

Position

zur Industriestrategie 2030 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie



Inhalt

Die Industriestrategie 2030 ist eine wichtige Initiative	4
Grundsätzliche Bewertung	5
Standortbedingungen – richtige Handlungsfelder angesprochen, vereinzelt aber noch zu unverbindlich	5
Prominente Gewichtung der Mobilitätstechnologie erfolgt zurecht – Bekennnis zu Technologieoffenheit war wichtig	7
Wahrung technologischer Souveränität darf kein Instrument sein für protektionistische Tendenzen	8
Forcierung von EU-Industriepolitik ist richtig – es braucht aber noch mehr Vorschläge zum „Wie?“	8
Klimaschutz – Standortnachteile vermeiden und effiziente Aufteilung der CO ₂ -Vermeidungslasten sicherstellen	10
Außenwirtschaft	10
Rohstoffe	10
Monitoring	10
Impressum	12

Ansprechpartner zum Thema

Geschäftsführung
Dr. Kurt-Christian Scheel

Abteilungsleiter
Ralf Diemer

Referent
Dr. Volker Schott



Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat am 29. November 2019 ein Papier zur Industriestrategie 2030 vorgestellt. Hierzu nimmt der VDA mit vorliegendem Positionspapier Stellung.

Position zur Industriestrategie 2030 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

Die Industriestrategie 2030 ist eine wichtige Initiative

In der Industrie in Deutschland arbeiten mehr als 8 Mio. Beschäftigte. Sie steht für 23 Prozent der deutschen Bruttowertschöpfung und für 58 Prozent der gesamten inländischen (staatlichen und privaten) F&E-Investitionen. Das ist im internationalen Vergleich weit überdurchschnittlich. Nicht zuletzt ermöglicht ihre hohe Wertschöpfung ihren Beschäftigten sehr gute Löhne und leistet hierüber auch einen deutlichen Beitrag zur Stabilisierung des öffentlichen Haushalts und der Sozialversicherungssysteme. Die Industrie ist daher ein bedeutender Pfeiler für Wohlstand, Wachstum, technischen Fortschritt, Beschäftigung sowie soziale Sicherheit in Deutschland. Dies gilt auch und gerade für die Automobil- und ihre Zulieferindustrie. Sie beschäftigt allein am Standort Deutschland über 833.000 Menschen und erwirtschaftet einen jährlichen Umsatz von über 435 Mrd. €. Zudem investiert sie mit 25,5 Mrd. € mehr als jede andere Branche in Forschung und Entwicklung und steht damit für 43% der gesamten F&E-Investitionen des Verarbeitenden Gewerbes hierzulande.

Wir setzen uns dafür ein, die Rolle der Industrie als Eckpfeiler des Erfolgs unseres Landes stärker in den Mittelpunkt der Politik zu stellen. Eine starke industrielle Basis ist ein wesentlicher Eckpfeiler der nachhaltigen Entwicklung. Dazu leistet unsere Branche einen unverzichtbaren Beitrag. Unsere Vision ist es, auch in Zukunft als ein industrieller Eckpfeiler zum Erfolg unseres Landes beizutragen. Dazu müssen wir im Wettbewerb erfolgreich sein, als Unternehmen und als Standort. Die Herausforderungen sind groß. Umso wichtiger ist es, die Gestaltungsaufgabe als eine gemeinsame Aufgabe von Unternehmen, Staat und Gesellschaft zu begreifen.

Die Industriestrategie würdigt daher zurecht diese Bedeutung der Industrie. Sie gibt das Ziel aus, den Industrieanteil bis 2030 - ausdrücklich unter Einbeziehung der etablierten Industriebranchen - von derzeit 23% auf 25% in Deutschland zu erhöhen und erhebt den klaren Anspruch, diesen Sektor durch eine entsprechende Gestaltung der Rahmenbedingungen weiter zu stärken. Diese Ziele unterstützt die Automobilindustrie. Die Initiative kommt zum richtigen Zeitpunkt.

