftsstandort vor allem durch die rasche Kreditgewährung für Unternehmen, die relativ niedrige Unternehmenssteuer sowie eine hohe Informationstransparenz bei Investitionsmöglichkeiten und -aktivitäten aus. Insbesondere in der Kategorie weltweiter Markteinstiegschancen steht Kanada sehr gut da. Bereitwillige Investoren sowie geringe administrative Hürden ermöglichen einen vergleichsweise schnellen Markteinstieg, fördern Unternehmensgründungen und schaffen ein gutes Investitionsklima, welches in den

¹⁶⁴ ICON - Institut Engineering GmbH und DFIC (2013): Finanzierungsstudie 2013, https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/finanzierungsstudie-2013-eee.pdf?__blob=publicationFile&v=5 (Zugriff: 01.08.2022).

¹⁶⁵ World Bank Group (2020): Doing Business 2020, <http://documents1.worldbank.org/curated/en/688761571934946384/pdf/Doing-Business-2020-Comparing-Business-Regulation-in-190-Economies.pdf> (Zugriff: 01.08.2022)

vergangenen Jahren zusätzlich durch ein stetiges Wirtschaftswachstum und niedrige Leitzinsen begünstigt wurde. Ein weiterer Standortvorteil ist die Gewährleistung eines effektiven Investoren- und Insolvenzschutzes.

6.3 Markteintrittsbarrieren

Eine Besonderheit bei der Erschließung des kanadischen Marktes ist die Größe und Heterogenität des Landes, insbesondere was die Gesetzgebung, die Standards, die Sprache und die Geschäftskultur betrifft. Als mögliche Markteintrittsbarrieren können daher auch sprachliche Barrieren, die Zeitverschiebung und der Auf- und Ausbau von Kundenbeziehungen über die Distanz gesehen werden.

Der entscheidende Punkt ist das Bestehen und Erhalten der ersten Kontakte. Mit potenziellen Kunden sollte im ersten Jahr eine intensive Zusammenarbeit vorgesehen werden. Eine erfolgreiche Geschäftsbeziehung basiert in Kanada häufig auf starken persönlichen Kontakten. Je stärker die Kundenkontaktpflege betrieben wird, desto größer sind die Chancen auf eine erfolgreiche Geschäftsbeziehung. Eine sporadische Korrespondenz per E-Mail reicht i.d.R. nicht aus. Von wesentlicher Bedeutung sind eher persönliche Treffen und konkrete Problemlösungsansätze (am besten in Kanada direkt beim Kunden bzw. Endabnehmer). Während der aktuellen Pandemie sollten Hilfsmittel, wie z.B. Videotelefonate in Erwägung gezogen werden.

Made in Germany ist ein angesehenes Qualitätssiegel, das meist auf großes Interesse stößt, jedoch nicht direkt zu einem Geschäftsabschluss führt. Hierfür sind eine aktive Kundenbetreuung und eine klare Positionierung im Markt mit leicht verständlichen und herausgearbeiteten Verkaufsargumenten notwendig. Um in den kanadischen Markt eine stärkere Präsenz zu etablieren, müssen alle Marketingmaterialien und Verkaufsargumente sprachlich und inhaltlich überarbeitet werden, um dem Markt zu entsprechen. Besonders die Abgrenzung zu bereits erhältlichen vergleichbaren Produkten von lokalen oder nordamerikanischen Wettbewerbern sowie ein guter Kundendienst sind von elementarer Bedeutung.

Des Weiteren sollten von vorneherein die technischen Anforderungen und Sicherheitsbestimmungen untersucht werden und die Themen Wartung, Reparaturen und After-Sales Services geklärt werden. Im Bereich der technischen Anforderungen kann man einen Berater oder Zertifizierungsinstitut heranziehen, wobei zu Themen der Sicherheitsbestimmungen direkt mit dem Geschäftspartner zu klären ist. Oft kann dieser den Kundendienst übernehmen und auch ein kleines Ersatzteillager vorhalten. Des Weiteren muss man beim Anlernen von qualifiziertem Personal beachten, dass in Kanada im Vergleich zu Deutschland i.d.R. höhere Mitarbeiterfluktuation herrscht.

Insgesamt gilt zu beachten, dass es üblicherweise ein langer Weg in den Markt ist, bis ein signifikanter Marktanteil aufgebaut wurde. Mit einem langfristigen Ansatz zur Marktbearbeitung und einer - eventuell in Zusammenarbeit mit dem kanadischen Partner - für den kanadischen Markt entwickelten Strategie können Absatzchancen in Verkaufserfolge umgesetzt werden.

Auch aufgrund der weiten Entfernungen innerhalb Kanadas empfiehlt die AHK Kanada die Markterschließung nach Regionen bzw. Provinzen einzuteilen. Die AHK Kanada schlägt weiterhin vor, lokale Partner und/oder lokales Personal beim Markteintritt in Kanada einzubeziehen. Diese sind für deutsche Unternehmen als Türöffner mit lokalem Netzwerk nützlich. Darüber hinaus rät die AHK Kanada bei der Markteinführung eines Produktes, insbesondere wenn es sich um ein innovatives Produkt oder eine innovative Dienstleistung handelt, zu einem Mehrebenen-Ansatz. Es kann zu Beginn fast genauso wichtig sein, mit Verbänden, Ministerien oder anderen Multiplikatoren in Kontakt zu treten, um sein Produkt oder seine Dienstleistung bekannt zu machen, wie es der direkte Kontakt zu potenziellen Kunden ist. Auch wenn das Ziel der Kunde ist, führt der Weg zu einer erfolgreichen Markterschließung oftmals über ein breiteres Netzwerk. Auch hier können kanadische Partner mit lokaler Verankerung und Kenntnissen der Akteure und Strukturen eine ausschlaggebende und zeitsparende Funktion einnehmen. Die AHK Kanada unterstützt bei der Kontaktvermittlung und kann aufgrund ihrer

langjährigen Erfahrung im Bereich der Automobil- und Maschinenbauindustrie auf ein weitverzweigtes Netzwerk zurückgreifen.

Fällt der Entschluss, eine Niederlassung in Kanada zu gründen, bietet die AHK Kanada umfassende Unterstützung an, um die Unternehmensgründung und die Anlaufzeit so einfach wie möglich zu gestalten. Kleinen und mittleren deutschen Unternehmen, die nicht unmittelbar die personelle Stärke aufbringen können, Mitarbeiter in Kanada einzustellen, bietet die AHK zudem den Service einer sogenannten „Geschäftspräsenz“ an. Nicht nur die Entfernung und die Herausforderung der Erreichbarkeit aufgrund der Zeitverschiebung können sich nachteilig auf Geschäftsbeziehungen auswirken.

