

Position

zur Nationalen Industriestrategie 2030 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie



Inhalt

Die Nationale Industriestrategie 2030 (NIS) ist eine wichtige Initiative	4
Zu viel „gestaltende“ Politik, zu wenig Ordnungspolitik	5
Grundsätzliche Bewertung	5
Produktionskosten am Standort Deutschland senken – Rahmenbedingungen verbessern!	6
Forschungspolitik	8
Wettbewerbsrecht und ausländische Investitionen	9
Bedeutung der EU für eine Industriepolitische Strategie – Offensivere Interessenvertretung innerhalb der EU – Deutschland als Stimme der Industrie	10
Weltweit offene Märkte schaffen / Umgang mit Ländern ohne reine Marktwirtschaft	11
Weiteres Vorgehen	12
Impressum	13

Ansprechpartner zum Thema

Geschäftsführung
Dr. Kurt-Christian Scheel

Abteilungsleiter
Ralf Diemer

Referent
Dr. Volker Schott



Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat am 5. Februar 2019 ein Papier zur Nationalen Industriestrategie 2030 vorgestellt. Hierzu nimmt der VDA mit vorliegendem Positionspapier Stellung.

Die Nationale Industriestrategie 2030 (NIS) 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 Faktor 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 834.000 Menschen und erwirtschaftet einen jährlichen Umsatz von über 424 Mrd. Euro. Zudem investiert sie mit 21,9 Mrd. Euro mehr als jede andere Branche in Forschung und Entwicklung und steht damit für 35 Prozent der gesamten F&E-Investitionen der Industrie hierzulande.

Wir setzen uns dafür ein, die Rolle der Industrie als zentrale Säule des Erfolgs unseres Landes stärker in den Mittelpunkt der Politik zu stellen. Eine starke industrielle Basis ist eine wesentliche Grundlage für nachhaltige Entwicklung. Die Branche leistet dazu einen großen Beitrag. Unsere Vision ist, dass das auch in Zukunft so bleibt. 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 NIS würdigt daher zu Recht diese Bedeutung der Industrie. Sie gibt das Ziel aus, den Industrieanteil bis 2030 – ausdrücklich unter Einbeziehung der etablierten Industriebranchen – von derzeit 23 auf 25 Prozent in Deutschland und 20 Prozent in der EU 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.

Zu viel „gestaltende“ Politik, zu wenig Ordnungspolitik

Grundsätzliche Bewertung

Der VDA befürwortet die Initiative des Bundesministers für Wirtschaft und Energie, eine Diskussion über eine nationale Industriestrategie einzuleiten. Er begrüßt, die Unternehmen an diesem Konsultationsprozess teilhaben zu lassen und ist gerne bereit, aktiv daran mitzuwirken.

Die NIS legt allerdings einen zu starken Fokus auf eine aktivierende, gestaltende, technologie- und projektbezogene, eher dirigistische Politik. Demgegenüber bleiben notwendige ordnungspolitische Vorschläge untergewichtet. Alle Erfahrungen der Wirtschaftsgeschichte zeigen, dass es meist dann zu guten Wirtschaftsergebnissen führt, wenn die Politik auf abstrakte, unternehmens- und technologie neutrale Maßnahmen setzt, sich also auf die Rolle des Regelsetzers und -überwachers beschränkt, bzw. in die Sprache des Sports übersetzt – auf die Rolle des Sportverbands und des Schiedsrichters. Schon die Rolle eines Trainers, der die Spieler zu einer bestimmten Taktik und bestimmten Spielzügen bewegt, ist grundsätzlich problematisch und sollte, wenn überhaupt, nur in gut begründeten Ausnahmefällen erfolgen. Gänzlich ungeeignet für erfolgreiches Wirtschaften ist, wenn der Staat sich als Mitspieler betätigt.

Entsprechend ist auch der in der NIS enthaltene Vorschlag einer nationalen Beteiligungsfazilität, mit der sich der Staat gezielt in einzelne Unternehmen einkauft, sehr kritisch zu sehen. Dies betrifft auch die in der NIS angesprochene, unmittelbare staatliche Beteiligung an einem „KI-Airbus“. Denn daraus ergeben sich ganz praktische Probleme: Anders als beim Airbus ist KI eine Technologie und kein klar abgegrenztes Produkt. Vor dem Hintergrund der DSGVO ist insbesondere die Zusammenarbeit der Industrie zu Daten für KI-Anwendungen ein strategisch wichtiger Aspekt, der im Papier ausgeklammert wird. In der Strategie kommt der Begriff „Datensouveränität“ vor. Es wird aber nicht darauf eingegangen, dass die Gewinnung hochwertiger, für den KI-Kompetenzausbau geeigneter Daten an sich erhebliche Investitionen benötigt und diese zu hochgradig wettbewerbsrelevanten Unternehmenswerten werden. Die Strategie macht keine Aussagen darüber, welche Mechanismen etabliert werden sollen, um diese zu gewährleisten. Um Standortnachteilen entgegenzuwirken, ist es entscheidend,