Denn in den vergangenen Jahren hat sich die politische Diskussion weg von der Erwirtschaftung und hin zur reinen Verteilung des Wohlstands entwickelt. Zudem hilft die vorgelegte Strategie, die industriepolitischen Vorschläge zu bewerten, die die Kommission im Rahmen ihrer angekündigten, eigenen EU-Industriestrategie im Zusammenhang mit dem „Green Deal“ vorlegen wird.

Grundsätzliche Bewertung

Die finale Fassung der Industriestrategie ist eine klare Verbesserung gegenüber dem im Frühjahr vorgelegten Entwurf und hat viele der Anregungen aufgegriffen, die der VDA im Rahmen des nachfolgenden Dialogs mit dem BMWI gegeben hat. Erfreulich ist vor allem, dass die Strategie nicht mehr den gestalterischen, dirigistischen Ansatz des Entwurfs verfolgt, der noch stark auf die Förderung konkreter Technologien und Projekte abgezielt hatte, sondern nunmehr die Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen und die Senkung der Produktionskosten am Standort Deutschland an erste Stelle stellt. Zu begrüßen ist vor allem auch, dass sich die Strategie beim Thema „Mobilität der Zukunft“ jetzt sehr deutlich für einen technologieoffenen Ansatz ausspricht, der ausdrücklich die gesamte Bandbreite der unterschiedlichen Antriebsformen als auch neue Kraftstoffe einschließt.

Gerade vor dem Hintergrund des von der EU-Kommission vorgestellten Green Deal muss es auch darum gehen, künftig gegenüber der EU darauf hinzuwirken, dass der angestrebte Wandel in der industriellen Produktionsstruktur hin zur CO₂-Neutralität unterstützt wird – erstens durch eine bedarfsgerechte Ausstattung des EU-Förderbudgets zur Unterstützung dieses Strukturwandels, zweitens durch eine entsprechende Anpassung des EU-Beihilfenrechts.

Es war richtig, dass in der finalen Fassung der Industriestrategie das Bekenntnis zum Nebeneinander von großen Unternehmen und KMU unmissverständlicher ausfällt als im Entwurf, denn Start-Ups, KMU und größere Industrieunternehmen dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Nur zusammen können Sie ein konkurrenzfähiges Ökosystem abbilden.

Wünschenswert wäre jedoch, dass die Strategie keine reine BMWI-Strategie bleibt, sondern die Zustimmung der gesamten Bundesregierung und damit eine höhere Legitimation und Verbindlichkeit erhält. Damit würden auch die Beiträge und Handlungserfordernisse der anderen Ressorts zur Umsetzung der in der Strategie aufgelisteten Maßnahmen definiert.

Standortbedingungen – richtige Handlungsfelder angesprochen, vereinzelt aber noch zu unverbindlich

In der Strategie werden unter „Säule 1“ („Industriestandort Deutschland – Rahmenbedingungen verbessern“) die richtigen Handlungsfelder adressiert, die die Politik angehen muss, um die Qualität des Produktionsstandortes Deutschland zu verbessern. Dazu gehören u.a. die Senkung der Unternehmenssteuerbelastung in Richtung des OECD-Durchschnitts auf maximal 25 Prozent sowie die strukturelle Modernisierung des Unternehmenssteuerrechts (insbesondere Thesaurierungsbegünstigung und gewerbesteuerliche Hinzurechnungen), die Sicherung der Fachkräfteversorgung, der Ausbau der baulichen und digitalen Infrastruktur, die steuerliche Forschungsförderung, sowie die Senkung der Strompreise. Teilweise bleibt die Industriestrategie hierbei aber zu unverbindlich und lässt die Angabe klarer, messbarer Ziele und konkreter Zeithorizonte für die Umsetzung vermissen:

