

Politikbrief 01/2018

Informationsdienst für Entscheider in Politik und Wirtschaft



Inhalt

02

Technologieoffenheit als Leitmotiv und Voraussetzung für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität

04

CO₂-Regulierung post 2021: Wirksamer Klimaschutz erfordert technologieoffene Impulse für Innovationen und die Nutzung aller Optimierungspotenziale

06

Stadtluft: sachlich diskutieren, effektiv handeln

08

Die Konkurrenz schläft nicht – steuerpolitischer Handlungsbedarf in Deutschland

11

Where shall the trip go to? Was mit dem Brexit auf Automobilhersteller und -zulieferer zukommt

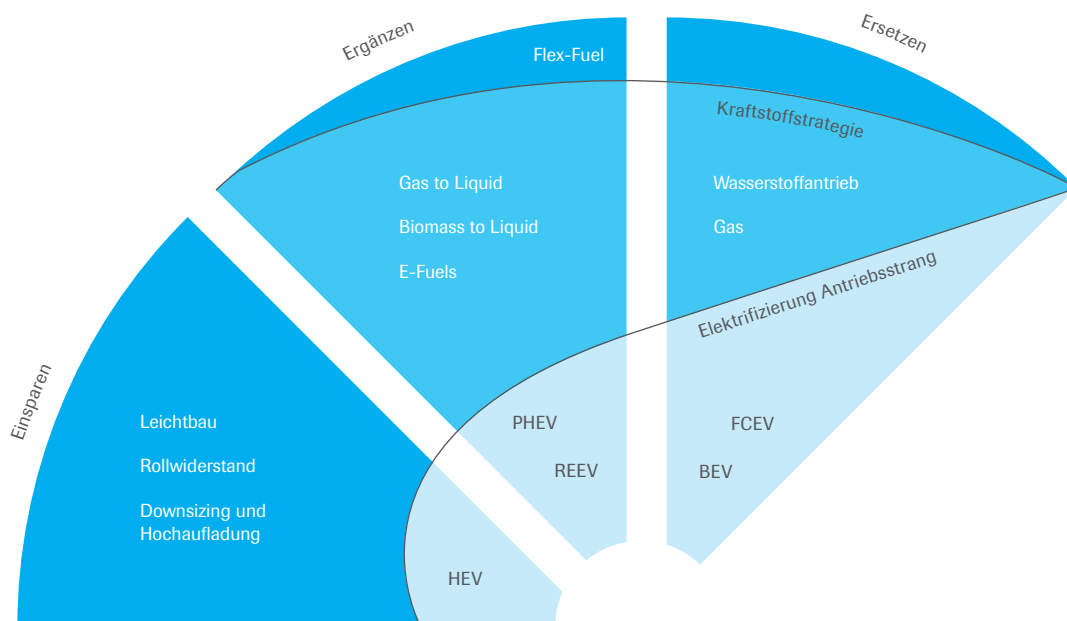
Technologieoffenheit als Leitmotiv und Voraussetzung für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität

Vielerorts wird bereits der Abgesang auf den Verbrennungsmotor angestimmt. Doch für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Wirtschafts-, Verkehrs- und Klimapolitik bleibt der moderne, effiziente und schadstoffarme Verbrenner unverzichtbar. Daher sollte und muss das Leitmotiv für die Mobilität von morgen Technologieoffenheit sein. Denn nur durch ein möglichst breites Spektrum an Antriebsarten und Kraftstoffen wird es möglich sein, die ambitionierten Klimaschutzziele Deutschlands und

der EU bis 2050 zu erreichen. Dazu verfolgt die deutsche Automobilindustrie seit Jahren ihre Fächerstrategie, die alle Optionen umfasst.

Der Elektromobilität kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Neben rein batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) stellen Plug-in-Hybride (PHEV) eine effiziente und lokal emissionsfreie Alternative dar. Bis 2020 verdreifachen die Hersteller ihr Angebot an E-Modellen auf über 100.

Fächerstrategie der deutschen Automobilindustrie



HEV = Hybrid Electric Vehicle

REEV = Range-extended Electric Vehicle

PHEV = Plug-in Hybrid Electric Vehicle

FCEV = Fuel Cell Electric Vehicle

BEV = Battery Electric Vehicle

Auch der Themen Reichweite und Infrastruktur nehmen sich die Unternehmen an. In den nächsten Jahren kommen E-Modelle auf den Markt, deren Reichweite über 500 Kilometer umfasst.

Ein weiterer wichtiger Baustein sind synthetische Kraftstoffe, sogenannte E-Fuels. Dabei handelt es sich um CO₂-neutrale Kraftstoffe, die auf Basis von erneuerbarem Strom hergestellt werden. E-Fuels haben einen weiteren großen Vorteil: Sie wirken auf den gesamten Fahrzeugbestand in der EU, nicht nur auf Pkw-Neuzulassungen. Dadurch könnten sie rasch einen erheblichen Beitrag zur CO₂-Senkung leisten. Sie sind, obwohl sie derzeit noch deutlich teurer sind als herkömmlicher fossiler Kraftstoff, ein unverzichtbares Element, um die sehr ambitionierten EU-Klimaziele 2050 zu erreichen.

Auch Erdgas ist für die deutsche Automobilindustrie ein wichtiger Bestandteil der Fächerstrategie. Für Pkw ist dabei komprimiertes Erdgas (CNG) eine vielversprechende Option, bei schweren Nutzfahrzeugen flüssiges Erdgas (LNG). Gegenüber Benzinern weist Erdgas einen CO₂-Vorteil von über 20 Prozent auf, gegenüber Dieselmotoren von bis zu 10 Prozent.

Eine weitere Option stellt die Brennstoffzelle dar. In Kombination mit dem Wasserstoffspeicher handelt es sich bei der Brennstoffzelle um eine emissionsfreie

Antriebstechnologie. Hinsichtlich Flexibilität und Komfort eröffnen sich Potenziale ähnlich denen eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. Damit diese Antriebsart ihren Marktanteil steigern kann, ist ein Aus- und Aufbau des Wasserstoff-Tankstellennetzes erforderlich.

Die Vielfalt an alternativen Antrieben und Kraftstoffen unterstreicht: Wer ernsthaft die Zukunft der Mobilität gestalten will, muss an das Thema technologieoffen herangehen. Wenig zielführend sind Ansätze, die bestimmte Antriebsarten vorschreiben oder gar verbieten wollen.