den politischen Ordnungsrahmen anzupassen und zu sichern, dass im europäischen Binnenmarkt einheitliche Herangehensweisen zur Umsetzung entstehen. Ein klares Bekenntnis zur Stärkung der Ausbildung und Gewinnung von KI-Fachkräften/Experten für den Standort Deutschland wäre sehr zu begrüßen.

Wünschenswert wäre jedoch, dass die Politik die Bildung von Konsortien unterstützt und erleichtert, z. B. im vorwettbewerblichen Bereich im Rahmen von Forschung und Entwicklung, oder auch beim automatisierten Fahren. Der Weiterentwicklung des automatisierten und vernetzten Fahrens wäre vor allem damit geholfen, dass die Politik für einen zügigen Aufbau des 5G-Netzes sorgt und sich auf EU-Ebene für den Abbau bürokratischer Hemmnisse einsetzt, beispielsweise beim Fahrzeugzulassungsprozess.

Das in der NIS vorgeschlagene neue volkswirtschaftliche Verhältnismäßigkeitsprinzip, nach dem der Interventionspielraum des Staates automatisch umso größer ausfallen soll, „je größer die volkswirtschaftliche Bedeutung eines Vorgangs ist“, ist abzulehnen. Dieser Automatismus würde einer Art staatlicher „Selbstermächtigung“ zur Intervention gleichkommen.

Die NIS schlägt zudem eine Förderung der Batteriezellproduktion vor. Auch der VDA hält den Aufbau einer eigenen, heimischen Batteriezellproduktion für wichtig. In diesem Zusammenhang ist es zu begrüßen, dass Frankreich und Deutschland einen gemeinsamen Fahrplan zur Förderung der Batteriezellproduktion vereinbart haben. Damit soll eine direkte Abhängigkeit von den bisherigen (überwiegend in Asien produzierenden) Zellherstellern langfristig abgeschwächt und ein wesentlicher Anteil an der Wertschöpfung im Bereich der zukünftigen Mobilität in Deutschland und Europa gehalten werden. Wichtig in diesem Zusammenhang ist vor allem die Verbesserung der Produktionskosten am Standort Deutschland durch niedrigere Energiekosten, durch Ausbildung und Qualifizierung, durch Forschungsförderung in ausreichendem Umfang (auch, um eine wettbewerbsfähige Zellfabrik aufzubauen) sowie durch steuerliche Förderung wie z. B. Sonderabschreibungen oder niedrigere Hebesätze bei der Gewerbesteuer. Zu diskutieren ist vor allem der richtige Zeitpunkt für einen Einstieg in die Batteriezellproduktion.

Mindestens genauso wichtig wie eine eigene Batteriezellfertigung ist für einen effizienten Hochlauf der Elektromobilität die Hybridisierung, insbesondere durch Plug-in Hybride (PHEV) mit mehr als 80 Kilometern realer Reichweite. Der Hybrid bildet einen Zwischenschritt hin zum rein elektrischen Fahren: Er fährt rein elektrisch und lokal emissionsfrei auf kurzen bis mittleren Strecken, ermöglicht aber auch große Reichweiten (z. B. für Urlaubsfahrten) mit konventionellem Antrieb. Damit deckt er alle Mobilitätsanforderungen ab, besonders auch der Menschen, die sich keinen BEV (Battery Electric Vehicle) als Zweit- oder Drittwagen leisten können. So ermöglichen Plug-in-Hybride aufgrund ihrer Alltagstauglichkeit diesen Käuferschichten den Markteintritt in die Elektromobilität. Darüber hinaus können PHEVs die sich momentan im Auf- und Ausbau befindliche BEV-Infrastruktur mitbenutzen und tragen somit (durch „market pull“) zur Minimierung des Infrastrukturdefizits bei. Wichtiger noch in dem Kontext dieser Strategie: Standorte und Fertigungen, die aktuell Technologien für Verbrenner herstellen, können auf die Hybrid-Anforderungen umgestellt werden. Die Hybrid-Technologie trägt so maßgeblich zum Erhalt des Beschäftigungsniveaus in Deutschland bei, wie auch die ELAB2-Studie ausführlich belegt.