Dies gilt zum Beispiel für den erfolgten Einstieg in eine steuerliche Forschungsförderung, deren Einführung einer langjährigen Forderung der Wirtschaft entspricht und die wir grundsätzlich sehr begrüßen (Forschungszulagengesetz). Wichtig bleibt weiterhin ein Ausbau des Fördervolumens, damit das Instrument als nachhaltiges Signal im internationalen Standortwettbewerb wirken kann. Aber auch bei der Projektförderung gibt es noch Handlungsbedarf: Dazu gehören vereinfachte Förderprozeduren (z. B. durch harmonisierte Antragstellung, Reduzierung der administrativen Aufwände, Flexibilisierung der Projektlaufzeiten). Die derzeitigen Prozeduren sind zu kompliziert und zu arbeitsaufwendig und schrecken vor allem kleine und mittelständische Unternehmen von der Förderbeantragung ab. Auch bedarf es in der Projektförderung einer besseren ressortübergreifenden Abstimmung durch die einzelnen Ministerien. Der VDA hat hierzu ein Positionspapier mit detaillierten Vorschlägen vorgelegt und steht für einen tiefergehenden Dialog hierzu jederzeit bereit.

Wichtig ist, dass die steuerliche Forschungsförderung nicht zu Einschnitten der Projektförderung führt. Beide Maßnahmen müssen unabhängig voneinander finanziert sein und sich ergänzen. Die Vorteile der Projektförderung, nämlich die sehr zielgerichtete Verschränkung von Universitäten, Wissenschaftsgesellschaften, KMU und großen Unternehmen durch öffentlich finanzierte Kooperationsprojekte, können durch die breit angelegte steuerliche Forschungsförderung nicht ersetzt werden. Ausschlaggebend ist das Ineinandergreifen von geeigneten Instrumenten und Mitteln, um die Voraussetzungen zu schaffen, dass sich Unternehmen zu Plattform- und Serviceanbietern weiterentwickeln, bzw. dass diese entstehen können.

Hierzu ist eine offene und ergebnisorientierte Debatte notwendig. Bundesregierung und Industrie sind hier gleichermaßen

aufgefordert, eine Brücke zwischen Start-Ups, KMUs und großen Unternehmen zu bauen. Die Industriestrategie der Bundesregierung sollte hierfür den Rahmen setzen.

Überhaupt sollte eine Industriestrategie Forschungs- und Innovationspolitik als ein zentrales Instrument der Industriepolitik begreifen und entsprechend gewichten.

Im Bereich der Unternehmensbesteuerung muss zudem die Hinzurechnungsbesteuerung grundlegend überarbeitet werden. Wir unterstützen das BMWI darin, den Niedrigsteuersatz auf 15% zu fixieren. Die geltende Hinzurechnungsbesteuerung stellt für die global tätigen Unternehmen der deutschen Automobilindustrie einen Hemmschuh im internationalen Wettbewerb dar und verursacht zudem einen erheblichen administrativen Aufwand. Teil der Industriestrategie des BMWI muss daher eine zeitgemäße Ausgestaltung der Hinzurechnungsbesteuerung sein.

Auch beim Thema „Strompreise“ bleiben Fragen unbeantwortet. Hier ist dringender Handlungsbedarf geboten, denn aktuell hat Deutschland von allen 28 EU-Ländern den höchsten Industriestrompreis - allein aufgrund der hohen Steuern und Abgaben und der finale Ausstieg aus der Atomenergie im Jahre 2022 sowie der bevorstehende Beginn des Ausstiegs aus der Braunkohleverstromung werden den Strompreis weiter nach oben treiben. Hier nennt die Industriestrategie mit den Entlastungen im Brennstoffemissionshandelsgesetz, bei Netzentgelten, der Weiterentwicklung der Strompreiskompensation und der Modernisierung des europäischen Beihilferechts mit dem Ziel, diese Kompensationsspielräume zu erweitern, zwar richtige Maßnahmen. Es ist aber fraglich, ob diese ausreichen, international wettbewerbsfähige Strompreise zu erzielen oder nur eine Bremsung des langfristigen Preisanstiegs. Besser wäre es daher gewesen, hier klare Ziele mit Zeithorizonten anzugeben, dass man zum Beispiel anstrebt, bis zum Jahr x den deutschen Industriestrompreis auf EU-Durchschnitt abzusenken oder mit ihm bis dahin zumindest im EU-Mittelfeld zu liegen. Erst mit solchen verbindlichen Angaben können Unternehmen die Entwicklung in ihrer mittel- bis langfristigen Investitionsplanung berücksichtigen. Gleichzeitig steigen mit dem Anstieg des Anteils der Erneuerbaren die Risiken mit Blick auf die Versorgungssicherheit.

