

Position

# Politische Verantwortung in der Transformation

Bemerkungen zur aktualisierten  
EU-Industriestrategie



#wirsindbereit

Berlin, Juni 2021

Die EU-Kommission hat am 5. Mai 2021 ihre aktualisierte Industriestrategie vorgelegt. Hierzu nimmt der VDA mit vorliegendem Positionspapier Stellung.

## Executive Summary

- **Vom Gesamtansatz her ist das Update der Industriestrategie besser als die Vorgängerversion**, die sich über weite Strecken als reines Instrument zur Umsetzung des Green Deals las und andere Handlungsbedarfe vernachlässigt hatte. Der auffälligste **Schwachpunkt** der 2020er-Strategie **bleibt jedoch**: Die **EU-Kommission verzichtet erneut darauf, ein Langfristziel für die Industriestärkung zu definieren (z.B. x% Wachstum der industriellen Bruttowertschöpfung bis zum Jahr x)**. Nur durch die Definition eines solchen Ziels entsteht eine Selbstbindung, die echten Handlungsdruck erzeugt und die eine öffentliche und politische Aufmerksamkeit schafft für die Notwendigkeit einer Stärkung der EU-Industrie.
- Es ist zu begrüßen, dass die Strategie diskutiert, wie **strategische Abhängigkeiten** vermieden werden können. Hierzu definiert sie die richtigen Instrumente (Stärkung des Außenhandels, Eingehen internationaler Partnerschaften, Unterstützung von Industrieallianzen, Durchsetzen eigener technologischer Standards).
- Es ist richtig, dass die Kommission den politischen Handlungsbedarf für die ökologische und digitale Transformation jeweils systematisch und detailliert für die einzelnen industriellen Ökosysteme analysieren und **spezifische Transformationspfade gemeinsam mit der Industrie erarbeiten** will. Das ist ebenso zu begrüßen wie die Tatsache, dass die Kommission dabei Priorität u.a. auf die **Mobilität** als einen der am stärksten von der Transformation betroffenen Bereiche legen will.
- Angesichts der hohen Investitionskosten der Industrie für die ökologische und digitale Transformation war es richtig, dass die EU eine **Bindungsquote** für diese Zwecke in ihrem Unionshaushalt und den NGEU-Ausgaben beschlossen hat.
- Die **Anpassung des Wettbewerbs-, Kartell- und Beihilferechts** sollten spätestens Ende 2021 abgeschlossen sein, wenn die ersten Mittel aus dem NGEU-Fonds fließen.
- Die **außenwirtschaftliche Agenda ist differenziert zu bewerten**. Zwar ist zu begrüßen, dass die Strategie die Bedeutung offener Märkte betont. Leider wird aber das wichtigste Instrument hierfür, nämlich der Abschluss von Freihandelsabkommen, noch nicht mal in Betracht gezogen.
- Gänzlich fehlen Bekenntnisse zur **Minimierung der volkswirtschaftlichen Transformationskosten** sowie zu **Technologieoffenheit**. Die Minimierung der industriellen, bzw. volkswirtschaftlichen Transformationskosten müsste aber eine der Hauptaufgaben der Industriestrategie sein.
- **Steuerpolitik** muss als Standortpolitik begriffen werden und wieder verstärkt darauf gerichtet sein, Wachstum und Innovation zu fördern. Jedoch trifft die EU-Industriestrategie zum Thema „Steuern“ keine Aussage.
- Die Strategie betont zurecht, dass **Standards** weltweite Lieferketten stabilisieren und maßgeblich zu einer Übernahme der Technologieführerschaft beitragen. Dem Beispiel Asiens folgend, sollte die Politik die industrielle Standardisierung mit gezielter, flexibler Förderung unterstützen.

