

Politikbrief 02/2019

Informationsdienst für Politik und Wirtschaft



Inhalt

02

Im Fokus: Das Klimapakett der Bundesregierung

Klimaschutz ist eine der zentralen Zukunftsfragen der Menschheit. Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zu den Pariser Klimazielen. ...

06

Brexit: Weiter Ungewissheit über den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU

Der Brexit macht der Automobil- und Zulieferindustrie in Deutschland, vor allem aber auch im Vereinigten Königreich zunehmend zu schaffen. ...

04

A European Green Deal – Aufbruch zu einem europäischen Klimaschutz?

Der angekündigte Green Deal wird eine herausgehobene Stellung im Arbeitsprogramm der neuen EU-Kommission (KOM) einnehmen. Unter anderem soll ...

08

Politischer Handlungsbedarf für den automobilen Mittelstand

Kleine und mittlere Unternehmen bilden das Rückgrat der deutschen Automobilindustrie: So beschäftigen die deutschen Automobilzulieferer allein im Inland gut 314.000 Mitarbeiter. ...

05

Halbzeit für die Große Koalition

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wurde festgelegt, nach der Hälfte der Legislatur die bisherige gemeinsame Arbeit zu überprüfen und über den Fortbestand der Koalition zu entscheiden. ...

09

Neugestaltung der Weltsteuerordnung

Seit 2013 haben die OECD- und G20-Staaten an Regelungen gearbeitet, um missbräuchliche Steuerstrategien von Unternehmen zu verhindern. Dabei ging es um „Base Erosion and Profit Shifting“ ...

Im Fokus: Das Klimapaket der Bundesregierung

Klimaschutz ist eine der zentralen Zukunftsfragen der Menschheit. Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zu den Pariser Klimazielen. Die mit dieser Politik verbundenen globalen Herausforderungen erfordern nicht nur enorme Investitionen in neue Technologien, Wertschöpfungsketten und Infrastrukturen, sondern auch einen langen Atem und konsequente Maßnahmen. Klimaziele allein reichen nicht aus. Nur mit Innovationen und Investitionen werden wir erfolgreich sein. Es müssen weitreichende unternehmerische und politische Entscheidungen getroffen werden, um diese Ziele erfüllen zu können. Dabei gilt es, die internationalen Zusammenhänge im Auge zu behalten. Nationale Maßnahmen werden nur zum Erfolg führen, wenn sie in einen globalen und europäischen Kontext eingebettet sind.

Der VDA begrüßt viele der Maßnahmen im Klimaschutzprogramm 2030. Entscheidungen dieser Tragweite sind notwendigerweise immer auch Kompromisse. Die von verschiedenen Seiten vorgetragene, teilweise massive Kritik an den Gesetzentwürfen übersieht, dass das Klimapaket und die Klimapolitik insgesamt Akzeptanz in der Breite der Gesellschaft brauchen.

Mit dem Einstieg in ein Emissionshandelssystem für die Sektoren Verkehr und Wärme besteht die Chance, zu einem mengenbasierten CO₂-Bepreisungssystem zu kommen. Aus Sicht des VDA sollte ein solches System möglichst zügig eingeführt werden. Wichtig ist, die Integration dieses Systems in den europäischen Emissionshandel von Anfang an im Blick zu haben und möglichst schnell umzusetzen.

Leider wurde die Einführung eines mengenbasierten Systems auf das Jahr 2026 verschoben. Damit werden die Effizienzpotenziale dieser richtigen Grundentscheidung für lange Zeit nicht genutzt, da der entscheidende Hebel die Kappungsgrenze für die Gesamtemissionen ist – und nicht etwa der Preis der CO₂-Zertifikate. Aus unserer Sicht sollte der Einstieg früher erfolgen.

Das im Bundesklimaschutzgesetz (KSG) vorgesehene System von Planung und Kontrolle über tonnenscharfe jährliche Sektorziele lehnen wir ab. Die Einführung eines Emissionshandelssystems wird damit ad absurdum geführt. Diese Maßnahme bedeutet den Einstieg in eine kleinteilige Steuerung, die marktwirtschaftliche Mechanismen

aushebelt. Darüber hinaus entsteht die Gefahr, dass die Rahmenseetzungen für die Branche kontinuierlich hinterfragt werden und die für Investitionsentscheidungen so zentrale Planungssicherheit verloren geht.