Erfahrungsgemäß ist es für Kanadier wichtig, einen Ansprechpartner im Land zu haben, sodass auch die Nähe zum Markt aufgrund „weicher“ Faktoren relevant ist. Dies stärkt das Vertrauen bei kanadischen Kunden und zeugt von Erfahrung und Engagement in Kanada – wichtige Aspekte in einem Land, in dem Referenzen und Netzwerke von großer Bedeutung sind. Es ist daher auch empfehlenswert, sich zunächst auf ein Demonstrations- oder Pilotprojekt einzulassen, um eine kanadische Referenz vorweisen zu können, die in vielen Fällen nachgefragt wird. Um ein Kontaktnetzwerk aufzubauen und Einblicke in aktuelle Markttrends zu erhalten, ist der Besuch von Fachmessen und Konferenzen sinnvoll.

6.4 Interkulturelle Informationen zur Geschäftspraxis

Interkulturelle Aspekte

In Kanada ist es von großer Bedeutung, alle Meinungen zu achten und zu respektieren. Die Bevölkerung Kanadas ist multikulturell geprägt und die unterschiedliche Herkunft der Kanadier wird respektiert. Das wichtigste Motto Kanadas ist DEI, das für diversity, equity and inclusion steht. Somit herrschen die Regeln der Political Correctness, die besagt, niemanden wegen seiner Herkunft, Religion, Geschlechts oder sexuellen Neigung zu diskriminieren oder herabsetzend zu behandeln.

Kanadier sind höflich und sehr freundlich sowie im Vergleich zu Deutschen positiver eingestellt. Es ist leicht, mit ihnen ins Gespräch zu kommen. Einladungen zum Smalltalk sollten immer angenommen werden. Übliche Smalltalk-Themen sind das Wetter und Sport, vor allem Eishockey. Kanadier präferieren eher einen zügigen Verhandlungsstil, trotzdem wird das Gespräch oft mit Small Talk eröffnet und allgemeingehaltene private Themen sind kein Tabu. Drängeln auf der Straße oder beim Einsteigen in Fahrstühle oder öffentliche Verkehrsmittel ist dagegen Tabu.

Vorsichtig sollte man sein, wenn man Kanada mit den USA vergleicht. Eine Gleichstellung mit den USA sollte vermieden werden, da es hier große Unterschiede in vielen Bereichen gibt.

Geschäftsverhandlungen

Englisch ist in ganz Kanada zwar Geschäftssprache, allerdings kann man bei frankokanadischen Verhandlungspartnern punkten, wenn man zumindest den Gesprächseinstieg auf Französisch absolviert.

Im Vergleich zu Deutschland wechselt man schnell bei der Ansprache auf den Vornamen. Beim ersten Aufeinandertreffen bzw. Kennenlernen wird der Nachname verwendet, jedoch aufgrund der Gewohnheiten schnell zum Vornamen übergegangen. Auch bei der Ansprache in E-Mails wird schnell die Anrede mit Vornamen gewählt. Jedoch ist zu beachten, dass dies nicht als Vertrautheitssteigerung zu verstehen ist. Bei der Geschäftskorrespondenz sollte ebenfalls ein zügiger Stil angewendet werden. In Kanada wird die E-Mail-Korrespondenz eher wie ein kurzer Anruf gewertet, während E-Mails in Deutschland oft mit Briefen gleichzusetzen sind und detaillierte Informationen enthalten. Detaillierte Texte werden häufig nur überflogen und sollten telefonisch nachbesprochen werden. Anreden und Signaturen werden vielmals weggelassen. Hierarchien sind in Kanada im Allgemeinen flacher.

Generell hängt der Verhandlungsstil jedoch sowohl von der Unternehmensgröße als auch von der Branche ab, in dem das Unternehmen tätig ist. Grundsätzlich wird eine schnelle Entscheidungsfindung begrüßt und der Erfolg der Verhandlungen hängt eher vom Gesamtpaket ab. In der Regel sind Zusatz- und Serviceleistungen als sehr hoch bewertet, weshalb dann gerne auch der entsprechende Preis akzeptiert wird. Ausschlaggebend für den Verhandlungserfolg ist ein faires Ergebnis.

Während in Deutschland bei ersten Gesprächen oft die gesamte Unternehmensgeschichte als Einleitung des Verkaufsgesprächs auf Interesse stößt, sollte dieses Thema in Kanada relativ kurzgehalten werden, vor allem zu Beginn des Gesprächs. Der Fokus des Gesprächs sollte auf die Produkte und den Kundendienst gelegt werden. Kommen Fragen seitens des kanadischen Partners hinsichtlich der Unternehmensgeschichte auf, können diese in der gewünschten Ausführlichkeit beantwortet werden.

Auch der Telefonkontakt unterscheidet sich von den deutschen Geschäftsgewohnheiten. Nimmt der gewünschte Gesprächspartner nicht das Telefon ab, so landet man auf dem Anrufbeantworter. Nur in Ausnahmefällen nimmt ein Kollege das Telefon ab und klärt auf, ob der gewünschte Kontakt nur für wenige Momente oder für mehrere Wochen seinen Platz verlassen hat. Dies erschwert zum Teil die Kommunikation, die für den Aufbau einer langfristigen Geschäftsbeziehung notwendig ist. Während in Deutschland viele Details per E-Mail geregelt und kommuniziert werden, ist es empfehlenswert, in Kanada die Themen telefonisch zu besprechen. Es bietet sich i.d.R. an, eine E-Mail mit einigen Informationen zu schicken und nach einem guten Zeitpunkt für ein Telefonat zu fragen. Im Rahmen des Telefonats können die Informationen der E-Mail-Korrespondenz besprochen und vertieft werden. Folgt darauf eine weitere E-Mail mit Details, so ist es auch hier förderlich, wenn ein weiterer Anruf erfolgt, um diese durchzugehen.

Neben der telefonischen und schriftlichen Korrespondenz mit dem zukünftigen Geschäftspartner sollten auch persönliche Treffen, vor allem in den ersten Jahren der Zusammenarbeit, eingeplant werden. So kann zum Beispiel beim ersten Treffen eine Schulung der Mitarbeiter des Geschäftspartners erfolgen sowie einige Kunden gemeinsam besucht werden, um konkrete Ansätze für den Einsatz der Produkte zu zeigen. Des Weiteren können gemeinsame Treffen auf Fachmessen – in Nordamerika oder Deutschland - oder auch die Teilnahme als Aussteller auf Fachmessen erfolgen.

Eine besondere Herausforderung besteht in Kanada durch die starken Fluktuationen. Ein mehrfacher Jobwechsel ist gängig und findet in Kanada weitaus häufiger statt als in Deutschland, wodurch ein konkreter und langjähriger Ansprechpartner innerhalb der Unternehmen schwerer zu finden ist. Übergangsfristen sind deutlich kürzer. Eine Kündigungsfrist von nur zwei Wochen ist typisch und daher auch die Übergabe von Kontakten zu Nachfolgern eingeschränkt möglich, wodurch viele Kontaktbeziehungen verloren gehen. Um Kontakte zu wichtigen Kunden und Partnern zu erhalten, ist es daher empfehlenswert, mehrere Kontakte in einem Unternehmen zu pflegen.