Es ist richtig, dass die Industriestrategie auch den Ausbau der Digitalen Infrastruktur auf die Agenda setzt. Sie wird nicht nur ein zentraler Enabler sein für die Industrie 4.0, sondern auch für das Autonome und Vernetzte Fahren. Hierzu bedarf es der Verfügbarkeit sowohl des mobilen Internets als auch des Mobilfunkstandards 5G. Die Ziele, die die Industriestrategie angibt, bleiben allerdings recht vage - bei mobilem Internet der „möglichst flächendeckende Ausbau zukunftsfester Gigabitnetze bis 2025“ und bei 5G der Plan, den „Ausbau eines zuverlässigen LTE-Mobilfunks in allen Regionen zu forcieren

und Deutschland zum Leitmarkt für 5G zu machen“. Auch bei letzterem wäre wünschenswert gewesen, einen konkreten Zeithorizont zu benennen - zumal das Automatisierte und Vernetzte Fahren zumindest eine flächendeckende Versorgung des Bundesfernstraßennetzes und des urbanen Raums bis 2025 voraussetzt.

Prominente Gewichtung der Mobilitätstechnologie erfolgt zurecht – Bekenntnis zu Technologieoffenheit war wichtig

bedarf einer direkten Anbindung an die Industriestrategie, da diese als Vorbereitung für ein „Important Project of Common European Interest“ (IPCEI) dient. Das BMWi sollte also die Chance nutzen, Industriestrategie und den IPCEI Prozess in Einklang zu bringen, um die benötigten großskaligen, europäischen Industrialisierungsprojekte für vernetztes, automatisiertes Fahren beihilferechtssicher aufzusetzen.

Der Entwurf der Industriestrategie vom Februar 2019 hatte die Mobilität zwar als einen wichtigen Bereich künftiger Schlüsseltechnologien an einer Stelle genannt, dies jedoch nicht weiter ausgeführt. Demgegenüber erhält die Mobilität in der jetzt vorliegenden finalen Fassung einen eigenen Abschnitt. Mit dieser Gewichtung wird die Industriestrategie 2030 der hohen Bedeutung von Mobilitätstechnologien für die wirtschaftliche Zukunft des Produktionsstandortes Deutschland gerecht.

Der Strategieentwurf hatte zudem nur „alternative Antriebe und Elektromobilität“ erwähnt. Alternative/synthetische Kraftstoffe wurden nicht genannt. Hierin liegt aber noch ein großes Potential zur CO₂-Reduktion im Verkehr – im Bereich des Fahrzeugbestandes und vor allem auch für die Anwendungsfälle, in denen kurz- bis mittelfristig batterieelektrische Antriebe aus technischen und wirtschaftlichen Gründen aus heutiger Sicht nur schwer einsetzbar sind. Wir begrüßen, dass die finale Fassung der Strategie neben der „reinen Elektromobilität über Hybrid- und Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie“ ausdrücklich auch synthetischen Kraftstoffen und der „technologischen Verbesserung von traditionellen Verbrennungsmotoren“ eine Rolle im „Powertrain der Mobilität“ zuerkennt und sich ausdrücklich zum Prinzip der Technologieoffenheit bekennt.

Richtig ist auch, dass sich die Strategie für den Aufbau einer eigenen Batteriezellproduktion in Deutschland und Europa ausspricht. Damit kann eine direkte Abhängigkeit von den bisherigen (überwiegend in Asien produzierenden) Zellherstellern langfristig verhindert und ein wesentlicher Anteil an der Wertschöpfung im Bereich der zukünftigen Mobilität in Deutschland und Europa gehalten werden.