Es ist bedauerlich, dass die NIS nur „alternative Antriebe und Elektromobilität“ erwähnt, mit keinem Wort aber „alternative/ synthetische Kraftstoffe“. Auch hierin liegt 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 nicht einsetzbar sind (z. B. schwere Nutzfahrzeuge im Langstreckenbetrieb, Schienenfahrzeuge, Schifffahrt). Die politischen Rahmenbedingungen sollten keine vorzeitige Festlegung auf eine bestimmte Technologie vornehmen, sondern im Gegenteil den Wettbewerb der Technologien zulassen. Dieser ist weder bei Pkw noch bei Lkw heute schon entschieden.

Essentials:

- Beteiligungsfazität und „KI-Airbus“ sind problematisch!
- Besser investitionsfreundliche, technologie neutrale Rahmensetzung statt gezieltem Pushen einzelner Technologien (Wettbewerb der Technologien zulassen)!

Produktionskosten am Standort Deutschland senken – Rahmenbedingungen verbessern!

Es überrascht, wie kurz in der NIS die hiesigen Produktionsbedingungen abgehandelt werden, sind doch gerade hier enorme Potentiale zur Stärkung der Industrie zu heben. Bei „Strom- und Energiepreisen“, „Unternehmensbesteuerung“ und „Sozialabgaben“ wird zwar ein „Handlungsbedarf“ attestiert. Vorschläge dazu, wie eine Verbesserung in diesen einzelnen Feldern erreicht werden kann, fehlen. Wie wichtig diese Themen für die Industrie sind, zeigt sich daran, dass bei einer Unternehmensbefragung durch das Institut der deutschen Wirtschaft im Jahr 2017 als größte Investitionshemmnisse hierzulande „Bürokratie und Regulierung“ (50 Prozent), „Fachkräftemangel“ (49 Prozent), „Arbeitskosten“ (43 Prozent), „Energiekosten“ (34 Prozent), „Unternehmenssteuern“ (32 Prozent) und Infrastrukturmängel (22 Prozent) genannt wurden. Die in der NIS angeführten Korrekturen von Effekten staatlicher Eingriffe, „die aus übergeordneten politischen Gründen erforderlich sind“, sind zwar in Bezug auf ihre Intention, der Verbesserung der Wettbewerbsposition des deutschen Wirtschaftsstandorts, zu begrüßen. Die geplante Ausgestaltung ist aber kontraproduktiv und daher abzulehnen. Solche Partialeingriffe schaffen weitere Verzerrungen des Marktes und Bürokratie. Notwendig sind stattdessen übergreifende strukturelle Reformen, die die o. g. Probleme lösen. Die Politik sollte bei ihren Vorhaben die Effekte auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes sowie bei der Schaffung global wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen wieder mehr im Blick haben.

- **Fachkräfte:** Um wirtschaftlich erfolgreich zu sein, sind die Unternehmen auf qualifizierte – akademische und nichtakademische – Arbeitskräfte angewiesen. Dies gilt auch für die zunehmend automatisierten Fertigungstechniken der Industrie 4.0. Bereits heute ist jedoch ein gravierender Mangel an Fachkräften festzustellen. Für den wichtigen MINT-Bereich (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik) gilt dies in besonderem Maße. Der Fachkräftemangel bedroht insbesondere unsere mittelständischen Unternehmen, denn sie können ihr Personal in der Regel nicht transnational akquirieren. Zudem können die KMU als „Hidden Champions“ – anders als große Konzerne – kaum von der Bekanntheit ihres Namens oder ihrer Marken profitieren. Dieser Wachstums- und Innovationsbremse muss entschieden entgegengesteuert werden, beispielsweise durch eine entsprechende Bildung und Ausbildung, durch eine weitere Verbesserung in der Vereinbarkeit von Familie und Beruf und durch Beseitigung verbliebener Hemmnisse bei der Gewinnung qualifizierter Fachkräfte aus dem außereuropäischen Ausland. Weil unbedingt auch nicht-akademische Kräfte in oben genannten

Fachgebieten dringend gebraucht werden, muss zudem über neue Möglichkeiten nebenberuflicher Weiterbildung nachgedacht werden, zum Beispiel über finanzielle Unterstützung dieser Weiterbildung.