Bei Vertragsverhandlungen ist es wichtig, die unterschiedlichen Rechtssysteme in den Provinzen zu beachten. In Québec gilt der Code Civil während im englischsprachigen Raum das Recht auf dem Common Law basiert. Es wird empfohlen bei der Gestaltung von Verträgen einen in Kanada zugelassenen Rechtsanwalt hinzuzuziehen.

6.5 Einreise- und Arbeitserlaubnis

Für die Einreise nach Kanada benötigen deutsche Staatsbürger seit November 2016 eine elektronische Einreiseerlaubnis Electronic Travel Authorization (ETA), die unkompliziert und kostengünstig im Internet beantragt werden kann. Diese gilt für fünf Jahre. Für einen Aufenthalt von mehr als sechs Monaten oder eine Arbeitserlaubnis ist die Beantragung eines Visums notwendig. Bis voraussichtlich zum 31.09.2022 ist darüber hinaus nach wie vor ein Impfnachweis für die Impfung gegen das Coronavirus, mittels der Applikation ArriveCan, vorzuweisen¹⁶⁶.

¹⁶⁶ CBC News (2022): Border vaccine rules, mandatory use of ArriveCAN, mask mandates on planes and trains to end on Oct. 1, <https://www.cbc.ca/news/politics/arrivecan-border-covid-end-1.6595710> (26.09.2022).

Eine Arbeitstätigkeit ist in Kanada nur mit einer gültigen Arbeitserlaubnis (sog. Work Permit) erlaubt. Es wird unterschieden zwischen der dauerhaften Aufenthaltsbewilligung, mit der man ohne Einschränkungen in Kanada arbeiten kann (sog. Permanent Residence) und den verschiedenen Arten temporärer Arbeitserlaubnisse.

Für die Einreise nach Kanada zu Geschäftszwecken benötigt man als deutscher Staatsangehöriger kein Visum. Unter den Begriff Geschäftsreisende fallen all diejenigen, die ihre Geschäftskontakte in Kanada ausbauen wollen, in Kanada investieren wollen oder ihre Geschäfte erweitern bzw. verbessern wollen. Entscheidend ist, dass die Dauer des Aufenthalts in Kanada weniger als sechs Monate beträgt, und dass die Haupterwerbsquelle außerhalb Kanadas liegt. Erlaubt ist ein grenzüberschreitender Geschäftsverkehr (sog. cross-border businesses). Hierzu zählt z.B. die Entgegennahme von Aufträgen, der Kauf von kanadischen Waren oder Dienstleistungen für ein ausländisches Unternehmen oder einen Staat, die Teilnahme an Konferenzen, Seminaren oder Messen, die Teilnahme an Schulungen des kanadischen Mutterkonzerns oder das Leiten von Schulungen eines ausländischen Unternehmens für eine kanadische Tochtergesellschaft. Nicht erlaubt hingegen ist eine – wenn auch nur vorübergehende – Tätigkeit für ein kanadisches Unternehmen. Diese setzt eine Arbeitserlaubnis voraus.

Ausländische Mitarbeiter benötigen eine Arbeitsgenehmigung, wenn in Kanada Installationen, Montagearbeiten oder sonstige handwerkliche Tätigkeiten vorgenommen werden sollen. Nachdem der Aufbau, die Installation oder Montage (z.B. von Maschinen, Produktionsstätten oder Anlagen) von einem Unternehmen durchgeführt wurde, können Mitarbeiter dieses Unternehmens zur Vornahme von Reparaturen oder Wartungsdienstleistungen ohne erneute Arbeitsgenehmigung nach Kanada reisen. Für Subunternehmer gilt diese Regelung nicht, es sei denn, es wurde im ursprünglichen Vertragswerk darauf hingewiesen, dass ein Subunternehmer Dienstleistungen erbringt. Die Tätigkeiten des Subunternehmers fallen unter die sogenannte International Mobility Program Kategorie. In diesem Fall muss keine Arbeitsgenehmigung beantragt werden, jedoch besteht die Pflicht, ein Profil auf dem Employer Portal der kanadischen Behörden anzulegen und eine Gebühr in Höhe von CAD 230,00 \$ zu zahlen. Zu beachten ist jedoch die Voraussetzung, dass diese Dienstleistungen im sogenannten After-Sales Service Vertrag festgehalten werden. Dieser Vertrag muss ein Teil des ursprünglichen Kauf- oder Leasingvertrages sein..

Eine Arbeitsgenehmigung ist entbehrlich, wenn es sich um Tätigkeiten handelt, bei denen der Mitarbeiter keine handwerklichen Arbeiten ausführt, sondern lediglich die Arbeiten des kanadischen Personals überwacht. Hierunter fällt z.B. die Einreise eines Mitarbeiters als Projektleiter, Bauleiter oder Aufsichtspersonal.

Es wird dringend empfohlen, sich im Einzelfall über die notwendigen Arbeitsgenehmigungen zu informieren. Visa- und Einreisebestimmungen können sich jederzeit ändern. Es ist ratsam, sich mit den zuständigen Visabehörden (Botschaft von Kanada in Deutschland, Österreich) oder der Integrationsbehörde Immigration, Refugees and Citizenship Canada (IRCC) rechtzeitig vor Einreise eines Mitarbeiters in Verbindung zu setzen.

7 Adressen

Advanced Materials & Manufacturing Institute at British Columbia University

Frank Forward Building
309-6350 Stores Road
Vancouver, B.C. V6T 1Z4
www.amminstitute.ca

Automotive Industry Association of Canada (AIA)

180 Elgin Street, Suite 1400
Ottawa, ON
K2P 2K3
www.aiacanada.com

Nationaler Branchenverband in Kanada, der die gesamte Liefer- und Dienstleistungskette des Automotive Aftermarkets zusammenführt.

Automotive Parts Manufacturers' Association (APMA)

10 Four Seasons Place
Suite 801
Toronto, ON M9B 6H7
www.apma.ca

Die APMA ist Kanadas nationale Vereinigung, die OEM-Hersteller von Teilen, Ausrüstungen, Werkzeugen, Zubehör, fortschrittlichen Technologien und Dienstleistungen für die weltweite Automobilindustrie vertritt

British Columbia Institute of Technology

3700 Willingdon Avenue
Burnaby, B.C., V5G 3H2
www.bcit.ca

Canadian Association of Composite Structures and Materials (CACSMa)

1200 Montréal Road,
Ottawa, ON K1A 0R6
www.cacsma.ca

CACSMa ist ein Netzwerk von Einzelpersonen und Unternehmensmitgliedern (Lieferanten, Verarbeiter, Ausrüstungshersteller, Händler, Berater, Technologen, Forschungszentren, Materialspezialisten, Forscher, Lehrer und Regierungsmitarbeiter), die an der Entwicklung und Verbesserung neuer und bestehender Anwendungen für Verbundstrukturen und -materialien arbeiten.

Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA)

116 Albert Street, Suite 300
Ottawa, Ontario
Canada
K1P 5G3
www.cvma.ca

Branchenvereinigung, die seit mehr als 90 Jahren Kanadas führende Hersteller von leichten und schweren Kraftfahrzeugen vertritt.

CanmetMATERIALS

183 Longwood Rd S,
Hamilton, ON L8P 0A5

www.Canmetmaterials.gc.ca

CanmetMATERIALS ist das größte Forschungszentrum in Kanada, das sich der Herstellung, Verarbeitung und Bewertung von Metallen und Materialien widmet.

Fraunhofer Project Center for Composites Research in London, Ontario

2520 Advanced Ave.
London, Ontario, Canada, N6M 0E1

www.eng.uwo.ca/fraunhofer

Das Fraunhofer-Projektzentrum für Verbundwerkstoffforschung ist ein Joint Venture zwischen der Western University of London und dem Fraunhofer-Institut für Chemische Technologie (ICT) in Pfinztal, Deutschland.

Germany Trade and Invest (GTAI)

Friedrichstraße 60
Berlin, Germany 10117
Tel.: +49 (0) 30200 0990

info@gtai.de

www.gtai.de

Die Germany Trade and Invest betreibt Marketing für den Standort Deutschland. Hinzu kommen die Investorenanwerbung sowie die Bereitstellung von Außenwirtschaftsinformationen für in Deutschland ansässige Unternehmen.

Global Affairs Canada

180 Queen St W,
Toronto, ON M5V 1Z4

www.international.gc.ca

Global Affairs Canada verwaltet die diplomatischen Beziehungen Kanadas, erbringt konsularische Dienstleistungen für Kanadier, fördert den internationalen Handel des Landes und leitet die internationale Entwicklung und humanitäre Hilfe Kanadas.

Global Automakers of Canada

1 Concorde Gate
Suite 701, Box 20
North York, ON
M3C 3N6

www.globalautomakers.ca/

Nationale Branchenverband, der die kanadischen Interessen von 15 der weltweit angesehensten Automobilhersteller vertritt

Invest in Canada

www.investcanada.ca

Invest in Canada ist eine von der kanadischen Regierung gegründete Organisation, die ausländische Direktinvestitionen in Kanada fördert und anzieht.

Invest in Ontario

250 Yonge St, Toronto,
ON M5B 2L7

www.investinontario.com

Invest in Ontario ist eine Abteilung des Ontario Ministry of Economic Development, Job Creation and Trade. Die Regierung bietet großzügige Steuererleichterungen und Anreize, die Ihnen helfen können, innovativ zu sein, zu wachsen, zu profitieren und erfolgreich zu sein. Die internationalen Repräsentanten stehen für Fragen und Gespräche über Ihre Investitionsvorhaben zur Verfügung.

London Economic Development Corporation

380 Wellington St

#701

London, ON N6A 5B5

www.ledc.com

Wirtschaftsförderung der Region London, ON.

Ministry of Economic Development, Job Creation and Trade

College Park

777 Bay Street, 18th floor

Toronto, Ontario M5G 2N4

Kontakt via Website

www.ontario.ca

Das Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung und Wachstum ist für die Vergabe von Fördergeldern zur Erforschung innovativer Technologien innerhalb der Provinz Ontario verantwortlich und verwaltet z.B. den Ontario Research Fund mit Fokus auf die Erforschung der Infrastruktur.

McMaster Automotive Resource Centre (MARC)

200 Longwood Rd South, Unit 207

Hamilton, Ontario, L8P 0A6, Canada

<https://electrification.mcmaster.ca/>

Das McMaster Automotive Resource Centre (MARC) ist zentral für die Automobilforschung an der McMaster University und arbeitet mit Partnern aus Industrie, Regierung und Wissenschaft bei der Entwicklung und Vermarktung neuer Technologien und Materialien zusammen.

Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada (NSERC)

350 Albert Street

16th Floor

Ottawa, ON K1A 1H5

www.nserc-crsng.gc.ca

Das NSERC führt Forschung und Entwicklung im Bereich moderner Materialien und Fertigungstechnologien durch. Zu den Tätigkeitsbereichen gehören u.a. Leichtbaumaterialien.

National Electrical Manufacturers Association (NEMA)

1300 North 17th Street, Suite 900

Arlington, Virginia 22209

USA

Tel: +1 (703) 841-3200

Kontakt via Webseite

www.nema.org

Die National Electrical Manufacturers' Association (NEMA) ist der führende Branchenverband in Nordamerika, der die Hersteller der Elektroindustrie vertritt. Es bietet ein Forum für die Standardisierung von Elektrogeräten. Der Verband ist aktiv an der Entwicklung nationaler und internationaler Normen für die elektrotechnische Industrie beteiligt.

National Research Council

1200 Montreal Road
Ottawa, Ontario K1A 0R6
Tel.: +1 (613) 993-9101
info@nrc-cnrc.gc.ca
www.nrc-cnrc.gc.ca

Der National Research Council of Canada ist die staatliche Behörde Kanadas für wissenschaftliche und industrielle Forschung. Zu den mehr als 20 Forschungsinstituten des NRCs zählt u.a. das NRC Institute for Research in Construction und das NRC Construction Materials Centre, welches für die Prüfung und Zulassung von verschiedenen Baumaterialien in Kanada verantwortlich ist.

Next Generation Manufacturing Canada

175 Longwood Road South, Suite 301
Hamilton, ON L8P 0A1
www.ngen.ca

Gemeinnützige Organisation, die Produktionsunternehmen mit neuen Technologien zusammenbringt, um die fortschrittliche Fertigung in Kanada voranzutreiben

Ontario Chamber of Commerce (OCC)

180 Dundas St W
Toronto, Ontario M5G 1Z8
Tel.: +1 (416) 482-5222
info@occ.ca
www.occ.ca

Die OCC ist die Handelskammer der Provinz Ontario. Sie fördert die wirtschaftliche Entwicklung innerhalb der Provinz und unterstützt Unternehmen beim Einstieg in den Markt der Provinz Ontario.

Toronto Region Board of Trade

77 Adelaide Street West
Toronto, Ontario M5X 1C1
Tel.: +1 (416) 366-6811
contactus@bot.com
www.bot.com

Das Toronto Region Board of Trade ist die Handelskammer des Großraums Torontos, vertritt als solche die Interessen des Wirtschaftssektors und unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung der Metropolregion. Mit 12.000 Mitgliedsorganisationen ist das Toronto Region Board of Trade die größte Handelskammer Kanadas.