Wir begrüßen, dass die Vorschläge zur Verwendung der durch die CO₂-Bepreisung generierten Mittel in erster Linie dem Grundsatz folgen, Investitionen in klimafreundliche Technologien zu initiieren und zu fördern. Der soziale Ausgleich wurde berücksichtigt, ohne neue Umverteilungsmechanismen einzuführen. Die Senkung der EEG-Umlage ist dabei ein positiver erster Schritt.

Die Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität, wie die Verlängerung der ermäßigten Dienstwagenbesteuerung für batteriebetriebene Fahrzeuge (BEV), Plug-in-Hybride (PHEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV), die Anhebung der Kaufprämie für BEV, PHEV und FCEV und insbesondere der Ausbau der Ladeinfrastruktur, sind richtig und entscheidende Stellhebel für einen beschleunigten Markthochlauf. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss jetzt, nachdem wichtige Weichen gestellt sind, nachdrücklich in Angriff genommen werden – auf allen Ebenen einschließlich der Kommunen. Schließlich kommt es darauf an, die Kunden mitzunehmen, um den Hochlauf der Elektromobilität schnell zu schaffen. Die Automobilindustrie leistet ihren Anteil – mit massiven Investitionen, neuen Modellen und einem starken Beitrag zum Ausbau der Infrastruktur. Dafür sind in der Konzentrierten Aktion Mobilität wichtige Maßnahmen vereinbart worden.



In einigen Bereichen sind konkretere Beschlüsse notwendig:

- Der schnelle Auf- und Ausbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur
- Die Förderung der Anschaffung von Lkw mit alternativen, klimaschonenden Antrieben
- Die Förderung von alternativen Kraftstoffen wie Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen

Die angekündigten Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sind von zentraler Bedeutung und werden vom VDA begrüßt.

Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzprogramm 2030 auf den Weg gemacht, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Für Industrie und Wirtschaft ist dabei Planungssicherheit entscheidend. Wenn es gelingt, in Politik, Industrie und Gesellschaft an einem Strang zu ziehen, werden die besten Ergebnisse erzielt.

Um die nationalen Klimaziele zu erreichen, werden nicht nur bis zu zehn Millionen E-Fahrzeuge benötigt, sondern auch mindestens eine Vervielfachung der erneuerbaren Kraftstoffmenge. Wir schlagen hier ein Markteinführungsprogramm für synthetische Kraftstoffe und eine Reduktion der Energiesteuer im europäischen Kontext vor. Dazu gehört auch die finanzielle Absicherung dieser Programme im Bundeshaushalt.

Die weitere Dekarbonisierung der Energieerzeugung sollte energisch vorangetrieben werden. Nur mit grünem Strom kann die Elektromobilität ihren Beitrag zu einem CO₂-neutralen Verkehrssektor leisten. Dafür ist der zügige Ausbau der erneuerbaren Energien eine wichtige Voraussetzung.

A European Green Deal – Aufbruch zu einem europäischen Klimaschutz?

Die designierte EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat in ihrer Bewerbungsrede am 16. Juli 2019 vor dem Europäischen Parlament in Straßburg einen „Green Deal for Europe“ angekündigt, der innerhalb der ersten 100 Tage von der neuen EU-Kommission erarbeitet werden soll. Dieser Deal soll wegweisend für die zukünftige Klimapolitik sein und einen wichtigen Schritt in Richtung einer emissionsarmen und wettbewerbsfähigen Wirtschaft Europas darstellen.

Der angekündigte Green Deal wird eine herausgehobene Stellung im Arbeitsprogramm der neuen EU-Kommission (KOM) einnehmen. Erklärtes Ziel ist es, bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu werden. Unter anderem sollen die CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 50 Prozent im Vergleich zu 1990 gesenkt werden. Diese Reduktionen sollen auf Folgenabschätzungen für Wirtschaft, Soziales und Umwelt beruhen, gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleisten und gleichzeitig die Konjunktur in Europa stimulieren. Weitere erste Forderungen im Rahmen des Green Deals:

- Eine Ausweitung des Europäischen Emissionshandels auf weitere Sektoren soll zur CO₂-Reduzierung beitragen.
- Eine Strategie zur nachhaltigen Finanzierung soll zu klimafreundlichen Investitionen führen.
- Die Schaffung eines „Just Transition Fund“ soll die sozialen Anpassungsprozesse in Industrie-, Kohle- und energieintensiven Regionen unterstützen.
- Eine CO₂-Grenzausgleichssteuer für Importe und die Revision der Energiesteuerrichtlinie sollen zur Erreichung der Klimaziele beitragen.
- Biodiversität soll über alle Politikbereiche hinweg gefördert werden, insbesondere in den Bereichen Handel, Industrie, Landwirtschaft, Schifffahrt. Hierfür soll eine „Biodiversity Strategy 2030“ erarbeitet werden.
- Eine „Zero-Pollution Ambition“ soll die Auswirkungen von Verkehr auf Luft, Wasser und Geräusche untersuchen.

