

12-Punkte-Plan für einen Kickstart für Wirtschaftswachstum in Europa nach der Krise

09.06.2020

Seite
1/4

Deutschland und Europa droht in Folge der Corona-Krise die schwerste Rezession der Nachkriegsgeschichte. Der wirtschaftliche Wiederaufbau bedarf akuter Maßnahmen. Die deutsche Automobilindustrie legt daher zwölf europapolitische Vorschläge für Wachstum nach der Krise vor:

- 1. Entschiedenenes und koordiniertes Vorgehen auf EU-Ebene sicherstellen:** Die deutsche Automobilindustrie ist international aufgestellt, sie produziert in nahezu allen EU-Mitgliedsstaaten und verfügt im gesamten Binnenmarkt über eine starke Markstellung. Eine enge zeitliche Abstimmung des Wiederanlaufens der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Aktivitäten in den Mitgliedstaaten muss für einen Wiederanlauf der Produktion sichergestellt werden. Grenzsicherungen, protektionistische Maßnahmen und nationale Alleingänge sind kurzfristig und kontraproduktiv.
 - *Europaweit koordinierte Lösungen sind notwendig, um die Produktion im Binnenmarkt wieder anlaufen zu lassen und die jeweiligen Volkswirtschaften zu stabilisieren.*
- 2. Freien Waren- und Dienstleistungsverkehr in einem widerstandsfähigen Binnenmarkt gewährleisten:** Insbesondere in einem globalen volatilen Umfeld mit protektionistischen Aktivitäten in vielen Weltregionen muss der EU-Binnenmarkt widerstandsfähig sein und verlässlich funktionieren. Die Lieferketten in der Automobilindustrie sind komplex und grenzüberschreitend. Kurzfristig muss gewährleistet sein, dass Produktion und Logistik abgestimmt wieder anlaufen können. Der Vorrang von Güterverkehr beim Grenzübertritt (Grüne Korridore) sind ein wichtiger Baustein und sollten daher auch mit wichtigen Drittstaaten außerhalb der EU zwecks Lieferungen zügig ausgehandelt werden (z.B. zur Türkei). Auch eine zeitlich begrenzte Beibehaltung der seit März teilweise gelockerten Lenk- und Ruhezeiten für Transportfahrer ist zu überlegen.
 - *Für einen funktionierenden und widerstandsfähigen EU-Binnenmarkt braucht es dauerhaft offene Binnengrenzen für den Güterverkehr und kurzfristig ein europaweit abgestimmtes Vorgehen für deren Wiederöffnung.*
- 3. EU-Haushalt und nationale Haushalte auf eine solide Grundlage stellen:** Schon vor der Corona-Krise war die Europäische Union für die zu bewältigenden Herausforderungen nicht hinreichend gewappnet. Die Bewältigung der Gesundheitskrise bedarf enormer zusätzlicher finanzieller Mittel. Die Lasten der digitalen und ökologischen Transformation sowie der wirtschaftlichen Erholung in Folge der COVID-19-Pandemie müssen gemeinschaftlich geschultert werden. Die Erholung der Wirtschaft in den Mitgliedstaaten darf nicht an fehlenden Haushaltsmitteln scheitern. Angesichts der aktuellen Herausforderungen sollte keine ideologische Debatte geführt werden.
 - *Solidarität der Mitgliedstaaten untereinander ist nötig und eine stärkere Bereitschaft, die EU mit den notwendigen finanziellen Mitteln auszustatten.*
- 4. Breite Wachstumsimpulse für die europäische Industrie setzen:** Die unmittelbare Bewältigung der sozialen und wirtschaftlichen Herausforderungen in Folge der Corona-Krise ist eine der schwersten Aufgaben für Politik und Wirtschaft. Sie muss oberste Priorität für die Mitgliedstaaten und die Institutionen der EU haben. Besondere Bedeutung sollte vor allem eine erneuerte EU-Industriestrategie erhalten. Diese kann aktive Wachstumsimpulse zur Verbesserung der wirtschaftlichen Gesamtsituation setzen. In der Kurzfristperspek-

tive sollte ihr vorrangigstes Ziel die Wiederbelebung der EU-Wirtschaft sein. Die wirtschafts- und industriepolitische Agenda der Kommission muss vor dem Hintergrund der fundamental veränderten wirtschaftlichen Gesamtlage klar fokussiert werden. Mittel- bis langfristig sollte die EU-Industriestrategie so mit dem European Green Deal verzahnt werden, dass der Stärkung der Industrie im Sinne des Zieldreiecks der Nachhaltigkeit eine gleichgewichtige Bedeutung für die EU-Politik zukommt wie der Senkung der CO₂ Emissionen.