Treasury Board of Canada

Strategic Communications and Ministerial Affairs
90 Elgin Street, 8th Floor
Ottawa, Canada K1A 0R5
Kontakt via Website
www.tbs-sct.gc.ca

Das kanadische Treasury Board kümmert sich um die Einhaltung bestimmter Standards in verschiedenen Aktivitätsbereichen der kanadischen Bundesregierung. So ist es z.B. für die Einhaltung der Regelungen für die Ausschreibung öffentlicher Aufträge zuständig.

Windsor-Essex Economic Development

119 Chatham St W Unit 100,

Windsor, ON N9A 5M7

www.investwindsor.essex.com

8 Quellenverzeichnis

Automotive News Canada (2019): Canada's auto industry fears blowback over government's tough emissions stance, <https://canada.autonews.com/government-regulations/canadas-auto-industry-fears-blowback-over-governments-tough-emissions-stance> (Zugriff 05.04.2022)

Bains, N. (2020): Mining gives Canada a competitive advantage in electric vehicle market, <https://policyoptions.irpp.org/magazines/september-2020/mining-gives-canada-a-competitive-advantage-in-electric-vehicle-market/> (Zugriff: 23.04.2021)

Bank of Canada: „Annual Exchange Rates“, 2021, <https://www.bankofcanada.ca/rates/exchange/annual-average-exchange-rates/> (Zugriff: 01.08.2022)

Bundesfinanzministerium (2002): https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Internationales_Steuerecht/Staat_senbezogene_Informationen/Laender_A_Z/Kanada/2002-03-27-Kanada-Abkommen-DBA.html (Zugriff: 01.08.2022)

BYD North America (2019): BYD OPENS FIRST CANADIAN BUS ASSEMBLY PLANT, <https://en.byd.com/news/byd-opens-first-canadian-bus-assembly-plant/> (Zugriff 01.08.2022)

Canada (2021): Canada's Climate Actions for a Healthy Environment and a Healthy Economy, <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/climate-plan/climate-plan-overview/actions-healthy-environment-economy.html> (Zugriff 05.04.2022)

Canada (2021): Government of Canada confirms ambitious new greenhouse gas emissions reduction target, <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/news/2021/07/government-of-canada-confirms-ambitious-new-greenhouse-gas-emissions-reduction-target.html> (Zugriff 05.04.2022)

Canada (2022): 2030 Emissions Reduction Plan, S.55, <https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/climate-change/erp/Canada-2030-Emissions-Reduction-Plan-eng.pdf> (Zugriff 05.04.2022)

Canada (2022): Justice Laws Website: Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2010-90/page-1.html> (Zugriff 05.04.2022)

Canada (2022): Justice Laws Website: Motor Vehicle Safety Act, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/m-10.01/page-1.html> (Zugriff 05.04.2022)

Canada (2022): Justice Laws Website: Motor Vehicle Tire Safety Regulations, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2013-198/page-1.html> (Zugriff 05.04.2022)

Canada (2022): Justice Laws Website: Nova BUS Corporation Exemption Order, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-96-446/page-1.html> (Zugriff 05.04.2022)

Canada Border Services Agency (2019): Importing commercial goods to Canada: 1. Preparing to import, <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/import/guide-eng.html> (Zugriff 01.08.2022)

Canadian Council of Motor Transport Administration (2022), <https://ccmta.ca/en/> (Zugriff 05.04.2022).

CBBL Cross Border Business Law AG (2015): Produkthaftungsrecht in Kanada, <https://www.cbbl-lawyers.de/kanada/produkthaftung/> (Zugriff: 06.05.2021)

CBC (2021): Canadians have re-elected a Liberal minority government <https://www.cbc.ca/news/politics/federal-general-election-results-2021-1.6182364> (Zugriff: 22.01.2022)

CBC News (2022): Border vaccine rules, mandatory use of ArriveCAN, mask mandates on planes and trains to end on Oct. 1, <https://www.cbc.ca/news/politics/arrivecan-border-covid-end-1.6595710> (26.09.2022)

CBC News, MiKe Crawley (2022): Here are the key promises Doug Ford made in the 2022 Ontario election campaign <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/doug-ford-ontario-premier-election-campaign-promises-1.6478783> (Zugriff: 01.08.2022)

CBSA (2015): Harmonized Commodity Description and Coding System, <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/tariff-tarif/hcdcs-hsdcm/menu-eng.html> (Zugriff: 01.08.2022)

City of Toronto (2017): Aerospace, <https://www.toronto.ca/business-economy/industry-sector-support/aerospace/> (Zugriff: 02.10.2020)

Clark, J. (2013): Working Regions: Reconnecting Innovation and Production in the Knowledge Economy, https://www.researchgate.net/publication/262122300_Working_Regions_Reconnecting_Innovation_and_Production_in_the_Knowledge_Economy/link/5b3bc9554585150d23f658ea/download (Zugriff: 01.08.2022).

CNBC/Sarah O'Brien (2022): Buying a car and want to go electric? Inflation Reduction Act extends \$7,500 tax credit — but with price, income caps, <https://www.cnbc.com/2022/08/10/inflation-reduction-act-extends-7500-tax-credit-for-electric-cars.html> (Zugriff 20.08.2022)

Danese, Roseann (2018): From automotive to automation: Mold makers transforming Southern Ontario, <https://canada.autonews.com/article/20181107/CANADA/181109816/from-automotive-to-automation-mold-makers-transforming-southern-ontario> (Zugriff 01.08.2022)

Environment and Climate Change Canada (2018): Passenger Automobile and Light truck Greenhouse Gas Emission Regulations: discussion paper (2018), <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/canadian-environmental-protection-act-registry/publications/automobile-truck-emission-regulations-discussion.html> (Zugriff 05.04.2022)

Europäische Kommission (2017): CETA Factsheet 1 von 7, S. 1-4, http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/september/tradoc_156057.pdf (Zugriff: 09.03.2022)

European Central Bank: “Euro foreign exchange reference rates”, 2021, https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/eurofxref-graph-cad.en.html (Zugriff: 01.08.2022)

European Commission (2016): CETA: EU und Kanada verständigen sich auf neuen Ansatz bei Investitionen, <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1470> (Zugriff: 10.03.2022)

European Commission (2021): Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA), <http://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/ceta> (Zugriff: 09.03.2022)

European Commission (2021): Countries and regions – Canada, <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/canada/> (Zugriff 05.04.2022)

Federal Ministry of Agriculture, Regions and Tourism of the Federal Republic of Austria (2022): World Mining Data 2022, <https://www.world-mining-data.info/wmd/downloads/PDF/WMD2022.pdf> (Zugriff 20.08.2022)

Feltmate, T. (2020): The Canada/US Electric Vehicle Market: Navigating the Road Ahead, <https://economics.td.com/ca-electric-vehicle> (Zugriff: 01.08.2022)