Somit sind nahezu alle Sektoren wie Landwirtschaft, Gesundheit, Transport, Energie und Umwelt betroffen, was auch die Einbindung der jeweils zuständigen Kommissare mit den entsprechenden Portfolios bedeutet.

Die Koordination des Green Deals wird der Niederländer und zukünftige Exekutive Vizepräsident der KOM, Frans Timmermans (S&D), übernehmen. Timmermans nimmt somit eine Doppelfunktion ein: Er setzt die strategische Ausrichtung und führt den Vorsitz im Green-Deal-Team der KOM. Zudem ist er der zuständige Fachkommissar für Klimaschutz und hat nach seinem Amtsantritt 100 Tage Zeit, die ersten Vorschläge für den Green Deal und ein Klimaschutzgesetz zu veröffentlichen. Es ist jedoch noch nicht abzusehen, wann genau die ersten Pläne vorgestellt werden. Sollte die KOM Anfang Januar ihre Arbeit aufnehmen, ist frühestens im April 2020 mit konkreten Überlegungen zu rechnen.

Der VDA begrüßt eine ambitionierte EU-Klimaschutzpolitik. Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich klar zu den Pariser Klimazielen, denn klimaneutrale Mobilität ist das ausdrückliche Ziel! Die Mobilitätswende wird langfristig nur erfolgreich sein, wenn sich die besten Lösungen im Wettbewerb durchsetzen. Statt durch immer schärfere EU-Klimaziele die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Industriestandorts zu gefährden, sollte der Weg für die bereits gesetzten Ziele für 2030 durch kluge Industriepolitik geebnet werden. So sind etwa die neuen CO₂-Vorgaben für Pkw und schwere Nutzfahrzeuge für 2030 eine riesige Herausforderung. In keinem anderen Teil der Welt gibt es derart scharfe Ziele. Der Green Deal bietet die Chance, mit klugen Maßnahmen richtige Rahmenbedingungen für die europäische Industrie zu setzen. Die Revision der Energiesteuerrichtlinie und die Ausweitung des Emissionshandels auf den Verkehrssektor haben enormes Potenzial. Der Einbezug des Verkehrssektors in den EU-Emissionshandel wäre die wirtschaftlich und klimapolitisch effektivste Methode zur CO₂-Reduktion. Die deutsche Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2020 könnte eine gute Möglichkeit bieten, um eine langfristige, klimagerechte und ehrgeizige EU-Industriestrategie zu entwickeln.

Halbzeit für die Große Koalition

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wurde festgelegt, nach der Hälfte der Legislatur die bisherige gemeinsame Arbeit zu überprüfen und über den Fortbestand der Koalition zu entscheiden. Nach einer Studie der Bertelsmann Stiftung und des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (Juni 2019) hatte die Bundesregierung nach 15 Monaten bereits 60 Prozent ihrer Regierungsversprechen umgesetzt oder substantiell angepackt.

Seit dem Start der Großen Koalition ist viel geschehen: Es ist eine Klimabewegung entstanden, die die Öffentlichkeit auf der Straße sucht. Gleichzeitig springen in weiten Teilen der Wirtschaft die Alarmglocken an, weil sich der wirtschaftliche Rückenwind der vergangenen Jahre gedreht hat und sich Gewitterwolken zusammenbrauen. National, europäisch, global – die Zeiten sind stürmisch geworden. Der konjunkturelle Abschwung (nicht nur) in Deutschland, Unsicherheiten durch den bevorstehenden Brexit, der Handelskonflikt zwischen den USA und China und viele weitere Konflikte machen eine handlungsfähige Bundesregierung unverzichtbar. Eine monatelange politische Hängepartie, eventuell mit vorgezogenen Neuwahlen, wäre riskant für Deutschland.

Fakt ist: Deutschland hat sich ambitionierte Ziele zum Schutz des Klimas gesetzt. In der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität und im Rahmen der Konzertierte Aktion Mobilität haben wir gemeinsam mit der Bundesregierung und anderen Akteuren wichtige Weichen gestellt. Erfolg werden wir beim Klimaschutz nur haben, wenn wir auf Innovationen und Investitionen setzen anstatt auf Verbote und Verteuerung. Das im Oktober verabschiedete Klimapaket fasst richtige Ansätze zusammen.