## Grundsätzliches

Die EU-Industriestrategie 2021 ist eine Fortentwicklung der 2020er-Strategie – teilweise als Reaktion auf den Handlungsbedarf, der durch die Coronakrise aufgezeigt wurde. Von daher adressiert sie als neuen Punkt auch die Aufrechterhaltung des grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehrs auch in Krisenzeiten – dies im Rahmen der Diskussion um die Vertiefung des Binnenmarktes (Beseitigung verbleibender Binnenmarkthemmnisse), der in der Strategie ausführlicher diskutiert wird als vorher. Darüber hinaus nimmt auch die Vermeidung strategischer Abhängigkeiten der EU breiteren Raum ein als zuvor. Neben beiden letztgenannten Punkten bildet die industrielle Transformation die dritte Säule der Strategie.

Insofern stellt die Strategie allein schon **vom Gesamtansatz her eine begrüßenswerte Weiterentwicklung gegenüber ihrer Vorgängerversion** dar. Diese fungierte über weite Strecken als ein reines Instrument zur Umsetzung des Green Deal. Die Diskussion weiterer Handlungsbedarfe war demgegenüber untergewichtet. Der auffälligste Schwachpunkt der 2020er-Strategie bleibt **jedoch**: Es fehlt das Bekenntnis, mit dieser Strategie auf industrielles Wirtschaftswachstum abzielen, was der naheliegendste Zweck und die Hauptzielgröße einer Industriestrategie sein sollte. Von daher **verzichtet die EU-Kommission auch weiterhin darauf, ein Langfristziel für die Industriestärkung zu definieren**, so wie ein solches auch für die CO<sub>2</sub>-Reduktion definiert wurde (Klimaneutralität in 2050). Nur durch die Definition eines solchen Ziels (z.B. x% Wachstum der industriellen Bruttowertschöpfung bis zum Jahr x) entsteht eine Selbstbindung, die echten Handlungsdruck erzeugt und die eine öffentliche und politische Aufmerksamkeit schafft für die Notwendigkeit einer Stärkung der EU-Industrie.

Der Verzicht auf eine solche Zieldefinition, wie sie beispielsweise einst die Lissabon-Strategie im Jahr 2000 vorgenommen hat („wettbewerbsfähigste Wirtschaftsregion der Welt bis 2010“, 3% Wirtschaftswachstum p.a.), lässt den Eindruck entstehen, die EU wolle sich diesen Handlungsdruck – anders als bei der CO<sub>2</sub>-Reduktion – vorsichtshalber nicht auferlegen. Dabei hätte sie allen Grund dazu, industrielles Wirtschaftswachstum mit allen Kräften anzupeilen. Im letzten Jahrzehnt war sie nach Japan die am langsamsten wachsende Wirtschaftsregion der Welt. Sie sollte nicht das Signal senden, dass sie sich von dem Anspruch verabschiedet hat, sich im globalen Wachstumswettbewerb zu messen.

## Messung der industriellen Leistungsfähigkeit – weitgehend geeignete Indikatoren, aber Zieldefinitionen fehlen

Es ist zu begrüßen, dass die Kommission die Entwicklung ihrer industriellen Leistungsfähigkeit künftig laufend beobachten will durch Heranziehung bereits existierender Indikatoren verschiedener Institutionen. Dazu zieht sie weitgehend geeignete Kenngrößen heran – u.a. die Investitionsquote, den Weltmarktanteil (globale Wettbewerbsfähigkeit) und die industrielle Arbeitsproduktivität. Es verwundert, dass nicht auch die industrielle Bruttowertschöpfung betrachtet wird. Sie hätte bezüglich der Leistungsfähigkeit der Industrie die umfassendste Aussagekraft. Zudem gilt auch für die von der Kommission ausgewählten Indikatoren: Es wäre wünschenswert gewesen, dafür jeweils langfristige Zielwerte anzugeben. Ohne solche Zielwerte weiß die EU nur, ob sie sich im Zeitverlauf in ihrer industriellen Performance verbessert oder verschlechtert. Echter Handlungsdruck wird aber so nicht erzeugt.

## Vermeidung strategischer Abhängigkeiten ein wichtiges Element der Industriestrategie

Bereits die 2020er Industriestrategie hatte die Abhängigkeiten der EU von anderen Weltregionen bei bestimmten Rohstoffen und Produkten angesprochen und Handlungsbedarf gesehen. In der jetzigen EU-Industriestrategie wird diese Betrachtung vertieft. Es ist **zu begrüßen, dass die Kommission** u.a. mit der Industrie diese **Abhängigkeiten und denkbare Lösungswege diskutieren will**. Ziel darf aber nicht ein erhöhter Protektionismus oder die Abkopplung von internationalen Lieferketten sein.