Wir haben es mit einem Langstreckenlauf zu tun, nicht mit einem Sprint. Bis Ende des Jahrzehnts investieren deutsche Hersteller und Zulieferer insgesamt 40 Milliarden Euro in alternative Antriebstechnologien. Damit die einzelnen Antriebsarten auch greifen können, bedarf es noch weiterer Weichenstellungen. Bei Elektromobilität, Erdgas und Brennstoffzelle müssen die private und öffentliche Infrastruktur ausgebaut werden, bei den E-Fuels fehlt derzeit noch eine strategische politische Agenda.

Um die Potenziale der verschiedenen Antriebe vollständig nutzen zu können, braucht es daher nicht nur eine starke Automobilbranche, sondern auch eine engagierte Politik. Nur mit einem konzertierten Ansatz von Bund, Ländern, Kommunen und Industrie kann die Mobilität der Zukunft erfolgreich gestaltet werden.

Studie zu E-Fuels

Zur Einschätzung des Potenzials von E-Fuels für einen klimaneutralen Verkehr in der EU hat der VDA bei der Ludwig-Bölkow-Systemtechnik (LBST) und der Deutschen Energie-Agentur (dena) eine Studie in Auftrag gegeben. Diese untersucht den zukünftigen Energiebedarf des europäischen Verkehrssektors sowie den dafür notwendigen Bedarf für den

Ausbau erneuerbarer Energieerzeugungskapazität. Die Studie ist online verfügbar unter:

<https://www.vda.de/de/services/Publikationen/«e-fuels»-studie---das-potenzial-strombasierter-kraftstoffe-f-r-einen-klimaneutralen-verkehr-in-der-eu.html>

CO₂-Regulierung post 2021: Wirksamer Klimaschutz erfordert technologieoffene Impulse für Innovationen und die Nutzung aller Optimierungspotenziale

Es war mit Spannung erwartet worden. Denn es ist das für die Automobilindustrie wichtigste Dossier der laufenden europäischen Legislaturperiode: die CO₂-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2021. Anfang November hat die Europäische Kommission ihre Pläne dazu im Rahmen ihres zweiten Mobilitätspakets veröffentlicht.

Demnach müssen die Hersteller die CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotten bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent verringern. Bis 2025 soll ein verbindliches Zwischenziel mit einer Reduktionsvorgabe von 15 Prozent gelten. Bei leichten Nutzfahrzeugen soll der CO₂-Ausstoß ebenfalls um 15 Prozent (2025) bzw. 30 Prozent (2030) sinken.

Diese Messlatten sind hoch gelegt, vielleicht zu hoch. Denn erstens stoßen die Möglichkeiten, sparsame Diesel und Benziner weiter zu optimieren, absehbar an die Grenzen des technisch und wirtschaftlich Machbaren. Zweitens werden immer weniger CO₂-sparende Dieselmotoren verkauft und drittens herrscht noch Unsicherheit bei der Elektromobilität. Wie alternative Antriebe in den kommenden Jahren von den Kunden angenommen werden und wie schnell die öffentliche Infrastruktur aufgebaut wird, ist derzeit noch unklar. Deswegen ist es aus heutiger Sicht fraglich, ob die vorgeschlagenen CO₂-Zielwerte zu erreichen sind.

Effektive Klimapolitik muss Kosteneffizienz und Wirtschaftlichkeit gewährleisten, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Dass Europa ambitionierte Klimaziele verfolgt, ist richtig, aber unser Kontinent darf sich nicht zu weit von anderen Regionen der Welt entfernen. Während China seine CO₂-Emissionen über alle Sektoren hinweg seit 1990 um 331 Prozent

erhöht hat, konnte die EU ihre Gesamtemissionen um fast 21 Prozent reduzieren. Die europäische Automobilindustrie wird im internationalen Wettbewerb stärker belastet als ihre Wettbewerber. So ist das von der EU gesetzte CO₂-Ziel für Pkw mit 95 Gramm pro Kilometer im Jahr 2020/2021 das schärfste weltweit. In den USA sind bis 2020 121 g CO₂/km vorgeschrieben, in China 117 Gramm, in Japan 105 Gramm. Schon heute verbrauchen neu zugelassene Pkw deutscher Konzernmarken rund ein Viertel weniger Kraftstoff als noch im Jahr 2007.

Vor allem das verbindliche Zwischenziel für 2025 überspannt den Bogen. Denn von 2021 bis 2025 sind es gerade einmal vier Jahre. Da die Pkw-Produktzyklen bei fünf bis sieben Jahren liegen, sind solche Vorgaben schwer umsetzbar. Bei Nutzfahrzeugen sind die Entwicklungs- und Produktzyklen mit bis zu zehn Jahren noch länger. Zudem unterscheidet sich der Markt für Transporter vom Pkw-Geschäft, weil er aus sich heraus auf CO₂-Effizienz getrimmt ist. Denn ein niedriger Kraftstoffverbrauch ist seit jeher entscheidendes Kaufargument. Dem sollte die Regulierung Rechnung tragen.

Um ihre starke Wettbewerbsposition auch künftig halten zu können, ist die Industrie auf einen politischen Rahmen angewiesen, der die Entwicklung von Innovationen konstruktiv und technologieoffen begleitet. Deswegen ist es richtig, dass die Kommission keine feste Verkaufsquote für E-Fahrzeuge vorgibt und stattdessen auf eine flexible Lösung mit Verrechnungsmöglichkeiten für emissionsarme Fahrzeuge setzt. Allerdings sollte das Anreizsystem so ausgestaltet sein, dass nicht nur reine Batteriefahrzeuge, sondern auch Plug-in-Modelle einen nennenswerten Bonus erhalten. Denn sie fahren im Schnitt genauso viel elektrisch wie reine

Elektrofahrzeuge und können damit genauso viel CO₂ sparen. Das zeigt eine aktuelle Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) und des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT).

Insgesamt reichen die Vorschläge der Kommission zur Förderung von Innovationen noch nicht weit genug. Gerade auch bei der Elektromobilität wären stärkere Impulse wünschenswert.