Germany Trade and Invest (2022): SWOT-Analyse - Kanada, <https://www.gtai.de/de/trade/kanada/wirtschaftsumfeld/kanadische-regierung-priorisiert-den-klimaschutz-274266> (Zugriff: 01.08.2022)

German Trade and Investment, Branche kompakt: Kanadas Industrie optimistisch trotz anhaltender Coronakrise (2021), <https://www.gtai.de/de/trade/kanada/branchen/kanadas-industrie-optimistisch-trotz-anhaltender-coronakrise-551872>

(Zugriff: 01.08.2022)

GeVestor (2019): Quellensteuer in Kanada: Abgeltungssteuer gegengerechnet, <https://www.gevestor.de/details/quellensteuer-in-kanada-abgeltungssteuer-gegengerechnet-653628.html> (Zugriff: 06.04.2022)

Gouvernement de Quebec (2022): Électrification des transports, <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/electrification-des-transports> (01.08.2022)

Government of British Columbia (2019): B.C. provincial sales tax (PST), <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/taxes/sales-taxes/pst> (06.05.2022)

Government of British Columbia (2020): 10 years later: more than 30,000 EVs on the road, <https://news.gov.bc.ca/releases/2019EMPR0111-002292> (Zugriff: 01.08.2022)

Government of Canada (2017): Canada Political Divisions, <https://open.canada.ca/data/en/dataset/5a4bed82-1f5d-532f-adf0-980c212c9cd1> (Zugriff: 09.03.2022)

Government of Canada (2017): Natural Resources Canada: Ontario, <https://open.canada.ca/data/en/dataset/6e5e9705-8772-5123-82a4-ea66309321d6>, Note: Contains information licensed under the Open Government Licence – Canada, <https://open.canada.ca/en/open-government-licence-canada>, (Zugriff: 01.08.2022)

Government of Canada (2018): The Canadian Transportation System, <https://www144.statcan.gc.ca/tdih-cdit/cts-rtc-eng.htm> (Zugriff: 01.08.2022)

Government of Canada (2019): Canadian automotive industry, <https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/eng/Home> (Zugriff: 01.08.2022).

Government of Canada (2019): Charge and collect the tax – Which rate to charge, <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/businesses/topics/gst-hst-businesses/charge-collect-which-rate.html> (Zugriff: 01.08.2022)

Government of Canada (2019): Corporation tax rates, <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/businesses/topics/corporations/corporation-tax-rates.html> (Zugriff: 01.08.2022)

Government of Canada (2019): <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/individuals/frequently-asked-questions-individuals/canadian-income-tax-rates-individuals-current-previous-years.html> (Zugriff: 06.05.2022)

Government of Canada (2019): Waivers of withholding tax, <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/international-non-residents/film-media-tax-credits/behind-scenes-personnel/waivers-withholding-tax.html> (Zugriff: 06.04.2022)

Government of Canada (2019): When to register for and start charging the GST/HST, <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/businesses/topics/gst-hst-businesses/when-register-charge.html> (Zugriff: 06.04.2022)

Government of Canada (2020): Diversifying Canada's trade and investment opportunities, <https://www.international.gc.ca/gac-amc/campaign-campagne/trade-diversification-commerce/index.aspx?lang=eng> (Zugriff: 09.03.2022)

Government of Canada (2020): How to read the comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), https://international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cptpp-ptpp/chapter_summaries-sommaires_chapitres.aspx?lang=eng (Zugriff: 09.03.2022)

Government of Canada (2020): Transportation in Canada 2018, <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/transportation-canada-2018> (Zugriff: 07.02.2022)

Government of Canada (2020): Transportation in Canada 2019, <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/transportation-canada-2019> (Zugriff: 07.02.2022)

Government of Canada (2021): Canada Strengthens Energy Partnership With the United States, <https://www.canada.ca/en/natural-resources-canada/news/2021/06/canada-strengthens-energy-partnership-with-the-united-states.html> (Zugriff: 09.03.2022)

Government of Canada (2021): Government of Canada confirms ambitious new greenhouse gas emissions reduction target, <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/news/2021/07/government-of-canada-confirms-ambitious-new-greenhouse-gas-emissions-reduction-target.html> (Zugriff: 09.03.2022)

Government of Canada (2021): Immigration, Refugees and Citizenship Canada Departmental Plan 2021-2022: <https://www.canada.ca/en/immigration-refugees-citizenship/corporate/publications-manuals/departmental-plan-2021-2022/departmental-plan.html#s2> (Zugriff: 10.03.2022)

Government of Canada (2021): Safety standards for vehicles, <https://tc.canada.ca/en/road-transportation/safety-standards-vehicles-tires-child-car-seats/safety-standards-vehicles> (Zugriff 05.04.2022).

Government of Canada (2021): State of Trade 2021 – A closer Look at Foreign Direct Investment (FDI), <https://www.international.gc.ca/transparency-transparence/state-trade-commerce-international/2021.aspx?lang=eng> (Zugriff: 10.03.2022)

Government of Canada (2021): Zero Emission Vehicle Infrastructure Program, <https://www.nrcan.gc.ca/energy-efficiency/transportation-alternative-fuels/zero-emission-vehicle-infrastructure-program/21876> (Zugriff: 01.08.2022)

Government of Canada (2022): Carbon pollution pricing systems across Canada, <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/climate-change/pricing-pollution-how-it-will-work.html> (Zugriff 01.08.2022)

Government of Canada (2022): Environment and Climate Change Canada, <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change.html> (Zugriff 05.04.2022)

Government of Canada (2022): Standards for 2004 and Later Model Year vehicles and Engines, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2003-2/page-3.html#h-701391> (Zugriff 05.04.2022).

Holmes, J. (2018): NAFTA and the Automotive Industry, <https://automotivepolicy.ca/wp-content/uploads/2018/05/holmes-presentation-edco-february-2018-1.pdf> (Zugriff: 01.08.2022).

Houser Henry & Syron LLP: Product Liability (2019), S. 2, Product Liability

IBISWorld, Metalworking Machinery Manufacturing - Canada Market Research Report (2018), <https://www.ibisworld.ca/industry-trends/market-research-reports/manufacturing/metalworking-machinery-manufacturing.html> (Zugriff: 01.08.2022)

ICON - Institut Engineering GmbH und DFIC (2013): Finanzierungsstudie 2013, https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/finanzierungsstudie-2013-eee.pdf?__blob=publicationFile&v=5 (Zugriff: 01.08.2022)

iContainers (2020): Canada's Top Major 5 Ports, <https://www.icontainers.com/us/2020/01/23/top-5-ports-in-canada/> (Zugriff: 01.08.2022)

Innovation, Science and Economic Development Canada (2021): Automotive Investment Attraction Hub, [https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/vwapj/AIA_eng.pdf/\\$file/AIA_eng.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/vwapj/AIA_eng.pdf/$file/AIA_eng.pdf) (Zugriff: 01.08.2022).