- **Energiekosten:** Von allen 28 EU-Ländern hat Deutschland den höchsten Industriestrompreis – allein aufgrund der hohen Steuern und Abgaben. Ein Großteil des hiesigen Strompreises ist staatlich induziert und dadurch von den jeweils vorherrschenden politischen Rahmenbedingungen abhängig. Dadurch fehlt den Unternehmen Planungssicherheit. Daher geben 12,4 Prozent der hiesigen Industrieunternehmen an, ihre Investitionen am Standort Deutschland wegen der Energiepolitik zurückzustellen. Besonders ausgeprägt ist die Investitionszurückhaltung in den energieintensiven Branchen, zu denen die Metallerzeugung und -bearbeitung gehört. Diese Branchen haben in den letzten 15 Jahren nur 80 bis 85 Prozent der Abschreibungen durch neue Investitionen ersetzt, das heißt die Unternehmen haben sich entschlossen, ihre Produktionskapazitäten abzubauen und die bestehende Substanz allmählich aufzuzehren. Besonders problematisch für die Energiekostenentwicklung ist, dass sich Deutschland ein noch viel ehrgeizigeres CO₂-Reduktionsziel gesetzt hat als die EU. Während die EU bis zum Jahr 2030 eine Reduktion der Treibhausgase gegenüber 1990 um 40 Prozent anstrebt, will Deutschland für diesen Zeitraum eine Reduktion von 55 Prozent. Dabei sind nationale Alleingänge beim Klimaschutz in doppelter Hinsicht fatal. Sie erhöhen die Produktionskosten am Standort Deutschland und tragen über das Emissionshandelssystem darüber hinaus zu einer Senkung der Produktionskosten im Ausland bei – das Gegenteil von dem, was mit einer nationalen Industriestrategie erreicht werden sollte.
- **Unternehmenssteuern:** Die USA haben mit ihrer massiven Unternehmenssteuersenkung (von 38,9 auf ca. 24,8 Prozent, abhängig jeweils von state und local taxes) zum 1. Januar 2018 die Wettbewerbsbedingungen spürbar zu ihren Gunsten verschoben. Andere Industriestaaten wie Frankreich, Großbritannien und Österreich haben ebenfalls deutliche Steuersenkungen angekündigt oder bereits implementiert. Das sollte auch für Deutschland ein Anreiz sein, die Unternehmenssteuerbelastung zu senken, zumal die Ertragssteuerbelastung von Kapitalgesellschaften in Deutschland mit aktuell 31,7 Prozent deutlich über dem OECD-Durchschnitt (24,7 Prozent) liegt. Bei Personengesellschaften wird dieser Wert unter Berücksichtigung der jeweiligen Gewerbesteuerhebesätze regelmäßig deutlich überschritten. Auch strukturell ist das Unternehmenssteuerrecht in Deutschland modernisierungsbedürftig: Neben der überfälligen Einführung einer steuerlichen Forschungsförderung zusätzlich zur bestehenden Projektförderung muss etwa die Hinzurechnungsbesteuerung von 1972 dringend an die Herausforderungen einer digitalisierten und arbeitsteiligen Wirtschaft angepasst werden. Die Gewerbesteuer muss im Kontext der europä-

ischen Harmonisierung reformiert und insbesondere die Hinzurechnung ertragsunabhängiger, substanzbesteuender Elemente zurückgeführt werden. Steuerpolitik ist Standortpolitik – das BMWi ist gefordert, an diesen Grundsatz innerhalb der Bundesregierung immer wieder neu und verstärkt zu erinnern.

- **Infrastruktur:** Jahrelang sind die Investitionen in die Bundesverkehrswege weit hinter dem Bedarf zurückgeblieben. Die Folge ist eine massive Kapazitätsüberlastung, die sich in Staus und Umwegfahrten (z. B. Brückensperrungen für den Lkw-Verkehr) mit all ihren volkswirtschaftlichen Schäden (Zeit- und Umweltkosten) ausdrückt. Es ist erfreulich, dass die Politik den Handlungsbedarf erkannt hat und die Investitionen bis 2020 auf ein bedarfsgerechtes Niveau hochfährt. Anders sieht es bei der „Digitalen Infrastruktur“ aus. Zum diesbezüglichen Handlungsbedarf macht das Papier keine Aussage, obwohl es in der Künstlichen Intelligenz „vermutlich die bislang größte Basisinnovation“ und im autonomen Fahren „eine entscheidende KI-Anwendung“ sieht. Dazu bedarf es aber massiver Anstrengungen beim Ausbau des 5G-Netzes. Ziel sollte es sein, bis spätestens 2025 alle Hauptverkehrswege und den urbanen Raum mit 5G abzudecken.

