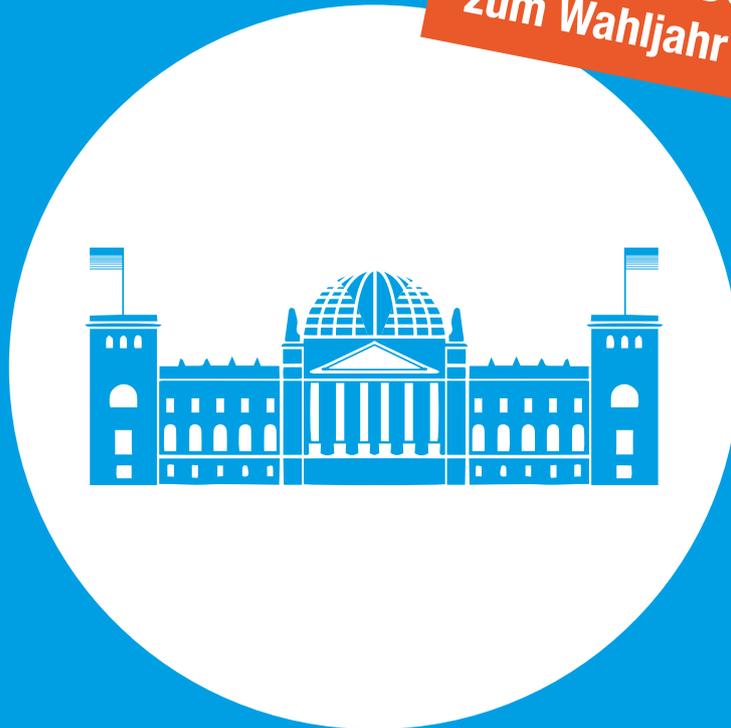




BDI

Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.



Handlungsempfehlungen der Deutschen Industrie für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages

Für eine starke Industrie, die auch morgen
Zukunft gestaltet

Zehn Kernbotschaften zum Wahljahr 2017

National

- **Digitalisierung**
Infrastruktur wie Breitband und 5G zügig weiter ausbauen.
- **Forschung und Entwicklung (FuE)**
Steuerliche Forschungsförderung ankurbeln, FuE-Quote bis 2021 auf 3,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts erhöhen.
- **Mobilität**
Digitalisierte, innovative und emissionsarme Verkehrssysteme auf leistungsfähigen Infrastrukturen durch technologieoffene Fortentwicklung stärken.
- **Energiepolitik**
Finanzierung der Energiewende überprüfen, Energiekosten wettbewerbsfähig machen und beim Strommarktdesign auf Marktkräfte setzen.
- **Sicherheit und Verteidigung**
Hightech-Industrie durch EU-weit harmonisierte Rüstungsexportbestimmungen stärken.

Europäisch

- **Digitalisierung**
Digitalen Binnenmarkt durch einheitlichen Rechtsrahmen und verstärkte Investitionen in digitale Infrastrukturen zügig verwirklichen.
- **Europäischen Energie- und Klimapolitik verzahnen**
EU-Emissionshandel als Leitinstrument etablieren.
- **Finanzen**
Euro-Zone durch Europäischen Währungsfonds stärken.

International

- **Weltwirtschaft**
Globalisierung auf Grundlage unserer Werte und Standards durch EU-Freihandelsabkommen gestalten.
- **Unternehmensteuerreform**
Standortwettbewerb annehmen, überfällige Strukturreformen forcieren.



Digitalisierung

Infrastruktur wie Breitband und 5G zügig weiter ausbauen

Argumentation

Die vielseitigen digitalen Anwendungen der Industrie, z. B. bei Industrie 4.0, Smart Health oder Smart Mobility, erfordern Qualität und Zuverlässigkeit. Sie sind auf Gigabit-Datenraten, niedrige Verzögerungszeiten und möglichst geringe Schwankungen in den Netzen angewiesen. Die Breitbandversorgung – nicht zuletzt mittelständischer Unternehmen im ländlichen Raum – hinkt jener in Städten deutlich hinterher. Weniger als ein Drittel der Unternehmen auf dem Land verfügen über die für sie notwendigen 50 Megabit pro Sekunde. Das ist besorgniserregend. Schließlich befinden sich rund 70 Prozent aller Industriearbeitsplätze auf dem Land. Zudem sind viele Anwendungen – z. B. im Bereich der digitalen Mobilität oder der digitalen Gesundheit – auf flächendeckende Hochleistungsnetze angewiesen. Als führende Industrienation muss sich Deutschland mit seiner durchschnittlichen Verbindungsgeschwindigkeit von 14,6 Megabit pro Sekunde daher stärker an Spitzenreitern wie Südkorea (Vergleichswert: 26,1 Megabit pro Sekunde) orientieren.