Die von der Kommission parallel zur Industriestrategie vorgelegte Analyse, die die Rohstoffe und Produkte mit strategischer Abhängigkeit und deren jeweilige Auswirkungen auf die EU-Industrie identifiziert (so z.B. bestimmte Rohstoffe, Batterien, Wasserstoff, Halbleiter, Cloudtechnologien), dürfte dafür ein hilfreiches Instrument sein. Sie erleichtert den Entwurf jeweils zielgenauer Lösungsstrategien. Hierfür werden von der Kommission die richtigen Instrumente benannt:

Dies sind vor allem die Stärkung des Außenhandels und das Eingehen internationaler Partnerschaften, um für die heimischen Unternehmen die Anzahl an Bezugsmöglichkeiten kritischer Rohstoffe und Produkte zu erhöhen sowie – ergänzend dazu – die Unterstützung von Industrieallianzen (wie sie beispielsweise schon für Rohstoffe, Batterien und Wasserstoff existieren) und IPCEIs, um langfristig auch eine EU-eigene Produktion solcher Produkte aufzubauen. Es ist **zu begrüßen, dass die Kommission** neben den bereits existierenden Allianzen zu Rohstoffen, Wasserstoff und Batterien **auch eine künftige Industrieallianz für Prozessoren und Halbleiter unterstützen will**.

Zu Recht wird von der EU-Kommission erkannt, dass außerdem die **Durchsetzung eigener technologischer Standards** auf globaler Ebene und die Sicherstellung von Interoperabilität nicht nur dazu dienen, Technologieführerschaft zu erzielen, sondern auf der anderen Seite zugleich ein Instrument sind, strategische Abhängigkeiten zu vermeiden.

## Diagnose trifft nicht zu: Coronakrise hat keine Beschleunigung der ökologischen Transformation nötig gemacht

Die dritte Säule der Strategie bildet die ökologische und digitale Transformation. In diesem Kapitel schickt die Kommission voraus, dass die Pandemie die Geschwindigkeit und das Ausmaß der ökologischen und digitalen Transformation beeinflusst und den Bedarf an einer höheren Geschwindigkeit der ökologischen und digitalen Transformation aufgezeigt habe. In dieser Aussage scheint eine nachträgliche Begründung der Ende April 2020 von der Kommission ausgerufenen Verschärfung des CO<sub>2</sub>-Ziels 2030 auf. Zustimmung kann man der These der Kommission aber nur mit Hinblick auf die Digitalisierung, denn die Pandemie hat einen Schub ausgelöst im Online-Handel und beim Home Office. Es ist aber nicht zu erkennen, inwiefern die Pandemie eine Beschleunigung der ökologischen Transformation notwendig gemacht haben soll. Die KOM sollte nicht der Versuchung erliegen, die Verschärfung des CO<sub>2</sub>-Ziels 2030 auf das im globalen Vergleich strengste aller Ziele umzudeuten in einen zielgerichteten Beitrag zur Stärkung der Industrie.

Die EU-Kommission will den politischen Handlungsbedarf für die ökologische und digitale Transformation jeweils systematisch und detailliert für die einzelnen industriellen Ökosysteme analysieren und spezifische **Transformationspfade** gemeinsam mit der Industrie erarbeiten. Das ist ebenso **zu begrüßen** wie die Tatsache, **dass die Kommission dabei Priorität u.a. auf die Mobilität als einen der am stärksten von der Transformation betroffenen Bereiche legen will.**

## Bindungsquote der NGEU-Mittel für Transformationszwecke ist sinnvoll

Die Transformation erfordert von den Unternehmen Investitionen in noch nie dagewesener Höhe – für Forschung und Entwicklung, für den Aufbau neuer Produktionsanlagen, für die Umschulung und Weiterbildung der Mitarbeiter und nicht zuletzt für den Aufbau einer europaweiten Infrastruktur zum Laden und Tanken. Dieser Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für Elektromobilität und alternative Antriebssysteme muss allein schon deswegen schnellstmöglich vorankommen, um das Vertrauen der Kunden in diese Technologien zu steigern und dann auf hohem Niveau zu konsolidieren.