Um ähnlich große Fortschritte bei der CO₂-Reduktion wie bisher zu erzielen, muss der Markt für E-Fahrzeuge Fahrt aufnehmen. Wie schnell das geschieht, hängt von Rahmenbedingungen ab, die die Automobilindustrie nicht oder nur bedingt beeinflussen kann: Batterie-kosten, Ladeinfrastruktur, Kraftstoffpreise, öffentliche Beschaffung. Die Elektromobilität ist eine Gemeinschaftsaufgabe, bei der die Politik Verantwortung für den Aufbau der Ladeinfrastruktur übernehmen muss und die EU-Mitgliedstaaten diese Technologie mit einer aktiven, nachfrageorientierten Politik unterstützen sollten. Dazu gehört auch ein verstärktes Engagement im öffentlichen Beschaffungswesen. Nur mit einer gemeinsamen Kraftanstrengung von Industrie und Politik ist ein relevanter Elektrofahrzeuganteil von 15 bis 25 Prozent in Europa bis 2025 zu erreichen.

Das bisherige Konzept lässt zudem Reduktionspotenziale außerhalb der Fahrzeugtechnik, wie die Fahrweise oder den CO₂-Gehalt der genutzten Energieträger (Kraftstoffe, Strom), außen vor. Eine umfassende politische Strategie sollte die Effizienz über alle Antriebe und Kraftstoffe hinweg steigern. Gerade in Biokraftstoffen und Kraftstoffen auf Basis von Elektrizität aus erneuerbaren Energien (E-Fuels) liegt ein erhebliches CO₂-Reduktionspotenzial. Erdölunabhängige E-Fuels könnten zusätzlich zu alternativen Antrieben eine Option für eine klimaneutrale Mobilität der Zukunft sein. Um die übergeordneten Klimaschutzziele zu erreichen, sollten künftig nicht nur die Optimierung auf der Fahrzeugseite, sondern auch die Vorkette und die Nutzungsphase in den Blick genommen werden. Denn hier ist der Hebel viel größer: Die Verbesserung der Bestandsflotte um 1 Gramm – etwa durch einen CO₂-ärmeren Kraftstoff – ist so effektiv wie eine Verbesserung um 20 Gramm in der Neuwagenflotte.

Die Vorschläge der EU-Kommission müssen nun in einem regulären Mitentscheidungsverfahren durch Rat und Parlament bestätigt werden. Das heißt, die Abgeordneten des Europäischen Parlaments und die Regierungen der Mitgliedstaaten – allen voran die Bundesregierung – haben in dem Prozess die Möglichkeit, die Vorschläge der Kommission im Sinne eines ganzheitlicheren Ansatzes und der Innovationsförderung zu verbessern.

Umfassende CO₂-Senkung muss Blickfeld erweitern



Stadtluft: sachlich diskutieren, effektiv handeln

Weit oben auf der politischen Agenda befindet sich das Thema Luftreinhaltung. Im Mittelpunkt der hitzigen und teilweise wenig differenziert geführten Debatte steht der Diesel. Es ist dringend an der Zeit, die öffentliche Diskussion zu versachlichen.

Der moderne Diesel ist bis zu 25 Prozent sparsamer im Verbrauch und verursacht bis zu 15 Prozent weniger CO₂-Emissionen als ein Benziner. Damit hilft er überproportional, die europäischen CO₂-Ziele zu erreichen. Durch den serienmäßigen Einbau von Dieselpartikelfiltern bereits seit 2004 konnte zudem die Emission von Feinstaub stark reduziert werden. Seit der Einführung von Euro 5 im Jahr 2009 unterbieten Dieselfahrzeuge die Grenzwerte sämtlicher Emissionskomponenten wie Ruß, Kohlenwasserstoffe (HC) oder Kohlenstoffmonoxid (CO) gerade im Realbetrieb deutlich. Bei den Stickoxidemissionen (NO_x) haben sich mit der Einführung der Emissionsnorm Euro 6 nun auch deutliche Verbesserungen ergeben.¹ Trotzdem sind Dieselfahrzeuge noch für einen vergleichsweise hohen Anteil der Stickoxidemissionen im Straßenverkehr verantwortlich – und stehen darum im Zentrum der aktuellen Diskussion.

Dennoch gilt: Die Luft in den deutschen Städten ist heute sauberer denn je: Die verkehrsbedingten Stickoxidemissionen sind im Zeitraum 1990 bis 2015 laut Umweltbundesamt um 70 Prozent zurückgegangen – trotz signifikant gesteigerter Verkehrsleistung. Und wir machen weiter große Fortschritte: Die vorliegenden Daten deuten darauf hin, dass 2017 erstmals an allen deutschen Straßen die Vorgaben zur stündlichen Höchstgrenze eingehalten wurden. Es handelt sich beim Thema NO_x also nicht um ein flächendeckendes Problem, sondern es geht darum, dass an einigen Hotspots in Ballungsgebieten derzeit noch die zulässigen Jahresmittelwerte überschritten werden. Schon wenige Meter neben den Messstationen sind die NO_x-Werte oft bis um die Hälfte niedriger, wie die unabhängigen Forscher des Karlsruher Instituts für Technologie etwa in Stuttgart ermittelt haben.

Trotzdem werden von einzelnen Gruppierungen immer wieder flächendeckende Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ins Gespräch gebracht. Das ist umweltpolitisch verkehrt, weil Dieselfahrzeuge bei den meisten Emissionskomponenten gleich gut oder besser als Benziner sind. Zudem zeigt die neueste Dieseltechnologie (in Euro-6d-Fahrzeugen),

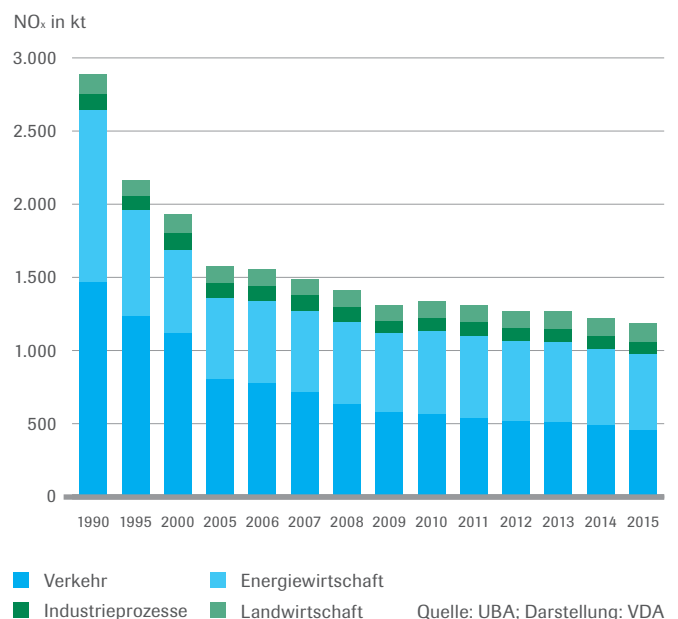
dass die NO_x-Schadstoff-Grenzwerte eingehalten werden – sowohl auf dem Prüfstand als auch auf der Straße. Doch die Verbotsdebatte verunsichert viele Menschen und auch viele mittelständische Unternehmen, die sich einen effizienten Diesel gekauft haben.