Innovation, Science and Economic Development Canada (2022): Canada strikes historic partnerships with leading German automakers Volkswagen and Mercedes to help meet growing demand for clean transportation solutions, <https://www.canada.ca/en/innovation-science-economic-development/news/2022/08/canada-strikes-historic-partnerships-with-leading-german-automakers-volkswagen-and-mercedes-to-help-meet-growing-demand-for-clean-transportation-so.html> (Zugriff 24.08.2022)

International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (2019): 1999 Production Statistics,

<http://www.oica.net/category/production-statistics/1999-statistics/> (Zugriff: 01.08.2022)

International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (2022): 2021 Production Statistics, <http://www.oica.net/category/production-statistics/2018-statistics/> (Zugriff: 01.08.2022)

Invest in Canada (2022): Industries, <https://www.investcanada.ca/industries> (Zugriff: 09.03.2022)

Invest in Ontario: Industrial Automation and Robotics (2019): <https://www.investinontario.com/industrial-automation-and-robotics#hub> (Zugriff 22.08.2019)

Invest in Ontario (2022): Automotive, <https://www.investontario.ca/automotive> (Zugriff: 31.08.2022)

Jamasmie, C. (2021): Canada could be top player in global EV battery market – report, <https://www.mining.com/canada-could-be-top-player-in-global-ev-battery-market-report/> (Zugriff: 23.04.2021)

KPMG (2020): Canada's automotive future, <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/ca/pdf/2020/02/canadas-automotive-future-2020.pdf> (Zugriff: 01.08.2022)

Labour Market and Socio-economic Information Directorate (LMSID), Service Canada, Ontario (2019): Fabricated Metal Product Manufacturing: Ontario 2016-2018, https://www.jobbank.gc.ca/content_pieces-eng.do?cid=12213 (Zugriff: 22.08.2019)

Layson, G. (2017): Canada's parts makers tout their footprint in U.S., Mexico as NAFTA talks near, <https://canada.autonews.com/article/20170403/CANADA/170409983/canada-s-parts-makers-tout-their-footprint-in-u-s-mexico-as-nafta-talks-near> (Zugriff: 01.08.2022)

Legislative Assembly of Ontario: The Lieutenant Governor, <https://www.ola.org/en/photo/lieutenant-governor> (zugegriffen am 24.03.2022)

Listen aktuell akkreditierter Prüfstellen finden sich unter: Standards Council of Canada (2019): Find an accredited body <https://www.scc.ca/en/accreditation/find-accredited-or-certified-body> (Zugriff 01.08.2022)

Mahajan, M. (2022): Trump's Clean Car Rollback Will Cost Up To \$ 400 Billion, Increase Transport Emissions 10 %, <https://www.forbes.com/sites/energyinnovation/2019/08/07/trumps-clean-car-rollback-could-cost-up-to-400-billion-increase-transport-emissions-10/#168709243b46> (Zugriff 05.04.2022)

Mentor Works (2016): Why Are Automotive Manufacturers Constructing Lightweight Vehicles?, <https://www.mentorworks.ca/blog/market-trends/automotive-manufacturing-lightweight-vehicles/> (Zugriff: 01.08.2022).

Michauto (2021): Michigan is Automobility Report: The Home for Automotive Talent and the Industry's Electric Future, <https://michauto.org/michigan-is-automobility-report-2021> (Zugriff: 26.09.2022)

Ministry of Finance of Ontario (2019): Harmonized Sales Tax (HST), <https://www.fin.gov.on.ca/en/tax/hst/> (Zugriff: 06.05.2022)

Montreal International (2020): Greater Montreal: A global Aerospace Hub, https://www.montrealinternational.com/app/uploads/2019/02/industry_profile_aerospace_2019-2.pdf (Zugriff: 06.04.2022)

Natural Resources Canada (2021): Diamond facts, <https://www.nrcan.gc.ca/mining-materials/facts/diamonds/20513> (Zugriff: 09.03.2022)

Natural Resources Canada (2022): How much forest does Canada have?, <https://www.nrcan.gc.ca/forests/report/area/17601> (Zugriff: 09.03.2022)

Now that's logistics (2019): The Top Freight Airports in Canada, <https://nowthatslogistics.com/the-top-5-freight-airports-in-canada/> (Zugriff: 01.08.2022)

- Ontario (2022): Environmental Protection Act, <https://www.ontario.ca/laws/statute/90e19> (Zugriff 05.04.2022).
- Ontario Ministry of Finance (2021): Ontario Fact Sheet, <https://www.fin.gov.on.ca/en/economy/ecupdates/factsheet.html> (Zugriff: 01.08.2022)
- Ontario Ministry of Finance (2022): Ontario Economic Accounts, <https://www.fin.gov.on.ca/en/economy/ecaccts/images/appendix-percent-large.jpg> (Zugriff: 01.08.2022)
- Ontario Ministry of Finance (2022): Ontario Fact Sheet, <https://www.fin.gov.on.ca/en/economy/ecupdates/factsheet.html> (Zugriff: 01.08.2022)
- Ontario Ministry of Finance (2022): Ontario Population Statistics, <https://www.ontario.ca/page/ontario-population-projections> (Zugriff: 01.08.2022)
- Pletcher, K. (2013): Trans-Canada Highway, <https://www.britannica.com/topic/Trans-Canada-Highway> (Zugriff: 15.03.2022)
- Public Services and Procurement Canada (2017): Standards Development, <https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ongc-cgsb/programme-program/normes-standards/index-eng.html> (Zugriff 01.08.2022)
- Queen's Printer for Ontario (1994): Sale of Goods Act, Section 53 Sale of Goods Act Ontario, <https://www.ontario.ca/laws/statute/90s01#BK57> (Zugriff: 01.08.2022)
- Queen's Printer for Ontario (2017): The Honourable Elizabeth Dowdeswell, Lieutenant Governor of Ontario, <http://www.lgontario.ca/en/> (Zugriff: 01.08.2022)
- Reuters (2022): Ford recalls 737,000 U.S. vehicles over software and fire-risk issues, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ford-recalls-737000-us-vehicles-over-software-fire-risk-issues-2022-04-01/> (Zugriff 05.04.2022)
- Revenu Québec (2019): Basic Rules for Applying the GST/HST and QST, <https://www.revenuquebec.ca/en/businesses/consumption-taxes/gsthst-and-qst/basic-rules-for-applying-the-gsthst-and-qst/> (Zugriff: 06.05.2022)
- Reynold, C. (2019): Bombardier to build flagship business jet in new \$350M plant at Toronto Pearson airport, <https://globalnews.ca/news/6256338/bombardier-business-jet-plant-toronto-pearson-international-airport/> (Zugriff: 01.08.2022)
- Standards Council of Canada (2019): What we do, <http://www.scc.ca/en/about-scc/what-we-do> (Zugriff 01.08.2022)
- State of Michigan (2021): <https://www.michigan.gov/whitmer/news/press-releases/2021/08/18/governor-whitmer-announces-michigan-partnering-with-ontario-on-cross-border-mobility-technologies> (Zugriff: 01.08.2022)
- Statistics Canada (2020): Population estimates, <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=1710013501> (Zugriff: 09.03.2022)
- Statistics Canada (2021): Canada's population estimates: Age and sex, July 1, 2021, 2020, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/210929/dq210929d-eng.htm> (Zugriff: 10.03.2022)
- Statistics Canada (2021, Q4): Population estimates, <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=1710000901> (Zugriff: 09.03.2022)
- Statistics Canada (2022): Automotive Statistics, <https://www.statcan.gc.ca/en/topics-start/automotive> (Zugriff 01.08.2022)
- Statistics Canada (2022): <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=1410002001>, Unemployment rate, participation rate and employment rate by educational attainment, annual (statcan.gc.ca) (Zugriff: 09.03.2022)
- Statistics Canada (2022): Labour force characteristics by industry, annual, <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=1410002301> (Zugriff: 10.03.2022)