Um auf diesen Gebieten ausreichend Investitionen anzureizen, bedarf es auch der Unterstützung durch die Öffentliche Hand. Insofern war es richtig, dass die EU einen Teil ihres Haushaltes und der Mittel des Ende 2020 beschlossenen Fonds „Next Generation EU“ (NGEU), der den mittelfristigen EU-Finanzrahmen verstärken wird, an den Zweck bindet, damit die ökologische und digitale Transformation zu unterstützen (vom Gesamtbetrag des Unionshaushalts und von „NGEU“ sind mindestens 30% für die ökologische Transformation vorgesehen; von der Aufbau- und Resilienzfazilität als dem Kernstück des NGEU-Fonds sind mindestens 37% zur Finanzierung von Projekten der ökologischen und 20% der digitalen Transformation vorgesehen). In den NGEU-Mitteln enthalten sind auch die Mittel für den „Just Transition Fund“, der u.a. auf die Verbesserung der Beschäftigungschancen in neuen und in vom Wandel begriffenen Branchen und die Bereitstellung von Umschulungsangeboten abzielt. Da sich die Anforderungen und Aufgaben in der Automobilindustrie angesichts neuer Produktionsverfahren rapide verändern werden, ist dieser Ansatz, mithilfe zielgerichteter Qualifizierung Zukunftschancen auszuschöpfen und Beschäftigung abzusichern, zu begrüßen.

## Anpassung des rechtlichen Rahmens muss zeitnah erfolgen

Die Transformation erfordert eine Überprüfung des bestehenden **Wettbewerbs- und Kartellrechts**, denn sie bedingt Forschungs- und Pilotanwendungsprojekte großer Dimension. Dafür dürften die – auch länderübergreifende – Zusammenarbeit oder sogar der Zusammenschluss von Unternehmen wichtiger und häufiger werden als heute. Das künftige Wettbewerbs- und Kartellrecht muss daher eine Balance finden zwischen dem Erfordernis, einerseits den Wettbewerb zu sichern sowie andererseits neue Kooperationen und Zusammenschlüsse insbesondere innerhalb der EU, die die Transformation voranbringen, nicht zu verhindern.

Zudem sollte die EU ihr **Beihilferecht** anpassen, damit den Mitgliedstaaten eine nachdrückliche Förderung von Investitionen auch in bestehende Standorte und somit der Erhalt von Arbeitsplätzen, ermöglicht wird. Dies wäre ein entscheidender Hebel, um die für den Technologiewandel notwendigen Investitionen auch dort zu leisten, wo das bestehende Beihilferecht keine Fördergebiete definiert hat.

Die EU-Kommission ist sich dieser Aufgabe bewusst und verweist in ihrer Industriestrategie auf die derzeit laufende Überprüfung ihres Rechtsrahmens. Diese hatte sie sich auch bereits in der im März 2020 vorgelegten Version der Industriestrategie zur Aufgabe gemacht. Es wäre zu wünschen, dass diese Überprüfung möglichst zeitnah abgeschlossen wird, denn die Industrie befindet sich bereits mitten in der Transformation. Spätestens wenn ab Ende 2021 die ersten Mittel aus dem NGEU-Fonds fließen, sollten die beiden Rechtsrahmen entsprechend angepasst sein.

## Außenwirtschaftliche Agenda differenziert zu bewerten

Es ist zu begrüßen, dass die Kommission sich in ihrer Industriestrategie ausdrücklich zur **Bedeutung offener Märkte** bekennt und klarstellt, den Außenhandel und Investitionen zu stärken und damit dazu beitragen zu wollen, dass Wertschöpfungsketten noch weiter diversifiziert werden können.