Bund, Länder, Kommunen und Industrie arbeiten intensiv daran, gemeinsam die Luftqualität in Städten weiter zu verbessern. Wir wissen, unter welchem Handlungsdruck die Städte beim Thema Luftreinhaltung stehen, und leisten unseren Beitrag zur Verbesserung der Situation.

Auf dem Dieseltreffen von Politik und Industrie im August 2017 wurden gemeinsam Maßnahmen beschlossen, die nun konsequent umgesetzt werden: Mit den kostenlosen Software-Updates von über fünf Millionen Diesel-Pkw, den Umstiegsprämien und der Erneuerung des Bestands können die NO_x-Emissionen im Straßenverkehr bis Anfang 2019 um etwa 12 bis 14 Prozent gesenkt werden.

NO_x-Emissionen in Deutschland

von 1990 bis 2015 nach Quellkategorien



¹ Laut ADAC EcoTest 2017 liegen die NO_x-Emissionen deutscher Hersteller im Bereich von 141 bis 488 mg/km. Die Euro-5-Emissionen liegen gemäß HBEFA 3.3. bei 906 mg/km. Dies entspricht einer Verbesserung um 84% bis 46%.

Außerdem beteiligen sich BMW, Daimler und der Volkswagen-Konzern am geplanten Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ der Bundesregierung. Mit diesen Mitteln sollen Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrs, alternative Antriebe und innovative Mobilitätsangebote gefördert werden. Darüber hinaus halten wir es für sinnvoll, eine rasche Erneuerung älterer Bus- und Taxiflotten durch Fahrzeuge der neuesten Schadstoffnorm zu fördern. Denn moderne Euro-VI-Busse stoßen auf der Straße 80 Prozent weniger NO_x aus als ihre Euro-V-Vorgänger, und sie sind zudem deutlich kraftstoffeffizienter. Eine Hardware-Nachrüstung ist nicht die erste Wahl, weil sie rechtliche Fragen aufwirft, unwirtschaftlich ist und technisch oft nur unbefriedigend gelöst werden kann.

Die Experten des aus dem Dieseltippel hervorgegangenen „Nationalen Forums Diesel“ empfehlen zudem zahlreiche Maßnahmen im Bereich Verkehrslenkung, Digitalisierung und Vernetzung. Laut einer Studie der Prognos AG kann zum Beispiel der Parksuchverkehr in Städten durch Digitalisierung deutlich reduziert werden. Dies birgt ein Einsparpotenzial von bis zu 50 Tonnen Feinstaub und bis zu 1.000 Tonnen NO_x pro Jahr (FAT-Schriftenreihe 271).

Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen haben wir selbst Initiativen mit Städten gestartet. In der 2016 vom VDA ins Leben gerufenen „Plattform Urbane Mobilität“ entwickeln Unternehmen und Städte gemeinsam Projekte, um Mobilität in Ballungsräumen auch in

Zukunft effizient, umweltschonend und sicher zu gestalten. Zudem sind wir gemeinsam mit unseren Herstellern und Zulieferern auf Städte zugegangen, die derzeit noch besonders kritische NO_x -Werte haben.

Im Rahmen dieser Städte-Initiative arbeiten wir gemeinsam an Lösungen, wie kurzfristig die Luftqualität in der jeweiligen Stadt verbessert werden kann. Das reicht von einer raschen Erneuerung der Flotten durch emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge über den Ausbau von Sharing-Angeboten der Industrie bis zu Verbesserungen der Verkehrssteuerung durch grüne Welle und Digitalisierung. Auch die Unternehmen selbst gehen neue Wege: Sie weiten beispielsweise ihr Angebot von Jobtickets aus, führen verstärkt Home-Office ein und unterstützen Fahrgemeinschaften.

Zusammen werden alle Maßnahmen dabei helfen, die Luft in den Städten in absehbarer Zeit entscheidend zu verbessern.

Schon heute sehen wir erste Erfolge bei den Stickoxidwerten: Am Stuttgarter Neckartor wurde 2017 erstmals die Zahl der erlaubten 18 Überschreitungsstunden des Stundenmittelwertes von $200 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ eingehalten. Lediglich drei Mal wurde der Grenzwert überschritten. Auch in München wurden die Vorgaben für den Stundenmittelwert erfüllt, der Jahresmittelwert hat sich zumindest verbessert. Die Luftqualität in den Städten wird also Schritt für Schritt besser. Offensichtlich wirken die Bestandserneuerung und das breite Angebotspaket der deutschen Hersteller.

Einladung zur 67. IAA Nutzfahrzeuge

Vom 20. bis 27. September 2018 öffnet die 67. Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) Nutzfahrzeuge ihre Tore in Hannover.

Als Treffpunkt für Entscheider, Medien und Automobilindustrie bietet die IAA Nutzfahrzeuge einen umfassenden Blick über die neuesten Trends und Entwicklungen. Über 2.000 Aussteller aus 52 Ländern und beeindruckende 332 Weltpremierer illustrieren die Vielfalt und Bedeutung der IAA. Als bedeutendste Leitmesse für Mobilität, Transport und Logistik ist die IAA Dreh- und Angelpunkt der Nutzfahrzeugwelt und zeichnet sich durch ein umfassendes Profil aus Innovationen, Ausstellern verschiedenster Gruppen und Branchen, fachkundigen Besuchern und Diskussionen aus. Die IAA verzeichnet eine höhere Internationalität als alle anderen Nutzfahrzeugmessen. Ihr Ziel und Anspruch ist es, bestmögliche Begegnungsplattform für Aussteller und Besucher zu sein.