Als weitere wichtige Technologie wird das Autonome Fahren hervorgehoben. Wir begrüßen, dass man hierzu Möglichkeiten prüfen will, wie man automatisiert/autonom fahrende Fahrzeuge noch besser unter Realbedingungen testen kann. Unter der Zuhilfenahme der Reallabore ist es an der Zeit für die schrittweise Einführung kooperativer und automatisierter Systeme. Reallabore sind dazu als Bestandteil eines nachhaltigen Deploymentkonzepts zu betrachten. Die Bundesregierung sollte zielgerichtet das Potential der strategischen Wertschöpfungsketten nutzen, die derzeit von der EU-Kommission definiert und ausdifferenziert werden. Insbesondere der Prozess für „connected, clean and autonomous vehicles“

Wahrung technologischer Souveränität darf kein Instrument sein für protektionistische Tendenzen

Es ist grundsätzlich richtig, dass die Industriestrategie auch die Frage aufwirft, inwieweit Drittstaaten die Möglichkeit gegeben werden soll, durch Beteiligungen an deutschen Unternehmen Zugang zu hiesigen Technologien zu erhalten. Der VDA unterstützt grundsätzlich Offenheit gegenüber internationalen Investoren, so wie wir es auch im Ausland erwarten.

Die in der Strategie vorgeschlagene „Nationale Rückgriffsoption“, d.h. die befristete staatliche Beteiligung an Unternehmen“, um dies zu verhindern, ist jedoch sehr kritisch zu sehen. Dies gilt zumindest dann, wenn diese Maßnahme nicht nur vor Übernahmen kritischer Infrastrukturen oder wehrtechnischer Unternehmen schützen soll, sondern laut Industriestrategie auch erwogen wird bei „sensiblen Technologien“ und wenn es darum geht „Know-how-Verluste zu vermeiden“, um die „Selbstbestimmung in zentralen technologischen Feldern“ zu erhalten. Diese Formulierungen sind sehr schwammig und bieten Unternehmenseignern weder die nötige Rechtssicherheit noch Planbarkeit.

Die Rückgriffsoption bleibt auch dann bedenklich, wenn diese Maßnahme nach Aussage der Industriestrategie nur zu sehen ist „als Ultima Ratio, wenn alle anderen Instrumente nicht greifen“. Um die entsprechende Entscheidung schnell herbei führen zu können, schlägt die Strategie die Einrichtung eines „Ständigen Ausschusses Rückgriffsoption“ auf Staatssekretärschicht vor. Gerade vor dem Hintergrund der sehr schwammig formulierten Eingriffsvoraussetzung, ist es gut, dass das BMWI Vorschläge macht, „um Rechtssicherheit für die Unternehmen und Investierenden zu schaffen“. Dazu schlägt es vor, eine „Konkretisierung und eine rechtliche Basis für den Ausschuss, das Verfahren sowie eine geeignete Form der Beteiligung“ einer „Monitoring-Gruppe“ zu erarbeiten, an der u.a. ausdrücklich auch die Industrie beteiligt sein soll. Ob diese Vorschläge allerdings ausreichen, um den berechtigten Interessen der Unternehmenseigner Sorge zu tragen, ist fraglich.

Auf jeden Fall sollte die Politik den Dialog mit der Industrie nicht erst in der Monitoring-Gruppe suchen, sondern schon im Vorfeld, wenn es darum geht, Arbeitsweise und Mitspracherecht der Monitoring-Gruppe beim Thema „Rückgriffsoption“ festzulegen. Ordnungspolitisch bleibt es hochproblematisch, wenn private Kapitalentscheidungen bzw. die Vertragsfreiheit eingeschränkt werden.