Im Rahmen der neuen handelspolitischen Strategie der „Open Strategic Autonomy“, die die EU im Februar 2021 vorgelegt hat, muss künftig das Ziel der Offenheit auch tatsächlich genauso stark gewichtet werden wie das Ziel der strategischen Autonomie. Insofern ist es bedauerlich, dass in der Industriestrategie das wichtige Instrument der Marktöffnung über weitere Freihandelsabkommen noch nicht einmal in Betracht gezogen wurde. Es findet sich lediglich ein Hinweis auf die Umsetzung bestehender Abkommen. Hier hat aber die EU sehr viel Aufholpotential, wie das Beispiel der großen Handelszone RCEP zeigt. Auch mit Blick auf andere Ziele, wie die Umsetzung von Klimaabkommen oder Nachhaltigkeitsziele, sind Freihandelsabkommen eine wichtige Plattform, um die Zusammenarbeit auf wichtigen Gebieten zu vertiefen.

Die angesprochenen Kooperationen in Zusammenhang mit Beschaffungsmärkten für strategisch wichtige Güter und Dienstleistungen können sich nicht nur auf die engsten Verbündeten beziehen, sondern müssen global gedacht werden.

Die Kommission kündigt zudem an, künftig verstärkt gegen Marktverzerrungen zulasten von EU-Unternehmen angehen zu wollen, die entstehen, wenn Unternehmen aus Drittstaaten die von ihren Regierungen gewährten Subventionen dazu nutzen, Vorteile beispielsweise bei der öffentlichen Beschaffung innerhalb der EU zu erzielen. Im Umgang mit solchen Maßnahmen ist jedoch ein frühzeitiger Dialog mit allen Beteiligten essenziell, um eine Spirale von potentiell marktbeschränkenden Interventionen zu vermeiden. Zudem sollten sämtliche Maßnahmen den Regeln der WTO entsprechen und abgestimmt sein.

Differenziert ist die Ankündigung zu sehen, als Teil der Mitte 2021 zu erwartenden Vorlage ihres „Fit-for-55-Pakets“ einen **CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus** für ausgewählte Sektoren zu präsentieren. Richtigerweise will die EU diesen Mechanismus WTO-konform ausgestalten. Es ist aber nicht auszuschließen, dass ein solcher Mechanismus Retorsionsmaßnahmen der EU-Handelspartner hervorruft und damit schlimmstenfalls Handelskonflikte befeuert.

Davon abgesehen kann ein solcher Mechanismus nicht davor schützen, dass Produktionskapazitäten CO<sub>2</sub>-preisbedingt in Länder außerhalb der EU verlegt werden, wenn es sich um Kapazitäten handelt, mit denen von dort aus der dortige Markt und andere Märkte außerhalb der EU bedient werden sollen. Es bedarf einer engen internationalen Kooperation, damit ein europäisches Vorgehen bei den Klimazielen im globalen Vergleich auch tatsächlich zu den gewünschten Zielen führt, ohne, dass dabei Wettbewerbsnachteile für europäische Unternehmen entstehen.

Insgesamt sollte die Rolle der Industrie, des Freihandels und grenzüberschreitender Investitionen noch stärker hervorgehoben und unterstützt werden. Nur mit einer wettbewerbsfähigen, global tätigen Industrie sind die globalen Ziele wie Klimaneutralität und Nachhaltigkeit auch zu erreichen.

## Bekanntnisse zur Minimierung der Transformationskosten und zur Technologieoffenheit fehlen

An keiner Stelle formuliert die Industriestrategie den Anspruch, die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten des Industriesektors zu minimieren, obwohl dies eine der Hauptaufgaben einer Industriestrategie sein müsste.