Nach dem erfolgreichen Start 2016 wird auch in diesem Jahr die „New Mobility World Logistics“ angeboten, deren Themen auf der ganzen Messe zu finden sein werden. Im Rampenlicht stehen das vernetzte und automatisierte Fahren, emissionsfreie Antriebe, urbane Logistik, rasch steigende Mobilität und Transport. Zusätzlich geben wir der

„NMW Logistics“ noch mehr Raum in einem neuen eigenen Bereich. Im „NMW Lab18“ werden sich Start-ups präsentieren. Hinzu kommt ein umfangreiches Kongressprogramm mit Diskussionsforen. Auf der Demonstrationsfläche „New Mobility World LIVE“ führen Aussteller interessante neue Produkte, Services und Applikationen live vor.

Zu den Workshops „goING“ und „workING“ erwarten wir erneut Schüler und Lehrer aus ganz Deutschland zur Studien- und Berufsorientierung. Zusätzlich findet unsere Schulklassenaktion statt, die nicht nur einen günstigen Eintritt, sondern auch viele Materialien zur Vorbereitung des Messebesuchs bietet.

Die IAA ist als weltweit wichtigste Mobilitätsmesse auch bedeutende Plattform für politische Kommunikation. Zahlreiche Bundes- und Landespolitiker, Vertreter der EU sowie weitere internationale Gäste werden erwartet. Der VDA bietet individuelle Rundgänge für politische Mandatsträger und Mitarbeiter aus Ministerien und Behörden an. Informationen zu diesen Rundgängen gibt Kerstin Nasch aus dem VDA-Organisationsteam unter 030 897842401 oder nasch@vda.de. Weitere Details zur Messe und zu den IAA-Veranstaltungen werden kontinuierlich aktualisiert auf www.iaa.de.

Die Konkurrenz schläft nicht – steuerpolitischer Handlungsbedarf in Deutschland

Die deutschen Automobilhersteller und -zulieferer haben wirtschaftlich ein gelungenes Jahr hinter sich: 16,4 Millionen weltweit produzierte Pkw sind für die deutsche Automobilindustrie ein neuer Rekordwert. Dieser Erfolg ist weder in Stein gemeißelt noch für Deutschland ein Ruhekiten. Wer genau hinsieht, der erkennt: Einerseits stieg die Auslandsproduktion im vergangenen Jahr erneut deutlich an – um 7 Prozent auf 10,8 Millionen Einheiten. Andererseits ging die Inlandsproduktion leicht zurück – um 2 Prozent auf 5,6 Millionen Pkw (siehe Grafik). Das bedeutet im Umkehrschluss: Um international bestehen und die heimischen Standortkapazitäten von Herstellern und Zulieferern für die kommende Dekade aufrechterhalten zu können, müssen wir die Anstrengungen für Deutschlands Wettbewerbsfähigkeit wieder intensivieren. Das betrifft unter anderem die zu hohen Energiekosten und den Fachkräftemangel, aber auch die steuerpolitischen Rahmenbedingungen.

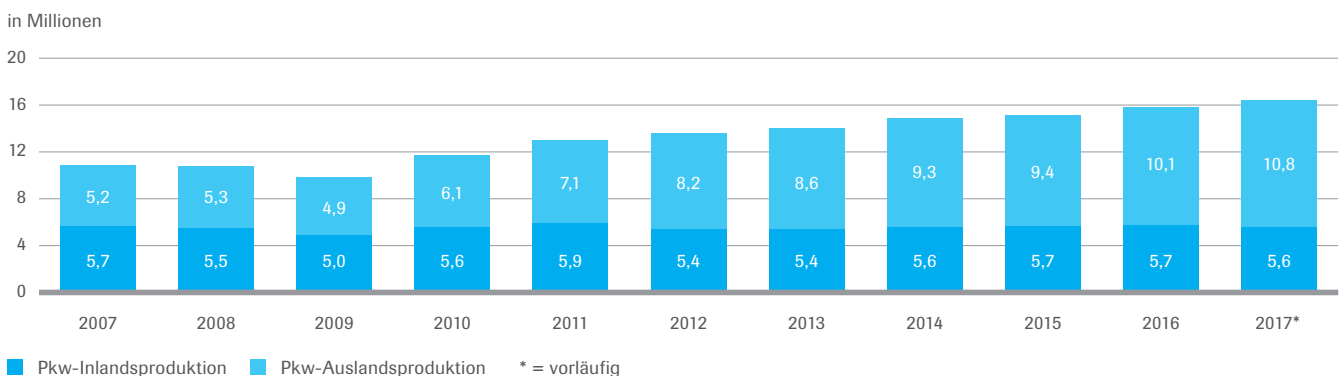
International wettbewerbsfähiges Steuerrecht

Ein Blick über den Atlantik zeigt exemplarisch, wie sich der globale Standortwettbewerb stetig verschärft. Im Nafta-Raum haben die deutschen Hersteller im Jahr 2017 erstmals mehr als 1,4 Millionen Light Vehicles

gefertigt, das ist ein Plus von 10 Prozent. Der Großteil davon (56 Prozent) wurde in US-Werken produziert, 44 Prozent liefen in Mexiko von den Bändern. Während die deutschen Unternehmen ihre Produktion jenseits des Atlantiks seit etlichen Jahren strategisch ausbauen, sinkt zugleich der Export aus Deutschland. Seit 2013 beträgt der Rückgang knapp ein Viertel oder rund 160.000 Light Vehicles. Mit der jüngst verabschiedeten Steuerreform haben die Vereinigten Staaten ein weiteres Zeichen gesetzt: Der US-Körperschaftsteuersatz wird künftig mit 21 Prozent deutlich unterhalb der etwa 25 Prozent liegen, die Unternehmen in den OECD-Staaten durchschnittlich auf ihre Gewinne zahlen. Zudem enthält das amerikanische Gesetzespaket mit verbesserten Abschreibungsregelungen und Verschärfungen für grenzüberschreitend tätige Unternehmen weitere Anreize, Konzernfunktionen und Investitionen in die USA zu verlagern.