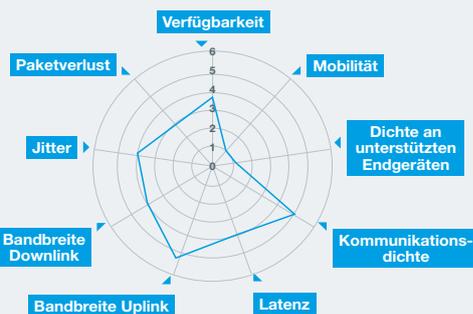
Hintergrund

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in einer digitalen Welt zu sichern, müssen konvergente, gigabitfähige Infrastrukturen flächendeckend bedarfsgerecht verfügbar sein. Viele Anwendungen für Industrie 4.0, Smart Health oder Smart Mobility sind auf Qualitätsmerkmale wie Datenraten im Down- und Upload bis in den Gigabit-Bereich, niedrige Latenzzeiten, minimales Jitter und Zuverlässigkeit angewiesen. Im Festnetz werden Glasfaser- sowie entsprechend leistungsfähige Anschlüsse Elemente dieses „Gigabit-Technologiemixes“ sein. Im Mobilfunk werden große Hoffnungen in die Netze der 5. Generation (5G) gesetzt. Denn: 5G ist nicht nur eine Weiterentwicklung von 4G, sondern ermöglicht neuartige Dienste. Es schafft das „Netz der Netze“, indem es Festnetz und Mobilfunk sowie Infrastruktur von Anbieter A und B integriert. Dadurch können nahtlose Konnektivität – insbesondere in der Fläche – und die flexible Bereitstellung unterschiedlicher Qualitätsparameter gewährleistet werden.

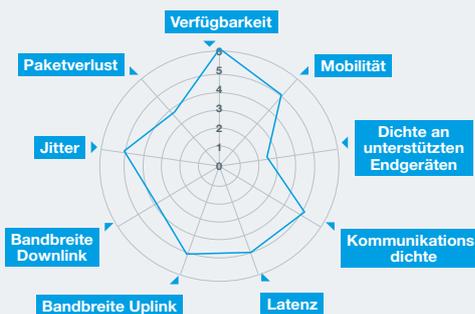
Angesichts der großen Bedeutung einer hochleistungsfähigen digitalen Infrastruktur für unsere Wettbewerbsfähigkeit ist es besorgniserregend, dass Deutschland bei der durchschnittlichen Verbindungsgeschwindigkeit (14,6 Mbit/s) im internationalen Vergleich lediglich einen Platz im Mittelfeld belegt. Als führende Industrienation müssen wir uns an Spitzenreitern wie Südkorea (26,1 Mbit/s) orientieren (*Akamai 2016. State of the Internet Q4 2016 Report*). Ebenfalls beunruhigend ist, dass die Breitbandversorgung im ländlichen Raum deutlich hinterherhinkt. Hier verfügen nur 29 % der Unternehmen über ≥ 50 Mbit/s („Privatverfügbarkeit an Gewerbestandorten in Deutschland“ in: TÜV Rheinland 2015, *Bericht zum Breitbandatlas Ende 2015*). Überdies sind viele Anwendungen z. B. im Bereich Smart Mobility oder Smart Health auf flächendeckende Hochleistungsnetze angewiesen. Daher sollte sowohl die Anbindung des städtischen als auch des ländlichen Raums sowie entlang der Verkehrswege vorangetrieben werden.

Beispiele für künftige Anforderungen an die digitale Infrastruktur

Wartung mittels Augmented Reality-System



Kollaboratives autonomes Fahren



(Anwendungsszenarien aus der Studie Fraunhofer FOKUS 2016. Netzinfrastrukturen für die Gigabitgesellschaft)



Forschung und Entwicklung (FuE)

Steuerliche Forschungsförderung ankurbeln, FuE-Quote bis 2021 auf 3,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts erhöhen

Argumentation

Anreize für Forschung und Entwicklung (FuE) sind der Schlüssel für dauerhaften Innovationserfolg. Digitalisierung und Globalisierung lassen den Innovationsdruck erheblich ansteigen. Wir sind damit auf steigende – private und öffentliche – FuE-Investitionen in Infrastrukturen und zukunftsweisende Innovationsfelder angewiesen. Die in Deutschland bewährte FuE-Projektförderung muss ergänzt werden. Es fließen nach wie vor deutlich zu wenig FuE-Bundesmittel in die Förderung der Unternehmen. Seit dem Jahr 1991 ist sogar eine Reduzierung der staatlichen Mittel an der von den Unternehmen selbst durchgeführten FuE zu verzeichnen. Dieser Trend muss gestoppt werden. Die Ausweitung der FuE-Investitionen auf 3,5 Prozent vom BIP liefert dafür auch genügend Spielraum. Auf den Staat entfallen davon ein Drittel, also gut 5 Mrd. Euro. Genug Mittel, um in Deutschland die dringend benötigten steuerlichen Anreize für mehr Forschung und Entwicklung, gerade auch im Mittelstand, auszulösen. Dieses Instrument wird europa- und weltweit von nahezu allen Staaten erfolgreich genutzt und von OECD und Europäischer Kommission sogar empfohlen. Im Gegensatz zu steuerlichen FuE-Förderungen unterliegen alle anderen FuE-Förderprojekte der strengen beihilferechtlichen Kontrolle der EU-Kommission. Der aktuelle Wettbewerbsnachteil zu Lasten deutscher Unternehmen und steuerliche Hemmnisse für den Standort Deutschland müssen dringend beseitigt werden. Dies sollte insbesondere durch die Einführung einer volumenbasierten Steuergutschrift für FuE-Aufwendungen erreicht werden. Eine steuerliche Forschungsförderung in Höhe von zehn Prozent führt zu einer Ausweitung der FuE-Tätigkeit der Unternehmen um etwa 14 Prozent. Langfristig sind zusätzliche Steuermehreinnahmen sogar höher als kurzfristige fiskalische Kosten.