Auch über Klimafragen hinaus gilt es, das Land fit für die Zukunft zu machen. Für die Automobilindustrie geht es jetzt um zentrale Themen wie den Einsatz künstlicher Intelligenz, die Schaffung digitaler Plattformen oder den Ausbau einer leistungsfähigen 5G-Infrastruktur – hier

zählt jeder Tag, wenn Deutschland global im Rennen bleiben will. Die Bundesregierung ist losgelaufen. Mit der Batterieforschungsfabrik, der Agentur für Sprunginnovationen und Initiativen zum automatisierten und vernetzten Fahren ist der Wirtschafts- und Industriestandort Deutschland in den Wettbewerb eingestiegen.

Viele Punkte sind aber noch offen: Gute Ideen für eine Unternehmenssteuerreform gibt es. Die Abschaffung des Solidaritätszuschlags steht weiter auf der Agenda. Auch Erleichterungen gerade für kleine und mittlere Unternehmen bei bürokratischen Verfahren müssen viel schneller umgesetzt werden. Um ans Ziel zu kommen, muss der Läufer gestärkt und unterstützt, nicht ausgebremst werden.

Die deutsche Automobilindustrie leistet dazu ihren Beitrag: Unsere Unternehmen investieren in den nächsten Jahren 40 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung, mehr als jede andere Branche in Deutschland. Wir treiben den Umstieg auf die Elektromobilität voran. Wir setzen auf vernetztes und automatisiertes Fahren. Das sichert unseren Innovationsvorsprung und damit wirtschaftliche Stabilität, Wertschöpfung und Beschäftigung. Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität entwickelt Pilotprojekte, um ein Ökosystem für Verkehrsdaten in Deutschland zu schaffen.

Nur gemeinsam können Politik, Wirtschaft, Industrie und Bürger Deutschland voranbringen. Die Bundesregierung hat die Hälfte der Strecke bereits absolviert. Jetzt gilt es, die nächsten Kilometer des steilen Geländes anzugehen.

Brexit: Weiter Ungewissheit über den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU

Das Risiko eines harten Brexits am 31. Oktober 2019 konnte noch einmal abgewendet werden. Der Brexit ist erneut verschoben worden – jetzt auf spätestens 31. Januar 2020. Das britische Parlament hat den Gesetzesrahmen für den neuen Brexit-Deal im Grundsatz gebilligt. Ob die angesetzten Neuwahlen Mitte Dezember im Vereinigten Königreich nun die erhoffte Klarheit bringen, ist offen. Die betroffenen Unternehmen müssen die Ungewissheit mit ins neue Jahr nehmen.

Der Brexit macht der Automobil- und Zulieferindustrie in Deutschland, vor allem aber auch im Vereinigten Königreich zunehmend zu schaffen. Die Unternehmen sind auf einen ungebremsten Warenverkehr über den Ärmelkanal angewiesen. Mehr als 650.000 Pkw werden pro Jahr von Deutschland aus nach Großbritannien geliefert. Die meisten der dort verkauften Autos werden nicht auf der Insel gebaut. Allerdings exportieren die Werke im Vereinigten Königreich etwas mehr als 80 Prozent ihrer Produktion, sodass die dortige Automobilindustrie sehr stark von offenen Märkten abhängt. Mehr als die Hälfte der Pkw-Exporte geht in die EU. Der Brexit betrifft also vor allem die Industrie im Vereinigten Königreich selbst.

Seit dem Referendum im Jahr 2016 tüfteln die Unternehmen mit Unterstützung ihrer Verbände an Maßnahmen für den Brexit-Notfall. Auch für eine hoffentlich geregelte Übergangszeit sind besondere Vorbereitungen notwendig. In den Unternehmen wächst verständlicherweise der Frust über die anhaltende Unsicherheit und die hohen Kosten. Die Politik, so der Appell aus den Unternehmen,

muss sich endlich zu einer klaren und vernünftigen Entscheidung durchringen.