Eine solche Minimierung der CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten wird ausschließlich über den Emissionshandel garantiert. Er stellt sicher, dass die erforderlichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen von denjenigen Emittenten erbracht werden, die sie am leichtesten erbringen können und damit am wenigsten kosten. Im Gegensatz zu anderen Industriebranchen entstehen der Automobilindustrie aber CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten an zwei Stellen – sowohl im Produktionsprozess als auch bei der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugbetriebs. Die Automobilindustrie ist bislang aber nur mit ihren in der Produktion entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen in das Europäische Emissionshandelssystem (ETS) integriert. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugbetriebs werden hingegen nach wie vor über Grenzwerte reguliert (beispielsweise schlägt sich die Umstellung einer Fertigungsstraße von Kolbenmotor auf Elektroantrieb zwar im Flottengrenzwert nieder, nicht aber in Ersparnissen beim Emissionszertifikatebedarf). **Wenn es aber darum geht, die Gesamtkosten des Industriesektors (inklusive der Automobilindustrie) zu minimieren, ist die Einbeziehung des Verkehrssektors in das ETS damit zwingend.** Zwar verweist die EU-Industriestrategie auf die in Kürze anstehende Veröffentlichung eines Vorschlags für eine Überarbeitung der ETS-Richtlinie und es ist verständlich, dass die Kommission in der EU-Industriestrategie keine Ergebnisse vorwegnehmen will. Ein Bekenntnis zur Minimierung der Transformationskosten und die Bedeutung des ETS dafür hätte man aber dennoch erwarten können. Dies hätte einen geeigneten Orientierungsrahmen für die derzeitige Überarbeitung der ETS-Richtlinie geboten.

Auch fehlt ein Bekenntnis zum Grundsatz der **Technologieoffenheit** von Politik. Dieses hätte Bestandteil des Kapitels zur Transformation sein müssen, denn eine technologieoffene Politik trägt entscheidend zum Gelingen der Transformation bei. Nur sie **stellt sicher, dass die verschiedenen Technologien sich in einem unverzerrten Wettbewerb miteinander messen müssen** und dass sich damit diejenige Technologie beziehungsweise derjenige Technologiemix durchsetzt, mit dem die Klimaziele am kosteneffizientesten erreicht werden und der den Bedürfnissen der Konsumenten am besten entspricht. Diese Auslese kann effizient nur vom Wettbewerb geleistet werden. Insofern sollte die Politik darauf verzichten, über gezielte bzw. einseitige regulatorische Vorgaben oder eine diskretionäre Investitionspolitik über die „richtige“ Technologie zu entscheiden. Durch solche Technologiefestlegungen verengt die Politik die Bandbreite an technologischen Entwicklungspfaden, nimmt dem Verbraucher die Wahlfreiheit und erhöht unnötig die Kosten der Transformation.



## Steuerpolitik muss als Standortpolitik begriffen werden

Die Unternehmensbesteuerung hat eine erhebliche Bedeutung für die Leistungsfähigkeit der EU-Industrie und für die Attraktivität der EU als Produktionsstandort. Sie müsste insofern im Rahmen der Kompetenzen der EU in diesem Bereich ein zentraler Bestandteil der EU-Strategie sein. **Steuerliche Regelungen in der EU müssen wieder verstärkt darauf gerichtet sein, Wachstum und Innovationen zu fördern**, die Rechtssicherheit (etwa durch eine Verbesserung und Beschleunigung der (grenzüberschreitenden) Verwaltungszusammenarbeit) zu verbessern und somit den Binnenmarkt zu stärken. In der Vergangenheit war der Fokus häufig zu stark allein auf die Verschärfung von Regelungen zur Missbrauchsvermeidung gerichtet.

Jedoch trifft die EU-Industriestrategie zum Thema „Steuern“ keine Aussage, sondern verweist auf die entsprechende Kommunikation zur „Unternehmensbesteuerung für das 21. Jahrhundert“, die im Mai 2021 veröffentlicht wurde. Die Vorlage dieser Mitteilung war lange überfällig. Auf der steuerpolitischen Agenda der EU-Kommission muss die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie an vorderster Stelle stehen.

Die Kommission hätte auch die Industriestrategie als Gelegenheit nutzen müssen, darauf hinzuweisen, dass der steuerliche Rahmen nicht zuletzt dem Ziel dienen muss, industrielles Wachstum zu fördern und den europäischen Standort zu stärken.