Hintergrund

Der BDI fordert die Einführung einer steuerlichen FuE-Förderung in Form einer Steuergutschrift zusätzlich zur bestehenden FuE-Projektförderung.

In einem ersten Schritt könnte die steuerliche FuE-Förderung in Höhe des FuE-Personalaufwands (Investition in Know-How) gegen die Steuerschuld verrechnet werden, um die fiskalische Wirkung aufzufangen. Eine Verrechnung mit der Lohnsteuerschuld bietet nicht nur eine möglichst unbürokratische Umsetzung, sondern führt zu unmittelbaren (monatlichen) Liquiditätseffekten. Bei Personengesellschaften wäre damit der Liquiditätseffekt zudem auf Gesamthandsebene sichergestellt.

In einem zweiten Schritt müssen bestehende Hemmnisse privater FuE-Aktivitäten im Ertragsteuerrecht sukzessive abgebaut werden, hier insbesondere gewerbliche Hinzurechnungen und die Besteuerung von Funktionsverlagerungen (vgl. „360-Grad-Analyse“ von BDI/ZVEI: http://bdi.eu/media/themenfelder/steuerpolitik/publikationen/20170116_Broschuere_BDI_ZVEI_360-Grad-Check.pdf).

Eine breite und technologieoffene steuerliche FuE-Förderung wirkt: Im Ergebnis der BDI/ZVEI 360-Grad-Studie lässt sich empirisch abgesichert davon ausgehen, dass eine Steuergutschrift in Höhe von 10 % zu einer Ausweitung der FuE-Tätigkeit der Unternehmen um

etwa 14 % führt. Bei längerfristiger Betrachtung wird die kurzfristige fiskalische Wirkung sogar durch Steuermehreinnahmen überkompensiert. Wird die steuerliche FuE-Förderung auf den Personalaufwand (Förderhöhe 10 %) fokussiert, wäre mit Steuermindererinnahmen von rund 2,2 Mrd. Euro zu rechnen. Unter einer dynamischen Miteinrechnung der prognostizierten Wohlfahrts- und Wachstumseffekte liegt die Aufkommensminderung sogar unter zwei Mrd. Euro. Zudem zeigt sich, dass die Ausgaben für private FuE-Investitionen um rund ein Prozent steigen, falls Kosten für FuE um ein Prozent reduziert werden.

Eine steuerliche FuE-Förderung in Form einer Steuergutschrift wird sowohl von der EU-Kommission, als auch von der Expertenkommission Forschung und Innovation (EFI) explizit empfohlen und findet Unterstützung seitens des Bundeswirtschaftsministeriums (BMWi) und des Bundesforschungsministeriums (BMBF). Sie ist darüber hinaus mit den bestehenden EU-Beihilfebestimmungen vereinbar. Die bestehende Projektförderung ist selektiv und insbesondere mit Blick auf kürzer werdende Innovationszyklen als alleiniges Mittel längst nicht mehr zielführend.

Mobilität



Digitalisierte, innovative und emissionsarme Verkehrssysteme auf leistungsfähigen Infrastrukturen durch technologieoffene Fortentwicklung stärken

Argumentation

Die Transportnachfrage für Güter steigt, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen wachsen stetig. Deshalb muss es uns gelingen, die Mobilität nachhaltig und emissionsarm zu gestalten. Die deutsche Industrie forciert diesen Prozess durch innovative Technologien und verbesserte Effizienz. Sie ist zugleich auf zuverlässige und effiziente Logistikketten angewiesen. Dazu sind belastbare Infrastrukturen unerlässlich. Parallel steigen die Anforderungen an eine wettbewerbsfähige Logistik. Sie ist zentraler Bestandteil industrieller Wertschöpfung, die Unternehmen aller Größen verkettet bzw. vernetzt. Die Digitalisierung der industriellen Produktion beschleunigt die Prozesse zusätzlich. Um diesen Wandel erfolgreich zu gestalten, brauchen wir die Unterstützung der politischen Entscheidungsträger aller Ebenen. Ziel künftiger Regulierung muss es sein, eine technologieoffene Balance zwischen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Interessen zu finden.

Hintergrund

Es gilt, klassische Antriebe und Kraftstoffe weiter zu optimieren und schrittweise durch CO₂-arme – später CO₂-freie – Energieträger zu ergänzen. Die Industrie forciert die Elektrifizierung des Antriebsstrangs, forscht an alternativen Antrieben sowie flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen. Die Klimaziele für 2030 sind nur mit Brückentechnologien wie Diesel, Hybrid, nachhaltige Biokraftstoffe und Erdgas erreichbar.

Dank eines integrierten Ansatzes könnte der Straßen-güterverkehr seine CO₂-Emissionen bis 2020 um mindestens 20 % gegenüber 2014 verringern, wenn Industrie, Nutzer und Politik an einem Strang ziehen (*ACEA (2016). Position Paper: Reducing CO₂ Emissions from Heavy-Duty Vehicles*): Die Industrie optimiert Fahrzeuge und Anhänger z. B. durch effizientere Motoren, alternative Kraftstoffe, Leichtbau oder Fahrerassistenzsysteme und entwickelt neue Geschäftsmodelle (mobility as a service). Die Kunden investieren in neue Fahrzeuge, Fahrertraining und Tourenplanung. Die Politik flankiert z. B. mit verbesserter Infrastruktur oder Anreizen zur Flottenerneuerung. Staatliche Modal-Split-Vorgaben passen dagegen nicht zur Realität der Logistik.