Angesichts einer durchschnittlichen Unternehmenssteuerbelastung hierzulande von rund 30 Prozent ist Deutschland gefordert, nachzuziehen und ein international wettbewerbsfähiges Steuerrecht zu etablieren. Hierzu zählt insbesondere eine Reform des Außensteuerrechts („Hinzurechnungsbesteuerung“), um deutsche Unternehmen mit ihren Auslandsinvestitionen in ausländische Tochtergesellschaften nicht zu benachteiligen.

Pkw-Weltproduktion deutscher Konzernmarken 2007 – 2017



Unternehmensbesteuerung 2016 im internationalen Vergleich

Tarifliche Belastung des Gewinns von Kapitalgesellschaften 2016 (nominal) in Prozent (Körperschaftsteuern, Gewerbeertragsteuern und vergleichbare andere Steuern des Zentralstaats und der Gebietskörperschaften)

EU-Staaten							
Staaten	Zentralstaat	Gebietskörperschaften	Zusammen	Staaten	Zentralstaat	Gebietskörperschaften	Zusammen
Belgien ¹⁾	33,99	-	33,99	Malta	35	-	35
Bulgarien	10	-	10	Niederlande ¹⁾	25	-	25
Dänemark	22	-	22	Österreich	25	-	25
Deutschland	15,83 ²⁾	14 ³⁾	29,83	Polen	19	-	19
Estland	20 ⁴⁾	-	20	Portugal ¹⁾	21	1,5 ⁶⁾	22,5
Finnland	20	-	20	Rumänien ¹⁾	16	-	16
Frankreich	38	-	38	Schweden	22	-	22
Griechenland	29	-	29	Slowakei	22	-	22
Irland	12,5	-	12,5	Slowenien	17	-	17
Italien	27,5	3,9 ⁵⁾	31,4	Spanien ¹⁾	25	-	25
Kroatien	20	-	20	Tschechien	19	-	19
Lettland	15	-	15	Ungarn ¹⁾	19	2 ⁷⁾	20,62
Litauen ¹⁾	15	-	15	Vereinigtes Königreich ¹⁾	20	-	20
Luxemburg ¹⁾	22,47	6,75	29,22	Zypern	12,5	-	12,5
Andere Staaten							
Japan ¹⁾	23,4	10,6 ⁸⁾	32,26	Schweiz (Zürich)	8,5 ⁹⁾	17,52 ⁹⁾	20,65
Kanada (Ontario)	15	11,5	26,5	USA (Staat New York) ¹⁾	35	7,1 ¹⁰⁾	39,23
Norwegen	25	-	25				

1) Diese Staaten wenden ermäßigte Tarifeingangssätze oder weitere andere Sondersätze an.

2) Inklusive 5,5% Solidaritätszuschlag.

3) Gewerbesteuer bei einem Hebesatz von 400%. Der gewogene Durchschnittshebesatz 2015 betrug 399%.

4) Gewinnausschüttungsteuer; 0% bei Thesaurierung.

5) Standardsatz IRAP; Bemessungsgrundlage ist – anders als bei Staatssteuer – die Wertschöpfung, nicht der Gewinn; ein Teil der IRAP mindert als Betriebsausgabe die Bemessungsgrundlage der Körperschaftsteuer.

6) Gemeindefzuschlag (maximal 1,5% auf den Gewinn).

7) Gewerbesteuer; mindert als Betriebsausgabe die Bemessungsgrundlage der Körperschaftsteuer.

8) Einschließlich – bei Steuer des Zentralstaats – abzugsfähiger Gewerbesteuer (Business Tax, hier 8,04%) und Zuschläge der Präfekturen und Gemeinden auf die Steuer des Zentralstaats (hier Durchschnittswert).

9) Steuern mindern die eigene Bemessungsgrundlage.

10) Ohne die nur in der Stadt New York erhobene New York City General Corporation Tax i. H. v. 8,85%.

Steuerliche Forschungsförderung einführen

Zahlreiche Länder in der EU haben eine steuerliche Forschungsförderung geschaffen. Hier muss Deutschland zur Sicherung seiner F&E-Standorte gleichziehen und ergänzend zur projektbezogenen Forschungsförderung eine Steuergutschrift für F&E-Personalaufwand einführen. Diese muss für alle Unternehmen – unabhängig von der Größe – gelten, die im Bereich Forschung und Entwicklung aktiv sind. Dies wäre ein wichtiges politisches Signal für den technologischen Fortschritt in Deutschland und für die deutschen Standorte unserer Automobilhersteller und -zulieferer. Die weltweiten F&E-Aufwendungen der Automobilindustrie stiegen laut jüngsten Zahlen im Jahr 2016 auf 40,2 Milliarden Euro. Wir wollen, dass dieses F&E-Engagement in Deutschland eher wächst als sinkt.

Gewerbe- und Unternehmenssteuern modernisieren

Die Gewerbesteuer ist eine Sonderbelastung deutscher Unternehmen im internationalen Vergleich, sie verursacht hohen administrativen Aufwand und ruft unbillige Verteilungswirkungen zwischen den Kommunen hervor. Eine grundlegende Reform der Gewerbesteuer ist daher überfällig und ebenso geboten wie eine Reform der Kommunalfinanzen. Ziel sollte eine moderne Gemeindefinanzierung sein, die den Anforderungen des Unternehmenssteuerrechts und dem flexiblen Finanzbedarf der Kommunen gerecht wird. Hierfür kommt ein Ersatz der Gewerbesteuer durch einen Zuschlag zur Einkommen- und zur Körperschaftsteuer in Betracht. Zumindest sollten die systemwidrigen ertragsunabhängigen Elemente der Gewerbesteuer – die sogenannten gewerbesteuerlichen Hinzurechnungen – beseitigt oder begrenzt werden. Investitionsfeindliche Steuern auf Fremdfinanzierungskosten schaden dem Wirtschaftsstandort Deutschland.