Zu diesen Punkten muss eine nationale Industriestrategie Antworten geben und klare Ziele mit Zeithorizonten definieren.

Essentials:

- Fachkräftebedarf sichern!
- Unternehmenssteuern senken!
- Energiekosten senken!
- Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen!
- Zu vorgenannten Punkten klare Ziele mit Zeithorizonten definieren!
- Straßennetz bis 2025 lückenlos mit 5G abdecken!

Forschungspolitik

Eine nationale Industriestrategie sollte Forschungspolitik als einen eigenen strategischen Hebel zur Stärkung der Industrie verstehen und nutzen. Dies ist in der NIS aber nicht der Fall. Forschung wird nur punktuell erwähnt.

Die F&E-Aufwendungen in Deutschland von derzeit 3 Prozent bis 2025 auf 3,5 Prozent des BIP hochzufahren, wozu sich die Bundesregierung im Frühjahr 2017 bekannt hat, bedarf jedoch der richtigen forschungs- und innovationspolitischen Rahmenbedingungen. Dazu gehören vereinfachte Förderprozeduren bei der Projektförderung (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 im November 2018 ein entsprechendes Positionspapier mit detaillierten Vorschlägen vorgelegt und steht für einen tiefergehenden Dialog hierzu jederzeit bereit.

Parallel zur Projektförderung bedarf es der Ergänzung durch eine steuerliche Forschungsförderung. Bis heute ist Deutschland eines der wenigen Länder in Europa, das seinen Unternehmen dieses Instrument nicht anbietet. Dabei stellt die Einführung einer steuerlichen Förderung von Forschung und Entwicklung ein wichtiges Signal zur Stärkung des Forschungsstandorts Deutschland dar. Die im Koalitionsvertrag vereinbarte Einführung einer steuerlichen Forschungsförderung zusätzlich zur bestehenden Projektförderung sollte daher so zügig wie möglich umgesetzt werden.

Wichtig ist eine nicht zu zaghafte Ausgestaltung, damit die Maßnahme im internationalen Wettbewerb um F&E-Standorte wahrgenommen wird und die erwünschten Spill-over-Effekte zur Erreichung des 3,5-Prozent-Ziels eintreten. Ziel muss es daher sein, eine Förderung aller Unternehmen unabhängig von ihrer Größe bzw. Mitarbeiterzahl zu ermöglichen.

Ein wichtiges Forschungsgebiet für die Zukunft ist neben der Batteriezellentechnologie und dem automatisierten Fahren auch die Entwicklung und Nutzung synthetischer Kraftstoffe. Die Entscheidung der EU, dass die Hersteller keine E-Fuels auf ihren individuellen Flottengrenzwert anrechnen dürfen macht Forschung im Bereich E-Fuels unrentabel. Dies zeigt, dass allein schon die politischen Rahmenbedingungen eine Weichenstellung zu Gunsten und zu Lasten bestimmter Technologien vornehmen und damit das politische Gebot der Technologieneutralität auch schon für die Forschung verletzen können. Nicht zuletzt wird mit dem höheren Anteil des Elektroantriebs ein Teil der automobilen Wertschöpfungskette aus Deutschland hinaus verlagert

(z. B. Batteriezellproduktion) – obwohl die NIS dem Erhalt „geschlossener Wertschöpfungsketten“ ausdrücklich eine hohe Bedeutung zumisst.

Im Rahmen der Sektorkopplung von Energie und Transport können synthetische, strombasierte Energieträger einen zusätzlichen Beitrag leisten. Der Wandel regenerativen Stroms zu chemischen Energieträgern (PtX) ermöglicht, das Energieangebot und die -nachfrage zeitlich und räumlich zu entkoppeln (bsp. langfristige Speicherung zum Ausgleich saisonaler Schwankungen von Stromangebot und -nachfrage). Vor diesem Hintergrund ist die Befähigung zur industriellen Produktion von regenerativ erzeugtem Wasserstoff der erste notwendige Prozessschritt für weitere Anwendungen.