Der Brexit wird teuer: Der geplante Deal des britischen Premierministers Johnson wird einer aktuellen Studie zufolge die Wirtschaft im Vereinigten Königreich in den kommenden Jahren rund 70 Milliarden Pfund (81 Milliarden Euro) kosten. Das Bruttoinlandsprodukt könnte in zehn Jahren rund 3,5 Prozent niedriger ausfallen als im Falle einer EU-Mitgliedschaft Großbritanniens, teilte das unabhängige britische Institut für Wirtschafts- und Sozialforschung (NIESR) am 29. Oktober 2019 mit. Jährlich werde die Konjunktur um 3 Prozent nachgeben – das entspreche etwa der Wirtschaftskraft von Wales. Das Institut betonte, eine Einigung auf den vereinbarten Deal würde die Risiken eines ungeordneten Austritts reduzieren, aber die Möglichkeit einer engeren Handelsbeziehung mit der EU verhindern. Ein Grund für den Konjunkturrückgang seien nachlassende Investitionen. Ein Brexit ohne Abkommen würde die Wirtschaft sogar um 5,6 Prozent zurückwerfen.

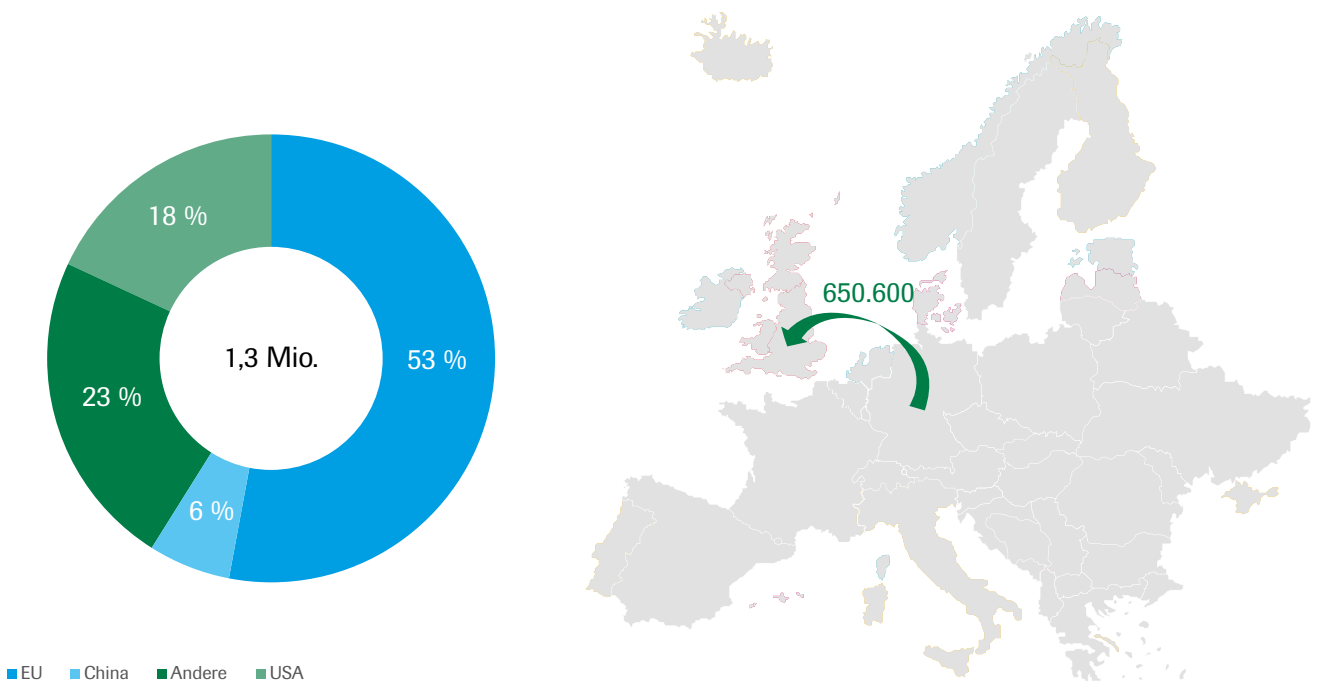
Angesichts der Risiken eines No-Deal-Brexits hatten bereits am 23. September 2019 neben dem VDA, ACEA und CLEPA weitere 20 europäische Automobil- und Zuliefererverbände in einer gemeinsamen Erklärung unmissverständlich vor einem unregelmäßigem EU-Austritt des Vereinigten Königreichs gewarnt. Darin heißt es, dass ein harter Brexit zu einer erdbebengleichen Verschiebung der Handelsbedingungen führen würde: Zölle in Milliardenhöhe würden dann die Warenauswahl und die Bezahlbarkeit der Waren auf beiden Seiten des Kanals beeinträchtigen. Das Ende des barrierefreien Handels würde die Just-in-Time-Zulieferung in die Fabriken stören und somit die Kosten in die Höhe treiben. Allein eine Produktionsunterbrechung im Vereinigten Königreich könnte die Branche in nur einer Minute bis zu 54.700 Euro kosten. Der Austausch von Pkw und

Lieferwagen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich werde sich um 5,7 Milliarden Euro verteuern. Diese Rechnung trägt letztendlich der Verbraucher.