→ *In einer erneuerten EU-Industriestrategie aktive Wachstumsimpulse zur Verbesserung der wirtschaftlichen Gesamtsituation setzen.*

- 5. Automobile Nachfrage europaweit stärken:** Die Produktion bei Herstellern wie Zulieferern kann erst dann wieder hochlaufen, wenn auch die Nachfrage da ist. Hierfür müssen europaweit Händler geöffnet sein und die Zulassungsstellen arbeiten können. Ein weiteres Element einer europäischen Strategie können Impulse sein, die die Nachfrage stimulieren, die Kapazitätsauslastung schnell erhöhen und damit Arbeitsplätze und Investitionskapazitäten sichern. Eine wirkungsvolle Stimulierung der Nachfrage sollte in der Breite wirken und daher für Neuwagen aller Fahrzeugklassen gelten und zeitlich explizit begrenzt sein. Wollen wir Arbeitsplätze sichern, dann muss eine Prämie breit angelegt sein. Auch hocheffiziente, saubere Verbrennungsmotoren tragen zu Klimaschutz und Verbesserung der Luftqualität bei. Kaufanreize sollten idealerweise auf ähnlichen Kriterien in ganz Europa basieren, um eine Fragmentierung zu vermeiden.

→ *Programme zur Stimulierung der automobilen Nachfragen europaweit auf ähnliche Kriterien setzen und mit einem klaren Umweltfokus versehen aber nicht auf Elektromobilität verengen.*

- 6. Investitionsanreize für saubere und sichere Nutzfahrzeuge setzen:** Die Produktion der Lkw-Märkte in Europa ist durch die Corona-Krise fast komplett zum Erliegen gekommen. Auch im Bereich der Trailer herrscht Stillstand. Zudem hat sich der Bestand junger, gebrauchter EURO VI-Lkw durch krisenbedingte vorzeitige Rückläufe von Lkw sehr stark erhöht. Schätzungen zufolge könnte sich dieser Fahrzeugbestand EU-weit innerhalb weniger Wochen auf rund 140.000 Fahrzeuge verdoppeln. Dies geht zu Lasten der Liquidität der Hersteller, bremst die Produktion neuer Fahrzeuge ab und somit auch die wirtschaftliche Genesung der oft mittelständischen Zulieferer. Eine Zweitverwertung dieser sparsamen und umweltfreundlichen Fahrzeuge mit neuester Abgasnorm ist daher eine wichtige Voraussetzung für ein nachhaltiges Wiederaufleben der Produktion. Durch entsprechende Impulse könnte auch der Überalterung der Nutzfahrzeugflotte entgegen gewirkt werden. Ein EU-weites Flottenerneuerungsprogramm sollte für Unternehmen des Transportgewerbes einen Investitionszuschuss vorsehen. Das Programm sollte auf die Anschaffung von Lkw der saubereren und sparsameren EURO VI-Norm und dabei vor allem von jungen gebrauchten EURO VI-Lkw abzielen. Würden auf diese Weise 70.000 ältere Fahrzeuge durch EURO VI-Lkw ersetzt, könnten die NO_x-Emissionen dieser Gruppe von Fahrzeugen um 84 Prozent, die Partikelemissionen sogar um 98 Prozent reduziert werden. Auch ein Flottenerneuerungsprogramm auch für Sattelaufleger ist sinnvoll, das zugleich einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Förderung intermodaler Verkehre leistet.