Statistics Canada (2022): Labour Force Survey, July 2022, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220805/dq220805a-eng.htm> (Zugriff 10.08.2022)

Statistisches Bundesamt (2021): Basistabelle Bevölkerungsdichte, https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Internationales/Thema/Tabellen/Basistabelle_Bevoelkerungsdichte.html (Zugriff: 09.03.2022)

Stieber Berlach LLP (2017): Punitive Damages, <https://www.sblegal.ca/presentations/punitive-damages/> (Zugriff: 06.05.2021)

Stikeman Elliot LLP (2016): Unternehmerische Tätigkeit in Kanada, P – Steuern, P2.

Stikeman Elliot LLP: Overview of Product Liability Law, Chapter 1 Overview of Product Liability Law (Zugriff 06.05.2021)

Sweeney, B. (2020): Canada's Automotive Industry: A Decade In Review, https://trilliummfg.ca/wp-content/uploads/2020/05/TrilliumReport_AutoIndustry-DecadeInReview-May2020_2A.pdf (Zugriff 01.08.2022).

The Globe and Mail (2016): Liberal government formally ratifies Paris climate accord, <https://www.theglobeandmail.com/news/politics/ottawa-formally-ratifies-paris-climate-accord/article32267242/> (Zugriff: 09.03.2022)

The World Bank (2022): GDP Growth (annual %) – Canada, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2018&locations=CA&start=2012> (Zugriff: 09.03.2022)

Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. (2021): Toyota Motor Manufacturing Canada Earns Yet Another J.D. Power Plant Quality Award, <https://tmmc.ca/wp-content/uploads/2021/08/Toyota-Motor-Manufacturing-Canada-Plant-Quality-Award-2021.pdf> (Zugriff 01.08.2022)

Trading Economics (2021): Canada exports to Germany, <https://tradingeconomics.com/canada/exports/germany> (Zugriff: 09.03.2022)

Trading Economics (2021): Canada exports to United States, <https://tradingeconomics.com/canada/exports/united-states> (Zugriff: 09.03.2022)

Trading Economics (2021): Germany exports to Canada, <https://tradingeconomics.com/germany/exports/canada> (Zugriff: 09.03.2022)

Trading Economics (2022): Canada Exports by country, <https://tradingeconomics.com/canada/exports-by-country> (Zugriff: 09.03.2022)

Trading Economics (2022): Canada exports from Germany, <https://tradingeconomics.com/canada/exports/germany> (Zugriff: 09.03.2022)

Trading Economics (2022): Canada GDP, <https://tradingeconomics.com/canada/gdp> (Zugriff: 09.03.2022)

Trading Economics (2022): Canada GDP per capita, <https://tradingeconomics.com/canada/gdp-per-capita> (Zugriff: 09.03.2022)

Trading Economics (2022): Canada imports by Country, <https://tradingeconomics.com/canada/imports-by-country> (Zugriff: 09.03.2022)

Trading Economics (2022): Canada imports from Germany, <https://tradingeconomics.com/canada/imports/germany> (Zugriff: 09.03.2022)

Trading Economics (2022): Canada imports from United States, <https://tradingeconomics.com/canada/imports/united-states> (Zugriff: 01.08.2022)

Transport Canada (2015): Motor Vehicle Safety Oversight Program, <https://tc.canada.ca/en/road-transportation/publications/motor-vehicle-safety-oversight-program> (Zugriff 05.04.2022)

Transport Canada (2019): Sale of zero-emission vehicles jump after launch of federal incentive program, <https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2019/07/sale-of-zero-emission-vehicles-jump-after-launch-of-federal-incentive-program.html> (Zugriff 05.04.2022)

Transport Canada (2020): Zero-emission vehicles, <https://www.tc.gc.ca/en/services/road/innovative-technologies/zero-emission-vehicles.html> (Zugriff 05.04.2022)

Underwriters Laboratories of Canada (2019): Code Authorities in Canada, <https://canada.ul.com/codeauthorities/codeauthoritiesincanada/> (Zugriff 01.08.2022)

United States Environmental Protection Agency (2021): EPA Emission Standards for Light-Duty Vehicles and Trucks <https://www.epa.gov/emission-standards-reference-guide/epa-emission-standards-light-duty-vehicles-and-trucks>, (Zugriff 05.04.2022)

World Bank Data (2022): GDP (current US\$) | Data (worldbank.org), https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true (Zugriff 09.03.2022)

World Bank Group (2020): Doing Business 2020, <http://documents1.worldbank.org/curated/en/688761571934946384/pdf/Doing-Business-2020-Comparing-Business-Regulation-in-190-Economies.pdf> (Zugriff: 01.08.2022)

World Bank Indicators Database (2020): Country Profile Canada, https://databank.worldbank.org/data/views/reports/reportwidget.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=CAN (Zugriff: 09.03.2022)

World Nuclear Association (2021): World Uranium Mining Production, <https://www.world-nuclear.org/information-library/nuclear-fuel-cycle/mining-of-uranium/world-uranium-mining-production.aspx> (Zugriff: 09.03.2022)

Worldatlas (2020): The World's Largest Oil Reserves By Country, www.worldatlas.com/articles/the-world-s-largest-oil-reserves-by-country.html (Zugriff: 09.03.2022)

Yates, C. (2017): What Shapes Automotive Investment Decisions in a Contemporary Global Economy?, <https://www.utpjournals.press/doi/pdf/10.3138/cpp.2016-043> (Zugriff: 01.08.2022)

Yates, C.; Holmes, J. (2019): The Future of the Canadian Auto Industry, <https://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National%20Office/2019/02/Future%20of%20the%20Canadian%20auto%20industry.pdf> (Zugriff: 01.08.2022)

www.ixpos.de/markterschliessung