Trotz der mittlerweile allorts um sich greifenden Brexit-Müdigkeit und des Leitspruchs von Premier Johnson „Get Brexit done“ muss weiterhin alles dafür getan werden, die Freiheit des Warenverkehrs und die Freizügigkeit der Arbeitnehmer zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU zu erhalten. Aus Sicht der deutschen Automobilindustrie und der deutschen Wirtschaft haben weiterhin der Zusammenhalt der EU und der europäischen Binnenmarkt mit seinen vier Grundfreiheiten absolute Priorität. Es steht viel auf dem Spiel.

Bedeutung der EU für die britische Automobilindustrie

Pkw-Exporte aus dem Vereinigten Königreich (2018)



Politischer Handlungsbedarf für den automobilen Mittelstand

Kleine und mittlere Unternehmen bilden das Rückgrat der deutschen Automobilindustrie: So beschäftigen die deutschen Automobilzulieferer allein im Inland gut 314.000 Mitarbeiter. Das ist mehr als jeder dritte Beschäftigte in der deutschen Automobilindustrie. Der Anteil an der Wertschöpfung ist mit über 75 Prozent noch wesentlich höher. Damit kleine und mittlere Unternehmen auch zukünftig ihre wichtige Rolle ausfüllen können, müssen die politischen Weichen gestellt werden. Die Mittelstandsstrategie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) greift wesentliche Anforderungen des Mittelstandes auf, doch jetzt kommt es auf die praktische Umsetzung durch die Bundesregierung an.

Das derzeitige Marktumfeld für die Automobilindustrie ist außerordentlich herausfordernd. Die weltwirtschaftliche Entwicklung hat sich vielerorts abgekühlt. Mit wenigen Ausnahmen gibt es zurzeit keinen Wachstumsmarkt. Im Ergebnis wird der Pkw-Weltmarkt 2019 rückläufig sein. In diesem Jahr dürften weltweit insgesamt 4,1 Millionen Pkw weniger produziert worden sein als im Jahr 2018, einen größeren absoluten Rückgang gab es bislang noch nicht. Darüber hinaus wirkt sich die sinkende Nachfrage nach Dieselmotoren aus. Auch die Pkw-Produktion in Deutschland hat im Vergleich zum Vorjahr deutlich abgenommen. Zudem belasten der Brexit und Handelskonflikte den Ausblick für dieses und das kommende Jahr. Dies hat Auswirkungen auf die deutschen Produktionsstandorte und die Automobilzulieferer.

Hinzu kommt der Transformationsprozess, der je nach Produktportfolio eines Unternehmens unterschiedlich stark ausfällt. So verlangen neue Technologien nie dagewesene Investitionen, was die Unternehmen auch in Finanzierungsfragen außerordentlich fordert. Die aktuelle konjunkturelle Lage erschwert dies, sodass die Unternehmen vielfach gefordert sind. Daher ist es wichtig, dass die Politik die Transformation so begleitet, dass diese Faktoren berücksichtigt werden.

Die Mittelstandsstrategie des BMWi ist ein wichtiger erster Schritt in die richtige Richtung. Positiv ist vor allem, dass darin konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Standortbedingungen enthalten sind. So sieht die Strategie vor, dass der Fachkräftebedarf gesichert werden muss. Auch der Ansatz beim Thema Steuern ist positiv: Dass das Unternehmenssteuerrecht in Deutschland nach über zehn Jahren, in denen nur kleinteilige Verschärfungen

vorgenommen wurden, modernisiert werden soll, ist ein wichtiges Signal.