Forcierung von EU-Industriepolitik ist richtig – es braucht aber noch mehr Vorschläge zum „Wie?“

Wesentliche Rahmenbedingungen für die deutsche Industrie werden auf EU-Ebene gesetzt. Insofern ist es richtig, dass die Industriestrategie sich auch der Frage widmet, was auf EU-Ebene zu tun ist, um die EU als Produktionsstandort im weltweiten Wettbewerb zu stärken. Diese Frage wird sich in zunehmendem Maße auch vor dem Hintergrund stellen, dass die neue EU-Kommission mit ihrem „Green Deal“ die CO₂-Emissionssenkung zum zentralen Anliegen ihrer Amtsperiode erklärt hat. Weitere Verschärfungen der Klimaziele werden angekündigt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Industrie wichtiger Wettbewerbsländer wie den USA, Japan oder China schon heute mit geringeren CO₂-Reduktionskosten belastet ist als die der EU. Insofern sollte die EU im Sinne des Zieldreiecks der Nachhaltigkeit die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit ihrer Industrie als Politikziel genauso stark gewichten wie den Klimaschutz, zumal sie von ihrem einst im Rahmen der Lissabon-Strategie erklärten Ziel, der wettbewerbsfähigste und dynamischste Wirtschaftsraum der Welt zu werden, heute genauso weit entfernt ist wie in 2010. Die Wirtschaft der USA ist in der vergangenen Dekade deutlich schneller gewachsen als die der EU. Vor diesem Hintergrund bedauern wir, dass das BMWI in der finalen Fassung der Industriestrategie im Gegensatz zu Ihrem Entwurf nicht mehr den Anspruch erhebt, darauf hinzuwirken, dass der Anteil der Industrie an der Bruttowertschöpfung der EU im Jahr 2030 möglichst 20 % erreichen soll.

Es ist daher zu befürworten, dass das BMWI in der Strategie den Anspruch erhebt, sich für eine „ambitionierte, langfristig ausgerichtete EU-Industriestrategie mit konkreten Maßnahmen“ einzusetzen und daher auch „im Rahmen der bevorstehenden deutschen Ratspräsidentschaft einen industriepolitischen Schwerpunkt setzen“ will. Es wäre zu wünschen, dass es dies dann auch mit konkreten Zielen verbindet wie beispielsweise die beiden oben genannten (Gleichgewichtung Industriepolitik-Klimaschutz, EU-Wachstumsziel 2030).

Ein entscheidendes Vorhaben sollte hier die Öffnung des EU-Beihilferechts zur Unterstützung des Wandels in der industriellen Produktionsstruktur sein. Mehr noch als andere Industrien durchlebt derzeit die Automobilindustrie einen dramatischen Strukturwandel, da sie sowohl ihre Produktion als auch - mit der Hinwendung zu alternativen Antrieben - ihre Produktpalette CO₂-effizienter gestalten muss. Um die gemeinsamen Anstrengungen des „Green Deals“ auf europäischer Ebene erreichen zu können, bedarf es einer effektiven Partnerschaft zwischen Industrie, öffentlichen Institutionen (inkl. der EU) und den Sozialpartnern.

Die Werke in der Automobilindustrie und ihre Zulieferbetriebe werden auf die Fertigung von Elektrofahrzeugen in einem mehrjährigen Prozess umgerüstet, der bereits begonnen hat. Diese neuen Technologien erfordern neue Fertigkeiten und Qualifikationen unserer Mitarbeiter, von denen wir aufgrund der geringeren Fertigungstiefe aber insgesamt weniger benötigen werden. Die Investitionen zur Transformation unserer Werke, zur Entwicklung der Fertigkeiten, der Produkte inklusive der erforderlichen Forschung und Entwicklung, sind auf Rekordniveau und belasten uns bereits seit einigen Jahren. Daher ist es unbedingt erforderlich, dass die Politik alle Möglichkeiten prüft, inwieweit öffentliche Förderungen diesen Prozess unterstützen können, damit dieser aufgrund der hohen CO₂-Ziele schneller werdende Strukturwandel zu stemmen ist. Konkret müssen wir im Rahmen der Umsetzung der Strategie gegenüber der EU gemeinsam darauf hinwirken, dass es erstens zu einer bedarfsgerechten Ausstattung des EU-Förderbudgets zur Unterstützung dieses Strukturwandels kommt. Zweitens muss auch das EU-Beihilferecht dahingehend geöffnet werden, dass es EU-Mitgliedsstaaten erlaubt ist, den Wandel in der industriellen Produktionsstruktur zu unterstützen, um die Arbeitsplätze an bestehenden Werkstandorten zu sichern.