Synthetische Kraftstoffe sind zudem vielseitig produzierbar und anwendbar. Ob gasförmig oder flüssig, von Wasserstoff über Gas bis zu Kerosin, Benzin oder Diesel können in den Produktionsverfahren erzeugt werden. Häufig können bestehende Distributionskanäle und Infrastrukturen genutzt werden. In der Technologie dazu ist Deutschland führend. Eine nationale Kraftstoffstrategie muss sehr viel stärker Investitionen in diesem Bereich fördern. Wir fordern die Bundesregierung auf, diese Technologie und die Nutzung der Kraftstoffe in einer kohärenten Strategie nach vorne zu bringen. Dazu gehört, neben weiterem Forschungsbedarf, Bedingungen für einen zeitnahen Markthochlauf für die E-Fuel-Produktion zu schaffen.

Essentials:

- F&E-Anwendungen in Deutschland auf 3,5 Prozent des BIP hochfahren!
- Vereinfachung der Förderprozeduren bei der Projektförderung!
- Einführung einer ergänzenden steuerlichen Forschungsförderung!
- Neben Batteriezelltechnologie und automatisiertem Fahren sind auch E-Fuels ein Forschungsgebiet der Zukunft!

Wettbewerbsrecht und ausländische Investitionen

Die NIS schlägt vor, das europäische und deutsche Wettbewerbsrecht zu überprüfen, um gegebenenfalls größere Unternehmen durch Fusionen zu ermöglichen. Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass die NIS das Wettbewerbsrecht daraufhin überprüfen will, ob hierdurch eventuell noch Potentiale zur Effizienzsteigerung von Unternehmen zu heben sind. Die Aussagen bedürfen aber einer Konkretisierung und angesichts möglicher ordnungspolitischer Bedenken einer ausführlichen Diskussion. Notwendig ist ein verlässlicher Rechtsrahmen, der kooperationswilligen Unternehmen Rechtssicherheit bietet. Mit einem Schwerpunkt auf den digitalen Bereich wurde in diesem Zusammenhang die Kommission „Wettbewerbsrecht 4.0“ eingerichtet, die bis Ende 2019 erste Handlungsempfehlungen vorlegen soll. Dabei sollen keine zusätzlichen regulatorischen Maßnahmen entwickelt werden. Der bestehende wettbewerbsrechtliche Rahmen bedarf einer Modernisierung, um diesen an die mit der Digitalwirtschaft verbundenen Herausforderungen anzupassen. Allerdings sollte dies in Form einer Weiterentwicklung des etablierten, einheitlichen wettbewerbsrechtlichen Rahmens geschehen und nicht in Form von eigenständigen, sektorspezifischen Regulierungen. Zudem zeigt sich aus der bisherigen Praxis, dass die Frage, ob das hiesige Wettbewerbsrecht die Bildung größerer Unternehmen durch Fusionen hemmt, nur von geringer Relevanz ist. Fusionsvorhaben wurden auch in der Vergangenheit nur in extrem seltenen Fällen von der EU-Kommission gestoppt – 2017 waren es zwei und 2016 eine. Deutlich mehr wurden im gleichen Zeitraum in den USA untersagt, was deren Innovationskraft dennoch nicht gebremst hat. Gerade das deutsche Beispiel mit seinem im internationalen Markt sehr erfolgreichen Mittelstand zeigt, dass der Erfolg eines Unternehmens nicht zwangsläufig mit der Größe wächst.

In diesem Zusammenhang ist auch zu diskutieren, inwieweit man ausländischen Akteuren das „Einkauf“ in deutsche Unternehmen ermöglichen soll. Diese Frage ist gerade vor dem Hintergrund der chinesischen Investitionen hochaktuell. Es ist richtig, dass sich das BMWi in seiner NIS ausdrücklich dazu bekennt, dies vorrangig die deutschen Unternehmen selbst entscheiden zu lassen, solange das staatliche Sicherheitsinteresse davon nicht betroffen ist. Wichtig ist, dass diese Selbstbindung auch streng ausgelegt wird und es nicht zu einem staatlichen „Technologie-Protektionismus“ kommt. Staatliche Investitionskontrollen dürfen kein Mittel der Industriepolitik sein. Die Überlegung, dass der Staat in „wichtigen Fällen“ von Unternehmensübernahmen mithilfe des Beteiligungsfonds Anteile der Unternehmen kaufen sollte, ist abzulehnen.

Essentials:

- Wettbewerbsrecht auch heute schon kaum ein Hindernis für Zusammenschlüsse zu Großkonzernen!
- Große Unternehmen sind nicht zwangsläufig erfolgreicher als kleine!
- Staatliche Investitionskontrolle darf kein Mittel der Industriepolitik werden!