Lang-Lkw leisten einen wichtigen Beitrag zu mehr Effizienz in Transportketten. Zwei Lang-Lkw ersetzen drei konventionelle Lkw. Damit werden rund 25 % Kraftstoff- und CO₂-Reduktionen erzielt. Risiken für die Verkehrssicherheit entstehen nicht. Zugleich wird die Beanspruchung der Straßeninfrastruktur durch die höhere Achszahl reduziert (*Bundesanstalt für Straßenwesen – Zwischenbericht zum Feldversuch mit Lang-Lkw, Sept. 2014*).

Im Schienengüterverkehr ist die Zuglänge ein zentraler Hebel zur Steigerung der Effizienz, die in einem ersten Schritt mit dem 740-m-Netz verbessert werden kann.

Im Jahr 2016 wurden auf Deutschlands Autobahnen insgesamt 349.000 Staus mit einer Gesamtlänge von 806.000 Kilometer gezählt. Zeitgleich wird bis 2030 mit einem zusätzlichen Güterverkehrsaufkommen von 38 % gerechnet. Schon heute werden rund 50 % der Brücken an Bundesfernstraßen mit maximal „ausreichend“ bewertet. Hinzu kommt, dass knapp ein Drittel der ca. 25.000 Eisenbahnbrücken bereits 100 Jahre alt sind. Schließlich sind auch viele Schleusen und Wehre an den Bundeswasserstraßen in schlechtem Zustand (*ADAC Staubilanz 2016, BMVI Verkehrsverflechtungsprognose 2030; Hinweis: Die entsprechenden Zahlen in den BDI-Handlungsempfehlungen beziehen sich auf die Vorjahresveröffentlichung*).

Jährlich werden über 350 Mio. Tonnen im Schienengüterverkehr transportiert – rund 20 % an der gesamten Transportleistung in Deutschland. In der Stahlindustrie werden ca. 50 %, in der Chemieindustrie etwa 13 % und in der Automobilindustrie mehr als jeder zweite Neuwagen bei der Auslieferung auf der Schiene befördert. Daneben stellt die Bahnindustrie mit über 500.000 Arbeitsplätzen und einem Jahresumsatz von über 50 Mrd. Euro einen wichtigen Industriezweig dar (*Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Verkehr in Zahlen 2016/17“; Hinweis: Die entsprechenden Zahlen in den BDI-Handlungsempfehlungen beziehen sich auf die Vorjahresveröffentlichung*).



Energiepolitik

Finanzierung der Energiewende überprüfen, Energiekosten wettbewerbsfähig machen und beim Strommarktdesign auf Marktkräfte setzen

Argumentation

Die aktuelle EEG-Finanzierung über eine Umlage auf den Strompreis ist für viele Unternehmen nicht länger finanzierbar. Die EEG-Umlage ist auf historischem Höchststand. Sie liegt pro Kilowattstunde bereits heute deutlich über dem Börsenstrompreis und wird absehbar weiter wachsen. Hinzu kommen steigende Systemkosten, die u. a. zu einem Anstieg der Netzentgelte führen. Rund 96 Prozent der Industrieunternehmen in Deutschland zahlen die EEG-Umlage in voller Höhe. Ihre Wettbewerber im Ausland bleiben von dieser milliarden schweren Belastung verschont. Die hohen Energiekosten belasten die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen erheblich. Die hohen staatlichen Lasten auf Strom erschweren zudem ein anderes Anliegen der Energiewende: die stärkere Nutzung von Strom in Verkehr und Gebäuden („Sektorkopplung“). Aus diesen Gründen sollte das Umlagemodell nach der Bundestagswahl geändert und die EEG-Finanzierung grundlegend reformiert werden. Bei der Gestaltung eines zukünftigen Marktdesigns ist es aus ordnungspolitischer Sicht wichtig, dass Wettbewerb vor Regulierung geht.

Hintergrund

Die derzeitige Finanzierung des EEG allein über eine Umlage auf den Strompreis ist für die Breite der Wirtschaft nicht länger zukunftsfähig. Dies hat eine gemeinsame Erklärung von Industrie (BDI, DIHK), Handel (BGA) und Handwerk (ZDH) im Dezember 2016 unterstrichen.

Die EEG-Umlage ist mit 6,88 Cent/kWh für 2017 erneut auf einem historischen Höchststand, sie liegt damit deutlich über dem Börsenstrompreis (ca. 3,5 Cent/kWh – Stand: 21.3.2017). Sie wird in den nächsten Jahren nach allen Prognosen weiter steigen.

Rund 96 % der Industrieunternehmen in Deutschland zahlen diese EEG-Umlage in voller Höhe, die ihre Wettbewerber im Ausland nicht zu tragen haben. Die jährlich über Strompreisumlage finanzierte Gesamtbelastung beträgt 24 Mrd. Euro.

Neben der EEG-Umlage steigen auch die Kosten für die Netz- und Systemsicherheitsmaßnahmen (d. h. Redispatch [Eingriffe in die Erzeugungsleistungen von Kraftwerken, um Leitungsabschnitte vor einer Überlastung zu schützen], Netzreserve und Einspeisemanagement) stark an. Im Jahr 2015 stiegen sie auf den (damaligen) Rekordwert von über 1 Mrd. Euro, nach Einschätzung der Bundesnetzagentur werden sie bei unveränderter Kostenstruktur im Jahr 2023 auf über 4 Mrd. Euro steigen.