Markthochlauf der Elektromobilität weiter forcieren

Auch um die politisch hochgesteckten Ziele für die Elektromobilität zu verfolgen, kann der steuerliche Rahmen entscheidende Impulse setzen. Die deutsche Automobilindustrie treibt die Elektromobilität mit großem Engagement voran. Der Hochlauf in Deutschland ist erkennbar, der Absatz hat sich gegenüber dem Vorjahr verdoppelt. Bis zum Jahr 2020 werden die deutschen Hersteller ihr Modellangebot von E-Autos auf über 100 mehr als verdreifachen. Um diesen Anstrengungen zum Erfolg zu verhelfen, sind ein rascher Aufbau der Ladeinfrastruktur und kluge steuerliche Anreize gefragt. Daher gilt es, die Befreiung von der Kfz-Steuer über das Jahr 2020 hinaus zu verlängern und auch auf Hybridelektrofahrzeuge zu erstrecken. Gleiches gilt für die bis 2020 befristete Steuerbefreiung des Ladestroms, der beim Arbeitgeber kostenlos oder verbilligt bezogen wird.

Diesel-Besteuerung mittelfristig fortführen

Der moderne Diesel-Pkw hat gegenüber einem vergleichbaren Benziner einen geringeren Verbrauch und einen niedrigeren CO₂-Ausstoß. Er ist daher gerade in den unmittelbar vor uns liegenden Jahren besonders wichtig, um die anspruchsvollen CO₂-Ziele der EU für das Jahr 2021 zu erreichen.

Beim Blick auf die Mineralölsteuersätze sollte ebenfalls berücksichtigt werden, dass die Kfz-Steuer für Diesel-Pkw deutlich höher ist als für Pkw mit Ottomotor. Erst mit einer höheren Jahreslaufleistung werden die Nachteile der höheren Kfz-Steuer durch die geringere Steuerbelastung des Dieselmotors kompensiert. Eine kurzfristige Anhebung der Mineralölsteuer für den Diesel würde besonders das Gewerbe, etwa Speditionen, Handwerker und Taxifahrer, aber auch viele Pendler und Verkehrsbetriebe treffen. Mit Blick auf das nächste Jahrzehnt ist zwar eine schrittweise Neuordnung des Steuersystems denkbar, sie bedarf aber zwingend einer sorgfältigen Vorbereitung.

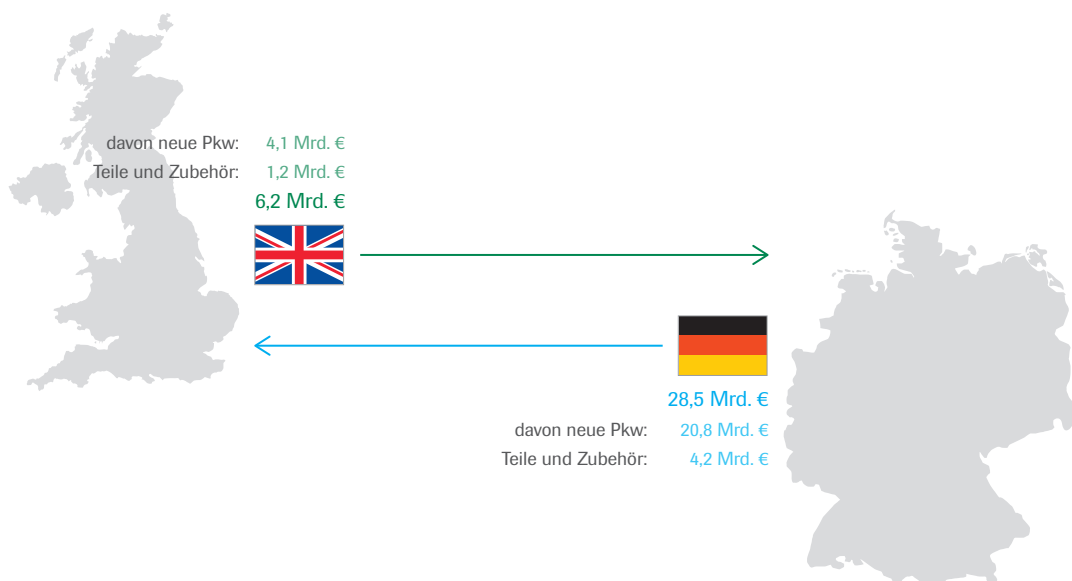
Abschließend bleibt festzuhalten: Als Industrie- und Exportland steht Deutschland inmitten eines – schon unternehmensinternen – weltweit wachsenden Wettbewerbs um seine heimischen Standorte. Beim steuerpolitischen Rahmen besteht an wichtigen Stellen dringender Handlungsbedarf, um international konkurrenzfähig zu bleiben und zugleich die unternehmerische Rechts- und Planungssicherheit zu verbessern. Mit Blick auf aktuelle Steuereinnahmen auf Höchstniveau ist es nun Zeit, neben dem Kampf gegen wirklichen Steuermisbrauch endlich auch notwendige Strukturreformen anzupacken.

Where shall the trip go to? Was mit dem Brexit auf Automobilhersteller und -zulieferer zukommt

Der EU-Gipfel am 15. Dezember 2017 hat die zweite Phase der Brexit-Verhandlungen eingeläutet. Bis Herbst 2018 soll ein Vertrag über den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU unter Dach und Fach gebracht werden – falls die Briten nicht doch noch Abstand von ihrer ursprünglichen Brexit-Entscheidung nehmen. Vor allem in Großbritannien und Nordirland, aber auch in den Ländern der EU 27 muss jetzt auf die unmittelbaren Folgen eines Brexits für den Alltag der Unternehmen hingewiesen werden. Wie verändert der Austritt die Betriebspraxis der deutschen Automobilhersteller und -zulieferer? Klar ist: Alle Bereiche sind betroffen – von A wie Altautoverwertung bis Z wie Zölle.

Die deutsche Automobilindustrie macht sich dafür stark, dass die Partnerschaft mit dem Vereinigten Königreich so eng wie möglich bleibt. Das gilt für die Bereiche des Handels und der Investitionen, aber auch für die regulatorische Zusammenarbeit. Doch bereits jetzt sind negative Effekte des Brexits spürbar – sowohl auf der Insel als auch auf dem Kontinent: Seit dem Brexit-Votum im Sommer 2016 hat das Pfund gegenüber dem Euro um 12 Prozent an Wert verloren. Die Inflationsrate im Vereinigten Königreich stieg im November 2017 auf 3,1 Prozent – der höchste Stand seit fast sechs Jahren. Die Pkw-Exporte aus Deutschland ins Vereinigte Königreich gingen im Zeitraum Januar bis November 2017 um 4 Prozent

Deutschlands automobiler Handel* in Werten (2016)
Automobiler Handel Deutschland – UK



* Umfasst Kraftwagen (Pkw, Nkw), Fahrgestelle mit Motoren, Motoren und Motorenteile, Karosserien und Anhänger sowie Kfz-Teile und Zubehör.

zurück. Die Pkw-Exporte aus dem Vereinigten Königreich in die gesamte Welt liegen nach elf Monaten zwar auf Vorjahresniveau, allerdings ging die Produktion um 2 Prozent zurück. In den vergangenen Monaten ist deutlich geworden: Vom Brexit profitiert niemand.