## Berücksichtigung des spezifischen KMU-Bedarfs ist richtig

Auch in der Automobilindustrie gibt es viele kleine und mittelständische Unternehmen (KMU), die mit ihrer Innovationskraft unverzichtbare Beiträge für Wohlstand und Beschäftigung leisten. Wir begrüßen daher, dass die Industriestrategie die Bedeutung der KMU für die Innovationsfähigkeit der einzelnen industriellen Ökosysteme hervorhebt und auch Maßnahmen definiert, die den spezifischen Bedarf von KMU adressieren. Dazu gehören zum einen ein verbesserter Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten (z.B. durch die Einrichtung eines Fonds zur Erleichterung von Börsengängen, Schaffung einer einzigen integrierten Garantiefazilität im Rahmen des Programms „InvestEU“). Zum anderen sieht die Strategie vor, dass die Zugänglichkeit zu Industrieallianzen verbessert wird und dass Maßnahmen ergriffen werden zur Vermeidung von strategischen Abhängigkeiten der KMU von ihren Zulieferern. Besonders die Verbesserung des Zugangs zu Finanzierungsmöglichkeiten ist ein wichtiger Punkt – vor allem für die KMU in der automobilen Zulieferindustrie. Im Gegensatz zu vielen anderen Industriebranchen sind sie mit ihrer Kapitalbasis nicht nur herausgefordert durch die Verarbeitung der Coronakrise. Für sie kommt noch der aus der ökologischen Transformation entstehende Investitionsbedarf hinzu. Allerdings ist es nicht so, dass die EU-Industriestrategie die oben genannten Maßnahmen als neue Impulse gibt. Sie gehen im Wesentlichen auf die im März 2020 vorgelegte EU-Mittelstandstrategie zurück.

## Standardisierung als Mittel zur Technologieführerschaft bedeutet das Setzen internationaler Standards aus Europa heraus

Die Kommission betont zurecht, dass Standards weltweite Lieferketten und die Übernahme der Technologieführerschaft maßgeblich unterstützen. Europäische Normen und Standards leisten einen wesentlichen Beitrag zur Bildung und Festigung des europäischen Binnenmarktes. Um den Anspruch einer weltweiten Technologieführerschaft zu erreichen, muss Europa dafür sorgen, dass eigene Normen internationale Anerkennung finden, idealerweise durch eine parallele Herausgabe Europäischer Normen über die etablierten internationalen Normungsorganisationen ISO und IEC. Der Industrie muss eine Schlüsselrolle bei der Erarbeitung der Standards eingeräumt werden. Sie hat die technologische Expertise, kann Umsetzbarkeit und Realisierbarkeit ebenso beurteilen wie die sich aus dem technologischen Fortschritt ergebenden Entwicklungsmöglichkeiten und Marktoptionen.

Normungsarbeit bindet Ressourcen, erfordert internationales Engagement und bedarf nicht selten begleitender Forschung. Während insbesondere in Asien das Industrieengagement in Normungsprojekten massiv gefördert wird, trägt die Wirtschaft in Europa im Wesentlichen alle mit der Normungsarbeit verbundenen Kosten. Mit gezielter, flexibler Förderung der Standardisierung kann die Kommission europäische Technologieführerschaft maßgeblich unterstützen.

Die Förderung der Projekte zur Normung und Standardisierung unterstützt die ökologische Transformation. Gleichzeitig müssen ausgewogene Ziele und Rahmen vorgegeben werden. Höhere Anforderungen und Grenzwerte in Europa im Vergleich zu anderen Regionen in der Welt erschweren den Marktzugang nach Europa und schwächen die europäische Wirtschaft.

### Ansprechpartner:

Dr. Kurt-Christian Scheel

Geschäftsführer Bereich Politik & Gesellschaft

kurt-christian.scheel@vda.de

Dr. Karoline Kampermann

Abteilungsleiterin Wirtschaftspolitik, Außenwirtschaft, Mittelstand & Steuern

karoline.kampermann@vda.de

Dr. Volker Schott

Referent Wirtschafts- und industriepolitische Grundsatzfragen

volker.schott@vda.de

Herausgeber Verband der Automobilindustrie  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Copyright VDA. Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit  
Angabe der Quelle gestattet.

Stand Juni 2021