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industriestrompreise leidet darunter, dass in Deutschland mit Abstand die höchsten Staatslasten auf Industriestrom bestehen: 44,9 % des Strompreises sind Steuern, Abgaben und Umlagen, im Durchschnitt der EU-28 sind dies nur 22,2 %, in Frankreich 15,4 %, in Polen 7,7 % und in Schweden 1,2 % (Quelle: [https://www.bdew.de/internet.nsf/id/23AB0D-60851F2923C1257E88002EFA3E/\\$file/BDEW_Energie-Info_Industriestrompreise_160715_final_ohne_AP.pdf](https://www.bdew.de/internet.nsf/id/23AB0D-60851F2923C1257E88002EFA3E/$file/BDEW_Energie-Info_Industriestrompreise_160715_final_ohne_AP.pdf)).

Die hohen Energiekosten sind nicht nur für die Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch für die Energiewende schädlich, da Strom damit zu teuer ist für die gewünschte Nutzung im Verkehr und in Gebäuden („Sektorkopplung“). Aus beiden Gründen muss das EEG-Umlagemodell daher nach der Wahl geändert und die Finanzierung neu gedacht werden. Mehrere Vorschläge und Gutachten liegen auf dem Tisch: Fonds für die zeitliche Streckung, Haushaltsfinanzierung, Unterscheidung zwischen Neubau- und Bestandsanlagen, Einbeziehung der fossilen Energien. Der BDI beteiligt sich gerne an der Diskussion über die genaue Ausgestaltung.



Sicherheit und Verteidigung

Hightech-Industrie durch EU-weit harmonisierte Rüstungsexportbestimmungen stärken

Argumentation

Die Sicherheitslage hat sich weltweit grundlegend verändert. Selbst in der Mitte Europas sind Sicherheit und Stabilität nicht mehr selbstverständlich. Vor diesem Hintergrund müssen wir die notwendigen europäischen Standards durch mehr EU-Kooperationsprojekte im Bereich Sicherheit und Verteidigung fortentwickeln. Dies bringt zugleich Effizienzgewinne und Einsparungen. Maßgeblich für eine gemeinsame europäische Sicherheitspolitik ist die Harmonisierung der nationalen Rüstungsexportregelungen der EU-Mitglieder – und dies auf möglichst hohem Niveau. Die speziellen deutschen Bestimmungen für Rüstungsexporte stehen einer engeren europäischen Zusammenarbeit in der Verteidigungspolitik oft im Weg. Europäische Regierungen sollten sich nicht gegenseitig daran hindern, gemeinsam entwickelte oder gefertigte Rüstungsgüter auszuführen. Gerade jetzt brauchen wir wieder mehr Kooperationsprojekte mit unseren europäischen Nachbarn. Deutschland sollte Schlüsseltechnologien und -kompetenzen erhalten. Die Bestellungen der Bundeswehr reichen dafür nicht aus. Die deutsche Sicherheits- und Verteidigungsindustrie ist auf den Export ihrer Produkte angewiesen.

Hintergrund

Die Auswirkungen der weltweit veränderten Sicherheitslage sind so weitreichend, dass auch in Europa Sicherheit und Stabilität keine Selbstverständlichkeiten mehr sind. Deutschland und Europa haben sich dazu bekannt, sicherheitspolitisch mehr Verantwortung zu übernehmen und enger in diesem Bereich zusammenzuarbeiten. Voraussetzung für eine unabhängige europäische Außen- und Sicherheitspolitik ist eine effiziente, wettbewerbsfähige europäische Sicherheits- und Verteidigungsindustrie. Politische, industrielle und militärische Kooperationsprojekte sind dafür von zentraler Bedeutung und müssen ausgebaut werden. Ein gutes Beispiel ist die strategische Partnerschaft zwischen Norwegen und Deutschland.

Der Erhalt von nationalen Schlüsseltechnologien und Kernfähigkeiten sichert Deutschlands technologische Unabhängigkeit und strategische Handlungsfähigkeit in Sicherheitsfragen. Nur technologische Souveränität ermöglicht den Einsatz modernster Mittel und Techniken und sichert ein Verhältnis auf Augenhöhe mit Bündnispartnern. Um „Kernbereiche der Wehrtechnik“ in Deutschland zu erhalten, reichen die Bestellungen der Bundeswehr nicht aus. Mit einer Exportquote von 51 % ist die deutsche Sicherheits- und Verteidigungsindustrie auf die Ausfuhr ihrer Rüstungsgüter existenziell angewiesen. Der Exportanteil von Rüstungsgütern am Gesamtexportvolumen beträgt 4,2 %.

Die deutschen Rüstungsexportbestimmungen stehen häufig einer engeren europäischen Kooperation in der Verteidigungspolitik im Weg. Aufgrund des strengen

Rüstungsexportregimes werden selbst Zulieferungen von Komponenten an EU- und NATO-Partner erschwert. In der Folge haben europäische Partnerländer Zweifel an der Zusammenarbeit mit deutschen Rüstungsfirmen geäußert. Mit einheitlichen Vorgaben können europäische Kooperationsprojekte deutlich gestärkt werden. Darüber hinaus sollten sich europäische Regierungen nicht gegenseitig daran hindern, Rüstungsgüter aus gemeinsamer Entwicklung oder Fertigung auszuführen. Es sind Abkommen im Sinne der damaligen Verteidigungsminister Helmut Schmidt und Michel Debré aus dem Jahr 1972 erforderlich, um Kooperationsprojekte wieder stärker zu ermöglichen.