In der Frage, wie eine systematische Industriepolitik institutionell auf EU-Ebene zu verankern sein könnte, greift die Industriestrategie zu kurz. Sie beschränkt sich auf den Vorschlag, dass der bestehende Rat für Wettbewerbsfähigkeit eine stärkere industriepolitische Funktion übernehmen solle. Hier müssen aber noch mehr Vorschläge kommen. Um die Bedeutung der Industriepolitik für die EU zu unterstreichen, wäre in Ergänzung dazu beispielsweise auch zu überlegen, die Industriepolitik auf die Ebene der Staats- und Regierungschefs zu heben, indem diese regelmäßig ein Treffen pro Jahr auch dazu nutzen, den industriepolitischen Handlungsbedarf zu definieren.

Die Erfahrungen zeigen, dass eine stärkere Akzentuierung industriepolitischer Anliegen auf EU-Ebene kein Selbstläufer ist – zumal der Industriesektor in den allermeisten EU-Staaten eine deutlich geringere volkswirtschaftliche Bedeutung hat als in Deutschland. Dies zeigte sich unter anderem bei der Entscheidung für ein extrem scharfes CO₂-Reduktionsziel für Pkw im Jahr 2017, von dem vor allem Deutschland als der wichtigste Standort für die Automobilproduktion in Europa betroffen ist, während die automobilproduktionsferneren Volkswirtschaften anderer EU-Mitgliedstaaten davon kaum bis gar nicht betroffen sind. Insofern muss die Bundesregierung sich nicht nur die Frage stellen, wie auf EU-Ebene künftig Industriepolitik allgemein stärker akzentuiert werden kann, sondern auch, wie Deutschland auf EU-Ebene seine eigenen, sich aus seinem spezifischen nationalen Branchenprofil ergebenden, berechtigten Anliegen besser durchsetzen kann. Dazu gehört unter anderem, sehr frühzeitig eigene

Vorschläge in den EU-Entscheidungsprozess einzubringen und mehrheitsfähige Koalitionen mit anderen Mitgliedern zu bilden. Dies ist eine Daueraufgabe und geht somit über die erhofften industriepolitischen Impulse einer deutschen EU-Ratspräsidentschaft zeitlich hinaus.

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die deutsche Wirtschaft durch die im Rahmen des „Green Deal“ angekündigte Prüfung einer weiteren Verschärfung des EU-weiten Reduktionsziels im Durchschnitt nämlich viel stärker belastet wird als die Wirtschaft anderer Länder – zum einen, wegen ihres hohen Anteils der Industrie allgemein (CO₂-Emissionen aus der Produktion), zum anderen wegen des hohen Anteils der Automobilindustrie an der deutschen Gesamtindustrie, denn für die Automobilindustrie kommt zu der Belastung, die CO₂-Emissionen aus ihrer Produktion zu reduzieren, noch die Belastung hinzu, auch die CO₂-Emissionen ihrer Produkte zu reduzieren.

Klimaschutz – Standortnachteile vermeiden und effiziente Aufteilung der CO₂-Vermeidungslasten sicherstellen

Für die gesetzten Klimaschutzziele sind Maßnahmen anzuwenden, die zwei Bedingungen erfüllen müssen. Erstens: Die Klimaschutzanforderungen dürfen nicht zu Nachteilen im internationalen Standortwettbewerb führen. Zweitens: Die CO₂-Vermeidungskosten müssen dort erzielt werden, wo es am günstigsten ist. Hier nennt die Industriestrategie die beiden wichtigsten Instrumente - einen wirksamen Carbon-Leakage-Schutz, sowie die Schaffung eines sektorübergreifenden Europäischen Emissionshandels, d.h. die Einbeziehung des Verkehrssektors in das ETS. Es ist gut, dass die Strategie dies so klarstellt. Ein Ansatz, der nicht alle Sektoren einschließt, wäre aber aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht effizient, d.h. er würde zur Erreichung des Klimaziels unnötig hohe volkswirtschaftliche Kosten verursachen.