Bedeutung der EU für eine Industriepolitische Strategie – Offensivere Interessenvertretung innerhalb der EU – Deutschland als Stimme der Industrie

Eine erfolgreiche deutsche Industriepolitik kann es am Ende nur geben, wenn es sich um eine europäische Politik handelt. Insofern ist es zu begrüßen, dass die europäische Industriepolitik auch bei den anstehenden EU-Gipfeln Thema sein wird. Deutschlands Rolle in der EU als Vorreiter und Impulsgeber ist wichtig, aber zugleich ist Deutschland für viele der Handlungsfelder zu klein. Handelspolitik kann nur von globalem Gewicht sein, wenn sie europäisch ist. Klimaschutzpolitik kann man nur europäisch erfolgreich betreiben. Auch Themen der Infrastruktur sind oft zielgerichteter im Kontext der EU umzusetzen. Die Investition in Super-Computer beispielsweise macht gemeinsam mit europäischen Partnern Sinn, denn nur gemeinsam haben wir das Investitionsvolumen, um global wettbewerbsfähig zu bleiben.

Dies setzt eine offensive Interessenvertretung und eine politische Führungsfunktion Deutschlands im politischen Gesetzgebungsprozess der EU voraus. Nicht um den Partnern vorgeben zu wollen, was sie zu tun oder zu lassen haben, sondern im Sinne einer inhaltlich klaren Ausrichtung und überzeugenden Vertretung. Die NIS erwähnt zwar die Bedeutung der EU, kommt aber über den Vorschlag der Bildung eines „Industrieministerrates“ nicht hinaus. Die konkreten Erfahrungen zeigen, dass Deutschland dieser Führungsrolle nicht offensiv genug nachkommt. Dies kann auch nicht durch die Schaffung eines neuen Gremiums gelöst werden.

Ein Beispiel ist die CO₂-Regulierung bei Pkw. Hier hat Deutschland viel zu spät mit einer Position in den Entscheidungsprozess eingegriffen. Ergebnis: Die Entscheidung haben dann andere Mitgliedstaaten ohne Deutschland getroffen. Das extrem scharfe Reduktionsziel für 2030 belastet vor allem Deutschland als den wichtigsten Standort für die Automobilproduktion in Europa. Die automobilproduktionsferneren Industrien anderer EU-Mitgliedstaaten sind davon kaum bis gar nicht betroffen. Besonders bedauerlich ist, dass Deutschland keine Anrechnung der Hersteller von (CO₂-armen bis -freien) E-Fuels auf ihren individuellen Flottengrenzwert durchsetzen konnte. Es wäre zu wünschen, dass Deutschland eine offensivere Interessenvertretung innerhalb der EU im Rahmen des Reviews der CO₂-Regulierung im Jahr 2023 übernimmt.

Essentials:

- Bundesregierung muss die Interessen Deutschlands und seiner Industrie auf EU-Ebene offensiver vertreten!
- Entwicklung einer Strategie hierzu, die über den Vorschlag, einen „Industrieministerrat“ zu bilden, hinausgeht!

Weltweit offene Märkte schaffen / Umgang mit Ländern ohne reine Marktwirtschaft

Der VDA begrüßt, dass sich die NIS zum Prinzip freier und offener internationaler Märkte bekennt. Dies ist angesichts der aktuellen Entwicklungen nicht selbstverständlich, und die NIS weist treffend darauf hin, dass nicht alle Wettbewerber allein auf marktwirtschaftliche Prinzipien setzen, sondern industriepolitische Strategien verfolgen, um Zugang zu Schlüsseltechnologien und Absatzmärkten sicherzustellen. Mit lediglich zwei Sätzen kommt das Bekenntnis zu freien und offenen internationalen Märkten allerdings deutlich zu kurz.

Unklar bleibt, was gemeint ist, wenn in der NIS darauf hingewiesen wird, dass freie Märkte „möglicherweise eigenen Unternehmen zum Nachteil“ gereichen können (S. 14). Möglicherweise sind damit z.B. Zollsenkungen der EU gemeint, durch die Wettbewerber Vorteile erhalten, oder das Beihilferecht. Hier ist aus Sicht des VDA eine gesamtwirtschaftliche und ordnungspolitische Betrachtung richtig, die den Wert des freien Handels und grenzüberschreitender Lieferketten schätzt. Dies gilt insbesondere für ein Exportland wie Deutschland, das sogar in besonderem Maße auf den freien Zugang zu den globalen Märkten angewiesen ist. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie ist stark auf den Export hin ausgerichtet. Deutsche Hersteller und Zulieferer exportieren über 75 Prozent ihrer in Deutschland hergestellten Produkte. Entsprechend leidet besonders Deutschland unter den zunehmend globalen protektionistischen Entwicklungen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass protektionistische Maßnahmen mit entsprechenden Gegenmaßnahmen beantwortet werden. Dies sollte keinesfalls in Europa zusätzlich gefördert werden.