Um die Sicherheits- und Verteidigungsindustrie und damit den Technologiestandort Deutschland wie auch Europa zu stärken, bedarf es harmonisierter europäischer Standards für Ausfuhrbestimmungen von Rüstungsgütern sowie deren Beschaffung. Denn eine engere Abstimmung auf EU-Ebene könnte die Kosten bei der Rüstungsbeschaffung senken und die Effizienz steigern. Durch gemeinsame EU-Beschaffung könnten europäische Länder bis zu 17 % bei Lohnstückkosten und 14 % bei Materialkosten, d. h. 31 % ihrer Verteidigungsausgaben sparen. Gemeinsame europäische Rahmenbedingungen im Bereich Sicherheit und Verteidigung sind damit ein notwendiger Baustein für eine erfolgreiche europäische Sicherheitspolitik und einer starken und wettbewerbsfähigen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie.



Digitalisierung

Digitalen Binnenmarkt durch einheitlichen Rechtsrahmen und verstärkte Investitionen in digitale Infrastrukturen zügig verwirklichen

Argumentation

Um unser Potenzial digitaler Innovationen optimal zu nutzen, brauchen wir einen digitalen Binnenmarkt. Gerade digitale Geschäftsmodelle und Plattformen sind auf diesen großen und einheitlichen Markt angewiesen. Nur mit seinen über 500 Millionen Einwohnern erreicht Europa eine Marktgröße, die international mithält. Auf diesem Markt ist ein einheitlicher Rechtsrahmen für Unternehmen wesentlich. Die Regulierung muss einheitlich auf europäischer Ebene erfolgen, nationale Alleingänge sind kontraproduktiv. Das EU-Datenschutzrecht droht, durch unterschiedliche Umsetzungen in den Mitgliedstaaten zu zerfasern. Leider ist der Weg vom regulatorischen Flickenteppich der 28 EU-Mitgliedstaaten hin zur Vollendung des digitalen Binnenmarkts noch weit.

Hintergrund

Im Frühjahr 2015 veröffentlichte die Europäische Kommission die Strategie zur Schaffung des Digitalen Binnenmarktes. Bis Januar 2017 wurden alle Vorschläge der geplanten 16 Initiativen in drei Paketen vorgelegt. Ferner wurde im September 2016 die umfangreiche Modernisierung des Telekomrechtsrahmens veröffentlicht. Für den Digitalen Binnenmarkt ist für Mitte Mai 2017 ein Fortschrittsbericht ("Mid-term Review") durch die Kommission geplant.

Am 10. Januar 2017 veröffentlichte die Kommission eine Mitteilung zur Schaffung einer Europäischen Datenwirtschaft. Aktuell führt die Kommission hierzu eine öffentliche Konsultation durch.

- Im Bereich des Zugangs- bzw. Eigentumsrechts an Daten warnt der BDI vor gesetzlichen Schnellschüssen, u. a. direkt gegenüber Kommissar Oettinger. Mit einem gesetzlichen Vorstoß hält sich die EU-Kommission bisher zurück. Bei der Frage nach dem Zugangsrecht an Daten geht es ausdrücklich um nichtpersonenbezogene Daten, die in der Industrie 4.0 aufkommen.
- Der BDI begrüßt die Initiative zum freien Datenfluss grundsätzlich. Die EU-Kommission will mit dem Prinzip des freien Datenflusses nationale Lokalisierungsanforderungen von Daten verbieten. Die öffentliche Wahrnehmung sowie die Bedeutung des Themas wird vom BDI hinterfragt, da sich knapp 80 % der Unternehmen für eine Speicherung Ihrer Daten in Deutschland aussprechen (Bitkom Cloud Monitor 2016).
- Die Kommission adressiert zudem das Thema der Haftung für Schäden, die durch autonom agierende bzw. softwarebasierter Systeme verursacht werden. Zugleich wird im Rahmen der Revision der EU-Produkthaftungsrichtlinie (85/374/EWG) eine Konsultation durchgeführt.

Neben der Mitteilung zur EU Datenwirtschaft legte die EU-Kommission den Verordnungsvorschlag zur Reform der Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation (2002/58/EG und 2009/136/EG) vor. Die Verordnung soll ergänzend zu der 2018 in Kraft tretenden Datenschutzgrundverordnung stehen.

Der BDI sieht bei dem Verordnungsentwurf noch erheblichen Handlungsbedarf. Zunächst ist unklar, wieso ein sektorspezifisches Datenschutzrecht für den Telekommunikationsbereich überhaupt erforderlich ist. Dies gilt umso mehr, als die e-Privacy-Verordnung umfassend netzbasierte Kommunikationsdienste in einem noch unbekanntem Ausmaß betreffen wird. Zudem bemängelt die Industrie die unspezifische Begrifflichkeit der M2M-Kommunikation. Aus dem aktuellen Entwurf geht nicht hervor, ob und inwieweit M2M-Kommunikation (Machine to Machine) unter die Verordnung fällt.