Doch an einigen Stellen greift die Mittelstandsstrategie noch zu kurz. Das Papier spricht sich dafür aus, dass der Solidaritätszuschlag über die bisherigen Pläne der Koalition hinaus für alle Zahler abgeschafft werden soll. Wann dies geschehen soll, bleibt allerdings offen. Ähnlich verhält es sich bei der digitalen Infrastruktur: Der flächen-deckende Ausbau des Gigabitnetzes bis 2025 wird zu Recht als Ziel angegeben, doch für das 5G-Netz wird kein Datum genannt. Gerade für Industrie-4.0-Anwendungen ist der 5G-Netzausbau wichtig. Ein weiteres Beispiel ist die Energie- und Klimapolitik. Hier ist der Dreiklang aus Ökologie, Ökonomie und Sozialverträglichkeit schwierig, doch in herausfordernden Zeiten essenziell. Deswegen ist es wichtig, dass die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung in Klimaschutzmaßnahmen und eine Senkung des Strompreises investiert werden.

Weiterhin begrüßt die Automobilindustrie grundsätzlich den Einstieg in die steuerliche Forschungsförderung, doch die aktuelle Beschlusslage bleibt budgetär hinter den Erwartungen zurück. Auch der Bürokratieabbau muss weiter vorangetrieben werden, zum Beispiel bei der Beantragung von Forschungsförderung.

Die Mittelstandsstrategie greift viele Sorgen kleinerer und mittlerer Unternehmen auf und legt gute Vorschläge vor. Entscheidend ist nun, dass die praktische Umsetzung angegangen wird. Hier ist nicht nur das BMWi gefordert, sondern die gesamte Bundesregierung. Nur so können Wachstum und Beschäftigung in Deutschland langfristig gesichert werden.

Neugestaltung der Weltsteuerordnung

Seit 2013 haben die OECD- und G20-Staaten an Regelungen gearbeitet, um missbräuchliche Steuerstrategien von Unternehmen zu verhindern. Dabei ging es um „Base Erosion and Profit Shifting“ (BEPS), das heißt die missbräuchliche Verminderung steuerlicher Bemessungsgrundlagen und die grenzüberschreitende Verlagerung von Gewinnen durch multinationale Unternehmen. Ziel war, die internationalen steuerpolitischen Grundlagen für einen fairen Steuerwettbewerb zu schaffen und die Steuereinnahmen der Staaten zu sichern. Ergebnis der Arbeit von OECD und G20 war eine 15 Aktionspunkte umfassende Liste, die 2015 vorgelegt wurde.

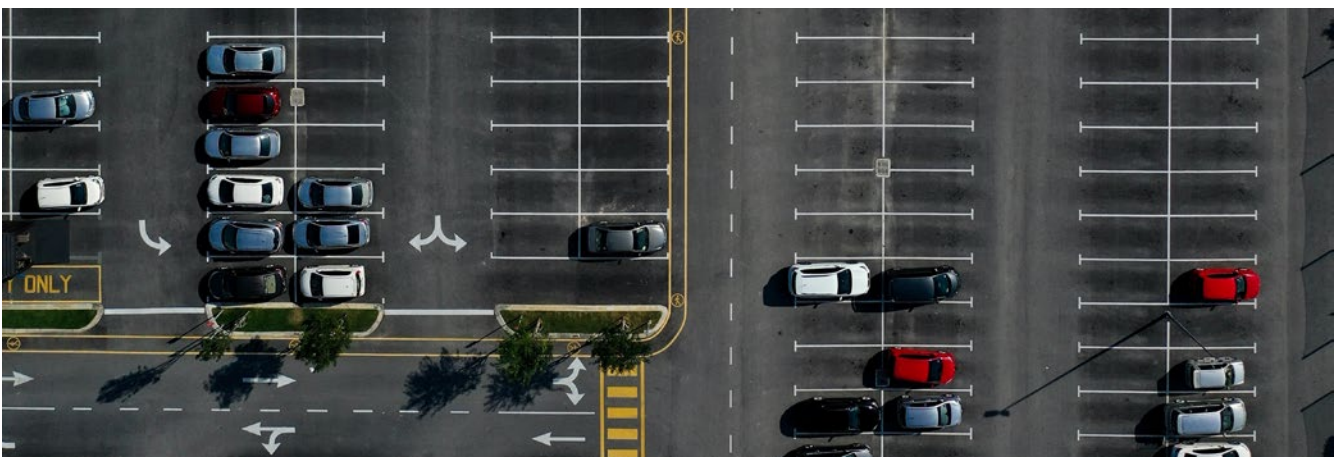
Der erste Aktionspunkt betraf ursprünglich allein die Besteuerung der digitalen Wirtschaft. Dieser Punkt ist jedoch zum Auslöser einer globalen Diskussion geworden, da sich die Debatten nicht mehr allein um Besteuerungsfragen digitaler Unternehmen drehen. Vielmehr geht es um eine substantielle Neuaufteilung der internationalen Besteuerungsrechte („Säule 1“) und die Verteilung von Unternehmensgewinnen zwischen den Staaten, deren erste Grundzüge bereits erkennbar werden.