Deutschland exportiert in kein Land mehr Pkw als in das Vereinigte Königreich. In den ersten elf Monaten des vergangenen Jahres waren es 725.400 Pkw. Nach einem harten Brexit wäre Großbritannien ein Drittland mit einem EU-Außenzoll von 10 Prozent für Pkw. Im Jahr 2016 wurden neue Pkw im Wert von über 20 Milliarden Euro aus Deutschland nach Großbritannien exportiert. Bereits nach grober Rechnung würden damit rund 2 Milliarden Euro zusätzliche Zollkosten pro Jahr bei den Automobilherstellern entstehen. Hinzu kommen Zölle auf Kfz-Teile und Zubehör, für die ein EU-Zollsatz zwischen 2 und 5 Prozent gilt.

Der Automobilstandort Vereinigtes Königreich ist ebenfalls auf Exporte und damit auf einen offenen Zugang zu den europäischen Pkw-Märkten angewiesen: Von den knapp 1,7 Millionen Pkw, die 2016 dort gefertigt wurden, gingen fast 80 Prozent in den Export (1,4 Millionen Einheiten). Mit 56 Prozent (758.000 Einheiten) wurde der Großteil der exportierten Pkw in die Europäische Union verschifft. Zu den britischen Ausfuhren zählt auch ein Großteil der mehr als 220.000 Pkw, die deutsche Automobilhersteller 2016 im Vereinigten Königreich produzierten. Mit rund 100 Produktionsstandorten sind deutsche Konzernmarken und viele Zulieferer im Vereinigten Königreich vertreten.

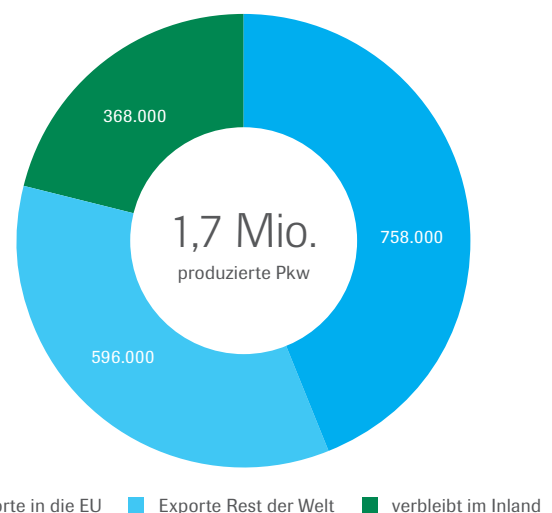
Die zusätzlichen Zollkosten würden den deutsch-britischen Handel deutlich belasten. Eine weitere Herausforderung für die Unternehmen ist es, die Lieferkette ins und aus dem Vereinigten Königreich sicherzustellen. Die Zeit bis zum offiziellen Austritt wird kaum ausreichen, um die entstehenden Probleme einer Zollabwicklung zu lösen. Neue Formalitäten, wie zum Beispiel Ein- und Ausfuhranmeldungen für den bilateralen Warenverkehr, bedeuten hohen zeitlichen und organisatorischen Aufwand für die Unternehmen. Es müssen dringend praxisnahe Lösungen für die Zeit nach der Übergangsphase gefunden werden.

Unabhängig davon, ob das zukünftige Verhältnis zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU durch ein umfassendes Freihandelsabkommen oder durch eine Zollunion geregelt wird, werden Unternehmen im grenzüberschreitenden Warenverkehr eine Zollabwicklung durchführen müssen. Deshalb muss ein vereinfachtes Verfahren zur Zollabwicklung etabliert werden, das einen reibungslosen Warenverkehr ohne zusätzlichen administrativen Aufwand für Unternehmen und Zollbehörden in der EU und im Vereinigten Königreich garantiert. Es soll ermöglichen, dass Waren den Beteiligten jederzeit – ohne Unterbrechung des Warenflusses – zur Verfügung stehen und insbesondere Materiallieferungen für Produktionsstandorte rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die entstehenden praktischen Probleme der Unternehmen zeigen, dass eine vernünftige Übergangslösung dringend notwendig ist. Rechtssicherheit und Kontinuität in allen Regulierungsfragen müssen unbedingt sichergestellt werden.

Die deutsche Automobilindustrie setzt sich weltweit mit aller Kraft gegen Zölle und nichttarifäre Handelshemmnisse ein. Es wäre mehr als nur wünschenswert, die eng verflochtenen Wertschöpfungsketten mit Großbritannien aufrechtzuerhalten. Doch im Falle des Brexits gilt für die EU eine unumstößliche wirtschaftliche und politische Priorität: der Zusammenhalt der verbleibenden 27 Mitgliedstaaten.

Ver. Königreich: Pkw-Produktion und -Exporte (2016)
Pkw-Produktion im Vereinigten Königreich und Zielmärkte (2016)



Quelle: SMMT

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 scheel@vda.de
Redaktion	Tineke Geywitz, Dr. Christoph Muhle Grundsatzfragen, Koordinierung und strategische Planung geywitz@vda.de, muhle@vda.de
Mitarbeiter dieses Politikbriefs	Sandra Courant, Ralf Diemer, Stefanie Hennig-Senft, Dr. Martin Koers, Benjamin Krause, Angela Mans, Dr. Michael Niedenthal, Eckehart Rotter, Dr. Jakob Seiler, Dr. Monika Wünnemann
Satz/Layout	DANGEROUS. Werbeagentur GmbH
Stand	Januar 2018



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 Adresse können Sie auch die gespeicherten Daten erfragen oder der Nutzung Ihrer Daten zum Zwecke der Zusendung von Informationen widersprechen.