Beim Carbon-Leakage-Schutz sollte zudem darauf geachtet werden, dass die Maßnahmen WTO-konform sind und nicht den internationalen Handel und Investitionen verzerren. Unproblematischer als Maßnahmen im Außenhandel ist daher eine bedarfsgerechte Strompreiskompensation.

Außenwirtschaft

Es ist zu begrüßen, dass das Bekenntnis zu offenen Märkten in der finalen Fassung der Strategie klarer und deutlicher ausfällt als im Entwurf. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass sich in den letzten Jahren der Welthandel wieder mehr in Richtung Protektionismus und Desintegration entwickelt hat.

Wichtig ist aus Sicht des VDA der Erhalt der Funktionsfähigkeit der WTO und deren Reform und Weiterentwicklung. Zudem sollte das multilaterale System in Zeiten zunehmender Alleingänge möglichst gestärkt werden. Ergänzend sollte sich die EU um Freihandelsabkommen mit wichtigen Zukunftsmärkten bemühen, wie z.B. Indien, Mercosur und ASEAN-Staaten. Auch Afrika sollte von den Vorteilen des freien Handels überzeugt werden. Ein wichtiges Ziel ist die Wahrung eines „level playing field“, insbesondere mit Hinblick auf China, die USA und künftig auch UK.

Die Vermischung von Handelspolitik mit anderen Zielen der Politik sollte möglichst vermieden werden. Begrüßt wird, dass das BMWI in der finalen Fassung der Strategie ankündigt, den Zugang der EU-Unternehmen zu Beschaffungsmärkten in Drittstaaten verbessern zu wollen.

Genauso wichtig wie das in der Strategie angesprochene Sanktionsinstrument (IPI) ist aber auch die Ausdehnung des Kreises der Mitglieder des Government Procurement Agreement der WTO (GPA) auf weitere wichtige Drittstaaten, allen voran China.

Rohstoffe

Das Thema „Rohstoffe“ fand im Entwurf der Industriestrategie vom Februar 2019 keine Erwähnung. Der Sicherung der Rohstoffversorgung muss aber schon deswegen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden, weil Deutschland als Verbraucher von Hightechrohstoffen auf Rohstoffimporte angewiesen ist – auch und vor allem dann, wenn es darum geht, perspektivisch eine heimische Batteriezellproduktion aufzubauen. Wir begrüßen daher, dass das BMWI nun ausdrücklich auch die Sicherung der Rohstoffversorgung als Bestandteil einer Industriestrategie aufführt.

Monitoring

Der VDA befürwortet die Absicht des BMWI, die Umsetzung der im Rahmen der Industriestrategie geplanten Maßnahmen auf ihren Erfolg hin kontinuierlich und unter Einbeziehung der Industrie zu überprüfen - zum einen im Rahmen des Bündnisses „Zukunft der Industrie“, zum anderen in der geplanten, aus Vertretern von Wirtschaftswissenschaft, Industrie und Arbeitnehmerorganisationen bestehenden, neuen Monitoring-Gruppe. Dem reinen Monitoring sollte allerdings auch ein Steuerungsmechanismus an die Seite gestellt werden, der es ermöglicht, die Zielerreichung der Maßnahmen sicherzustellen. Der VDA wird sich dabei gerne in die Diskussion einbringen.



Impressum

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin www.vda.de
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Bildlizenzen	Titel: istockphoto.com/Phuchit Seite 3: istockphoto.com/deepblue4you Seite 12: istockphoto.com/hedgehog94
Satz/Layout	DANGEROUS. Werbeagentur GmbH
Stand	Januar 2020

Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de
Twitter @VDA_online