Auch hier bleibt die NIS teilweise unklar, wenn sie auf einen „Erhalt geschlossener Wertschöpfungsketten“ anspielt. Für die Automobilindustrie würde das bedeuten, dass die gesamte Wertschöpfungskette vom Design, Produktion und Vertrieb in Deutschland bzw. in der EU stattfinden sollte. Das wäre aber genau die protektionistische Sichtweise, die wir bei anderen Wirtschaftspartnern kritisch sehen. Was die EU wirklich braucht, um sich als bedeutender Industriestandort im weltweiten Vergleich halten zu können, sind wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen. Stattdessen bedrohen heute steigende Kosten (s. o.) Deutschland und die EU als attraktive Produktionsstandorte.

Die im VDA organisierten Unternehmen der deutschen Automobilindustrie haben inzwischen über 2.500 Produktionsstätten im Ausland. Längst liegt die Produktion im Ausland über der in Deutschland (11,2 Mio. Pkw versus 5,1 Mio. Pkw). Aber dennoch ist die Beschäftigung im Inland weiter gewachsen. Dies gilt es zu würdigen und zu erhalten. Dabei kann es nicht darum gehen, zukünftige Wertschöpfungsanteile aus dem Ausland verhindern zu wollen. Denn auch wir setzen stark auf Export. Grundsätzlich

gilt, dass eine Volkswirtschaft nur das produzieren sollte, was sie kosteneffizienter produzieren kann als andere – und von außen einkaufen sollte, was andere effizienter produzieren können. Anderenfalls sind Wohlstandsverluste die Folge. Insofern sollte es nicht darum gehen, um jeden Preis alle Stufen einer Wertschöpfungskette im Inland zu halten. Dies wäre ein Rückfall in die Zeit des merkantilistischen Autarkiestrebens. Vielmehr sollte es darum gehen, die heimische Wirtschaft von künstlichen Wettbewerbsnachteilen (z. B. Stromkosten, Unternehmenssteuern) zu befreien, um damit eine Produktion auf möglichst vielen Wertschöpfungsstufen am Standort Deutschland kosteneffizient zu machen.

Der VDA begrüßt das Bekenntnis der NIS, weltweit Zölle und Abgaben zu senken und abzuschaffen, insbesondere für Industrieprodukte in allen Bereichen. Ergänzend ist der Abbau von nicht-tarifären Handelshemmnissen gerade für die Automobilindustrie von hoher Bedeutung. Dies erfordert zum einen, sich über die EU weiterhin aktiv um Verhandlungen zu Freihandels- und Investitionsabkommen mit wichtigen Partnern und Zukunftsmärkten sowie um eine zügige WTO-Reform zu bemühen. Dies bedeutet aber auch, die EU dazu zu bewegen, noch stärker ihr wirtschaftliches Gewicht einzusetzen, um von allen Ländern einen symmetrischen Marktzugang, einen besseren Schutz des geistigen Eigentums (Technologie-, Patent- und Markenschutz) und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Unternehmen in allen relevanten Märkten zu erreichen. Zugleich sollten Deutschland und die EU offen dafür sein, das Potential, das die neuen Märkte bieten, durch konstruktive politische Partnerschaft mit diesen Ländern zu fördern.

Essentials:

- Das Bekenntnis der NIS zu freien und offenen internationalen Märkten und Zollsenkungen ist zu begrüßen!
- Ihre Bedeutung für den Industriestandort Deutschland wird jedoch von der NIS – gerade im Verhältnis zu dem Raum, den die „gestalterischen“ Vorschläge in der NIS einnehmen – deutlich unterschätzt.
- Nicht nur Zollsenkungen, sondern auch der Abbau nicht-tarifärer Handelshemmnisse sind anzustreben!
- EU muss sich weiterhin aktiv um Verhandlungen zu Freihandelsabkommen mit wichtigen Partnern und Zukunftsmärkten bemühen und muss ihr wirtschaftliches Gewicht einsetzen, um bessere Marktzugangsbedingungen in China zu erreichen!

Weiteres Vorgehen



Die deutsche Automobilindustrie nimmt die Einladung zum Dialog über die Nationale Industriestrategie 2030 gern an und freut sich auf die Diskussion.

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	Mai 2019

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