→ *Investitionsanreize für Lkw-Kunden führen zu moderneren und sichereren Lkw auf Europas Straßen und kurbeln parallel die Wirtschaft an.*

- 7. Flottenerneuerung umfangreich fördern:** Eine politische Stimulierung der Nachfrage kann flankiert durch einfache Unterstützung bei der Finanzierung einen wichtigen Impuls für den Neustart nach der Krise setzen. Die Europäische Kommission und die Europäische Investitionsbank sollten erwägen, ihre Cleaner Transport Facility zu erweitern, um privaten Flottenbetreibern die Erneuerung ihrer Flotten zu ermöglichen. Mit schätzungsweise einer Million Taxis auf der Straße, die 10-20 Prozent des Stadtverkehrs ausmachen, bietet ein Anreiz- und Unterstützungsprogramm für private Flottenbetreiber eine bedeutende Möglichkeit, eine ausreichende Nachfrage zu schaffen, die Innovation zu unterstützen und die Luftqualität und Verkehrssicherheit in den Städten in der gesamten EU zu verbessern. Gezieltes öffentliches Beschaffungswesen sollte die private Nachfrage ergänzen, um Absatz und Produktion wieder anzukurbeln. Hierzu könnte auch eine ambitionierte nationale Umsetzung der Clean Vehicles Directive beitragen. Eine Unterstützung für die Nachrüstung neuer und bestehender Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sollte auf EU-Ebene in Betracht gezogen werden. Der Einbau neuer Technologien, etwa bessere Luftfiltersysteme, geräumigere Sitzanordnung und die Schaffung kleinerer Abteile in Bussen, können einen Beitrag zur Verringerung des Infektionsrisikos leisten.
- *Öffentliche und private Nachfrage stimulieren durch ambitionierte nationale Umsetzung der Clean Vehicles Directive und ergänzen durch kluge Finanzierungskonzepte für Neukauf und Nachrüstung.*
- 8. Zielverschärfungen im European Green Deal auf den Prüfstand:** Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich uneingeschränkt zum Ziel klimaneutralen Straßenverkehr bis zur Mitte des Jahrhunderts zu erreichen. Unsere Hersteller stehen nachdrücklich hinter den beschlossenen CO₂-Flottenzielen für 2020/21 und 2030. Von zusätzlichen Belastungen sollte aber abgesehen werden. Angedachte Verschärfungen für 2030 müssen im Lichte der aktuellen Krise und ihrer wirtschaftlichen Folgen neu bewertet werden. Der Einsatz knapper finanzieller Mittel verlangt eine sorgfältige Abwägung im Rahmen eines impact assessemnts, das die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Corona-Krise umfassend bewerten und berücksichtigen muss.
- *Der European Green Deal sollte Energie-, Klima-, und Verkehrspolitik der EU von administrativen Lasten befreien und auf eine kohärente und marktwirtschaftliche Grundlage stellen.*
- 9. Flexibilität im EU-Beihilferecht ausweiten:** Schnelle und unbürokratische Liquiditätssicherung unserer Unternehmen war und ist wichtig. Die Flexibilität bei der Auslegung und Genehmigung des EU-Beihilferechts trägt zur unbürokratischen Unterstützung der europäischen Wirtschaft bei. Staatliche Unterstützung von Investitionen in die Flottenerneuerung durch Unternehmen, die lebenswichtige öffentliche Dienstleistungen erbringen, kann so schnell ermöglicht werden. Darüber hinaus besteht aber die Gefahr einer internationalen Wettbewerbsverzerrung, wenn außereuropäische Mitbewerber massive staatliche Unterstützung ohne Rückzahlauflagen erhalten. Ein Rahmenwerk für nachhaltige Finanzierung sollte unbedingt anreizbasiert und nicht sanktionsbasiert gestaltet werden, sogenannte schwarzen Listen sollten im Klassifikationsrahmen vermieden werden. Die Automobilindustrie durchläuft einen tiefgreifenden Technologiewandel. Die erforderlichen Investitionen in die Transformation der Produktionsstandorte, die Fachkompetenz der Mitarbeiter sowie in die Forschung und Entwicklung sind enorm. Die Ziele des "European Green Deal" sind nur gemeinsam von Industrie, Staat (inkl. der EU) und den Sozialpartnern zu erreichen. Deshalb ist es dringend erforderlich, dass es durch Anpassung der EU-Beihilferegelungen den Mitgliedstaaten ermöglicht wird auch für bestehende Produktionsstandorte (außerhalb der klassischen Förderregionen) Mittel zur Verfügung zu stellen, um den Strukturwandel zu stemmen und die Beschäftigung zu sichern.