Ergänzt werden soll diese Neuordnung auf Betreiben Deutschlands und Frankreichs durch die Einführung einer effektiven Mindestbesteuerung („Säule 2“). Eine finale Verständigung zwischen den beteiligten Staaten, zu denen die OECD-Staaten und inzwischen auch viele große Schwellenstaaten (das sogenannte Inclusive Framework mit über 130 Mitgliedern) gehören, soll im kommenden Jahr erzielt werden.

Eine Fülle an Fragen ist noch ungeklärt. Für die Automobilindustrie in Deutschland und die Exportnation Deutschland insgesamt zeichnen sich bereits jetzt erhebliche negative Auswirkungen ab:

- Für die global aufgestellten Unternehmen der Automobilindustrie droht eine Zunahme an Komplexität, administrativem Aufwand, Rechtsunsicherheit und Doppelbesteuerungsfällen. Dabei erhalten die Marktstaaten über die dezentrale Vertriebsstruktur in der Automobilindustrie bereits heute ihren angemessenen Anteil am Gewinn.
- Getrieben durch das fiskalische Interesse der großen Marktstaaten, zu denen in einer ungewöhnlichen Allianz mit den Entwicklungs- und Schwellenländern auch die USA gehören, soll künftig der Grundsatz geändert werden, dass die Gewinnsteuer dort anfällt, wo die Wertschöpfung erfolgt. Stattdessen soll ein Teil des Steueraufkommens an Länder gehen, in denen der Konsum hauptsächlich stattfindet. Da dieser Grundsatz nicht auf digitale Unternehmen beschränkt ist, hätte das erhebliche Folgen für das Steueraufkommen in den produktions- und exportorientierten europäischen Staaten, allen voran in Deutschland.

Angesichts der weitreichenden Konsequenzen ist es für die Stakeholder und die steuerpolitischen Akteure in Deutschland essenziell, sich in die aktuellen Diskussionen im „Inclusive Framework“ einzubringen. Wichtig ist vor allem, auf Lösungen hinzuwirken, die für die klassischen Industrien weitreichend die Möglichkeit eröffnen, an den bisherigen Prozessen bei der konzernweiten Verrechnung und Aufteilung von Gewinnen (und Verlusten) festzuhalten. Auch die Verbesserung der internationalen Streitbeilegungsinstrumente gehört ganz oben auf die Agenda. Die angestrebte Mindestbesteuerung muss in Deutschland zum Anlass genommen werden, den Dschungel der bestehenden steuerlichen Missbrauchsvermeidungsnormen zu lichten.



Impressum

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin www.vda.de
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Verantwortlich	Dr. Kurt-Christian Scheel christian.scheel@vda.de
Redaktion	Tineke Geywitz, Sebastian Brunkow Grundsatzfragen, Koordinierung und strategische Planung tineke.geywitz@vda.de , sebastian.brunkow@vda.de
Mitarbeiter dieses Politikbriefs	Stefanie Hennig-Senft, Monika Bittner, Peter Schubert, Dr. Karoline Kampermann, Dr. Volker Schott, Ralf Diemer, Angela Mans, Alan Gralek, Mitja Schulz
Satz/Layout	DANGEROUS. Werbeagentur GmbH
Bildnachweise	Seite 1: unsplash.com/@vanveenjf Seite 3: unsplash.com/@gonz_ddl Seite 9: unsplash.com/@timothy_tan
Stand	November 2019



Datenschutzhinweis: Wir speichern und nutzen Ihre Kontaktdaten, um Ihnen aktuelle Informationen des VDA e.V. per Post oder per E-Mail zusenden zu können. Um Fehlversendungen zu vermeiden, achten wir darauf, dass die bei uns gespeicherten Kontaktdaten inhaltlich zutreffend sind. Wir bitten Sie daher, uns Änderungen Ihrer Kontaktdaten rechtzeitig mitzuteilen. Die Mitteilung kann per E-Mail an politikbrief@vda.de oder per Post an den Verband der Automobilindustrie e.V., Behrenstraße 35, 10117 Berlin erfolgen. Über diese Adressen können Sie auch die gespeicherten Daten erfragen oder der Nutzung Ihrer Daten zum Zwecke der Zusendung von Informationen widersprechen.