Europäische Energie- und Klimapolitik verzahnen EU-Emissionshandel als Leitinstrument etablieren

Argumentation

Die Möglichkeit eines Ausstiegs der USA aus internationalen Klimaabkommen (Paris) sowie die Folgen des Brexit für den europäischen Emissionshandel haben erhebliches Potenzial, sich negativ auf die internationale Klimapolitik auszuwirken. Die EU muss in der Energie- und Klimapolitik auf diese bedrohlichen Entwicklungen reagieren. Es wäre falsch, ausgerechnet jetzt den Klimakurs zu verschärfen und beim EU-Emissionshandel die Schrauben weiter einseitig anzuziehen. Dies würde gerade die deutschen Unternehmen mit ihren geschlossenen und oft auch länderübergreifenden Wertschöpfungsketten gefährden. Der deutsche Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen beträgt gerade einmal zwei Prozent. Zentral ist eine in sich stimmige und schlüssige Klima- und Energiepolitik. Sonst bleiben Investitionen in effiziente Technologien und damit Wachstum in Deutschland und der EU aus. Politische Vorgaben müssen berechenbarer, nationale und europäische Instrumente besser aufeinander abgestimmt werden. Der EU-Emissionshandel (ETS), der Erneuerbaren-Ausbau und Energieeffizienzsteigerungen müssen eine energie- und klimapolitische Einheit bilden. Die Reform des Emissionshandels muss Vertrauen von Investoren in einen zuverlässig funktionierenden Markt aufbauen. Keineswegs dürfen einseitige Belastungen die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen beeinträchtigen. Klimaschutz muss bezahlbar bleiben.

Hintergrund

Die Europäische Union hat für 2030 ehrgeizige Energie- und Klimaziele beschlossen. Bis 2030 sollen die Treibhausgas(THG)-Emissionen gegenüber 1990 um 40 % sinken. Dazu müssen der ETS-Sektor -43 % (2005 – 2030) beisteuern, die Nicht-ETS-Sektoren -30 % (2005 – 2030). In absoluten Zahlen heißt das, dass die Emissionen der EU-28 bis 2030 um etwa 2,3 Mrd. t CO₂e (Kohlendioxidäquivalent, relativer Beitrag einer Substanz zum Treibhauseffekt) gemindert werden müssen. Die Energieeffizienz soll in der EU um mindestens 27 % (auch 30 % werden gefordert) gesteigert werden, der Anteil Erneuerbarer am EU-Energieverbrauch soll bis 2030 auf mindestens 27 % steigen. Die EU-Kommission hat ausgerechnet, dass zwischen 2011 und 2030 zusätzliche jährliche Investitionen von 38 Mrd. Euro in der gesamten EU erforderlich sind, um diese Ziele zu erreichen.

Angesichts der bedrohlichen Entwicklungen, die vom Kurswechsel der US-Regierung und dem bevorstehenden Brexit ausgehen, darf die EU ihren Klimakurs nicht weiter verschärfen und beim EU-Emissionshandel die Schrauben nicht weiter einseitig anziehen. Gerade die deutsche Wirtschaft mit ihren geschlossenen und oft auch länderübergreifenden Wertschöpfungsketten würde so unnötig gefährdet. Wesentlich ist eine in sich stimmige und schlüssige Klima- und Energiepolitik. Sonst bleiben dringend nötige Investitionen in effiziente Technologien aus. Unabdingbar sind langfristig berechenbare politische Vorgaben samt in ihren Wechselwirkungen verstandenen und entsprechend aufeinander aufbauenden Instrumenten und Zielen. Vor allem ist es unerlässlich, EU ETS, Erneuerbaren-Ausbau und

Energieeffizienzsteigerungen in eine kohärente Energie- und Klimapolitik zu integrieren.

Das EU ETS ist mit ca. 12.000 Energie- und Industrieanlagen in 28 EU-Staaten sowie in Norwegen, Island, Liechtenstein bislang das weltweit größte Emissionshandelssystem. Das EU ETS deckt damit rd. 45 % der europäischen THG-Emissionen ab (das entspricht heute etwa 1,8 Mrd. t CO₂e pro Jahr). In Deutschland sind mehr als 1.900 Anlagen emissionshandelspflichtig, die für rund 416 Mio. t CO₂e pro Jahr verantwortlich sind. Die anstehende Reform des EU ETS muss vor allem dazu führen, dass durch langfristig berechenbare politische Rahmenbedingungen das Vertrauen von Investoren in einen zuverlässig funktionierenden Markt wiederhergestellt und die Wettbewerbsfähigkeit der ETS-Pflichtigen nicht durch zusätzliche einseitige Belastungen beeinträchtigt wird. Mit dem Geltungsbereich des Emissionshandels überlappende Instrumente verteuern den Klimaschutz. Inkonsistente Instrumentierung (z. B. ETS und EEG) und nationale (Zusatz-) Auflagen (z. B. Luftverkehrsteuer) führen in Deutschland zu steigenden Gesamtkosten. In einem Gedankenexperiment hat das IW Köln abgeschätzt, dass die Belastung für die deutsche Industrie in 2030 um 3,2 Mrd. € geringer sein könnte: Wenn ab heute das EU ETS das einzige Klimaschutzinstrument wäre, gäbe es weder EEG- noch KWK-Förderung für Neuanlagen und die Besteuerung von Strom und Kohle könnte wegfallen. Das Erreichen der Klimaziele würde zwar zu höheren CO₂- und Strompreisen führen, die Gesamtvermeidungskosten wären aber deutlich geringer.