→ *Die Regeln für staatliche Beihilfen müssen überarbeitet und vereinfacht werden, auch um Investitionsförderung im „Bestand“ zu ermöglichen.*

10. Technologische Transformation durch Infrastrukturinvestitionen ermöglichen: Der Hochlauf der Elektromobilität und anderer alternativer Antriebstechnologien ist ein wichtiger Baustein für die Erholung der automobilen Wertschöpfung in Europa. Nationale Fördermodelle sind wichtig, reichen aber nicht aus. Die europäische Initiative „1 Million Ladepunkte und Tankstellen in der gesamten EU für alle Fahrzeugtypen“ muss schnellstmöglich gestartet und im Umfang deutlich ausgeweitet werden. Die Initiative muss hierbei auch Hochleistungslade- und Wasserstofftankstellen für Pkw sowie schwere Nutzfahrzeuge umfassen.

→ *Eine ambitionierte Revision der Richtlinie für alternative Kraftstoffinfrastruktur (AFID) ist zentral, um nationale Rahmen anzugleichen, Verwaltungsaufwand zu vereinfachen und Informationen über öffentlichen Lade- und Tankpunkte transparent zu machen.*

11. Forschung und Innovation unterstützen: Die EU sollte an einem ehrgeizigen Budget für Forschungs- und Innovationsaktivitäten innerhalb von Horizon Europe zur Entwicklung eines klimaneutralen Straßenverkehrsystems unter Berücksichtigung der Technologieneutralität als Schlüsselbeitrag zum Erfolg des Green Deal festhalten. Unter Berücksichtigung der Prioritäten der europäischen Politik ist es von entscheidender Bedeutung, in den Rahmenprogrammen genügend Flexibilität vorzusehen, um eine optimale Synergie zwischen den politischen Zielen der EU in Bezug auf die Elektrifizierung und dem Bedürfnis des Sektors nach technologischer Neutralität zu ermöglichen, um weltweit wettbewerbsfähig zu bleiben.

→ *Die EU sollte alle ihr zur Verfügung stehenden Instrumente zur Unterstützung von Forschung und Innovation voll ausschöpfen, um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit Europas zu untermauern.*

12. EU-Exportwirtschaft stärken und Errungenschaften der Globalisierung sichern: Die europäische Automobilindustrie ist auf den Zugang zu Exportmärkten und funktionierende globale Wertschöpfungsketten angewiesen. Protektionistischen Aktivitäten in allen Teilen der Welt muss sie entschlossen entgegentreten. Neue Exportmärkte müssen erschlossen werden. Hierbei sollte der Abschluss von Handels- und Investitionsabkommen mit für die Automobilindustrie relevanten Partnern Priorität haben. Dazu gehören zum Beispiel Abkommen mit den USA, dem Vereinigten Königreich, dem Mercosur, Indien und anderen wichtigen Zukunftsmärkten. Bei den Verhandlungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich unterstützt der VDA alle Bestrebungen für ein enges, konstruktives und vertrauensvolles Abkommen, das auch den regulatorischen Bereich miteinschließt. Sämtliche außenwirtschaftliche Maßnahmen sollten die EU27 stärken. Durch gezielte Zollpolitik, etwa Vereinfachung der Zollabwicklung, Aufhebung von Export- und Importbeschränkungen für bestimmte Güter und Modernisierung und Harmonisierung der IT-Struktur, könnte der Import und Export auch mit Drittstaaten angekurbelt werden. Die EU sollte ihr Bekenntnis zu den Errungenschaften der Globalisierung gegenüber internationalen Partnern entschieden vertreten.

→ *Der regelbasierte internationale Freihandel muss ausgebaut und Zugang zu Zukunftsmärkten erschlossen werden.*