Finanzen

Euro-Zone durch Europäischen Währungsfonds stärken

Argumentation

Die Europäische Wirtschafts- und Währungsunion muss institutionell gestärkt werden. Für ein besseres Krisenmanagement ist es erforderlich, eine vollständige Europäische Bankenunion zu schaffen sowie den Europäischen Stabilitätsmechanismus (ESM) und seine Handlungsmöglichkeiten zu stärken. Dazu sollte ein Europäischer Währungsfonds (EWF) geschaffen werden. Die Aufgaben- und Kompetenzabgrenzung von EWF, den europäischen Institutionen, den Gremien der Bankenunion und der Europäischen Zentralbank muss dabei neu geregelt werden. Im Weißbuch der Europäischen Kommission zur Zukunft Europas wird die Schaffung eines Europäischen Währungsfonds bereits als Reformoption erwähnt.

Hintergrund

Eine weitere institutionelle Stärkung der Europäischen Währungs- und Wirtschaftsunion ist grundsätzlich angezeigt. Die Mechanismen zur Prävention und Bewältigung von Finanzkrisen im privaten und öffentlichen Sektor im Euroraum sollen gestärkt und die Widerstandsfähigkeit der Währungsunion gegenüber Schocks zukünftig deutlich erhöht werden.

Im Bereich des Krisenmanagements sind neben der Schaffung und Umsetzung einer vollständigen Europäischen Bankenunion vor allem die Überführung des Europäischen Stabilitätsmechanismus (ESM) in die Verträge sowie die Stärkung seiner Handlungsmöglichkeiten notwendig.

Dazu sollte ein Europäischer Währungsfonds (EWF) als Institution der Europäischen Union geschaffen werden. Die genaue Aufgaben- und Kompetenzabgrenzung von EWF, dem bereits existierenden IWF, den europäischen Institutionen (Kommission, Rat, Parlament, EIB), den Mechanismen und Gremien der Bankenunion (Einheitliches Aufsichtsgremium und Einheitlicher Abwicklungsfonds, zukünftig ggf. auch eine Institution der Einlagensicherung) und der Europäischen Zentralbank sollte dabei entsprechend neu geregelt werden. So sollte zum Beispiel die Europäische Zentralbank von der Beteiligung an Finanzierungsprogrammen für Mitgliedstaaten entlastet werden. Ein hoher Beauftragter oder Europäischer Finanzminister, der zugleich Vizepräsident der EU-Kommission für Wirtschaft und Finanzen, Vorsitzender der Eurogruppe und des EWF ist, könnte die

Kohärenz der bis dato oft fragmentierten Finanzpolitik stärken.

Im Weißbuch der Europäischen Kommission zur Zukunft der EU, das EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker am 1. März 2017 vorgestellt hat, sowie in verschiedenen Berichten des Europäischen Parlaments zur Zukunft der EU aus diesem Jahr – etwa im Bressot-Brok- und Verhofstadt-Bericht – ist die Schaffung eines EWF als eine Reformoption ebenfalls erwähnt. Dies erfolgte auch in Verbindung mit Aufgaben der Investitionsförderung und der Krisenvorbeugung.

Zur Schaffung einer besser funktionierenden und tiefer integrierten europäischen Fiskalunion im Euroraum sind zudem weitere Schritte erforderlich, so z. B. die Überführung des Fiskalvertrags (Vertrag über Stabilität, Koordinierung und Steuerung in der Wirtschafts- und Währungsunion) in die Verträge, die Schaffung einer Fiskalkapazität, die Stärkung der wirtschaftspolitischen Überwachung und die Stärkung der institutionellen Architektur, der demokratischen Legitimität und der ordnungspolitisch klaren Aufgabenteilung für diese finanz- und bankenpolitischen Kompetenzen der EU und ihrer Institutionen. Der BDI und Business Europe haben sich bereits seit 2015 dazu ausführlich positioniert.



Weltwirtschaft

Globalisierung auf Grundlage unserer Werte und Standards durch EU-Freihandelsabkommen gestalten

Argumentation

Freihandelsabkommen verbessern den Zugang deutscher Unternehmen zu anderen Märkten. Sie senken bürokratische Lasten, gerade im exportorientierten Mittelstand. Jeder vierte Arbeitsplatz in Deutschland hängt am Export, in der Industrie ist es sogar mehr als jeder zweite. Die EU ist bereits an 38 Freihandelsabkommen beteiligt, sie verhandelt aktuell gut ein Dutzend weitere. Die zunehmend vernetzte Weltwirtschaft braucht verlässliche Regelungen für globale Handels- und Investitionsströme. Mit Freihandelsabkommen ist es möglich, ambitionierte und moderne Handelsregeln zu schaffen. Sie erlauben es den Beteiligten, schneller und flexibler auf Veränderungen zu reagieren, als es etwa der Welthandelsorganisation (WTO) möglich ist. Mit ihren individuellen Lösungen ergänzen sie daher das multilaterale WTO-Handelssystem. Mit einem Ausbau des Freihandels können wir zugleich dem wachsenden Protektionismus stabile internationale Partnerschaften entgegensetzen. Darüber hinaus können wir unsere europäischen Werte und Standards in die Gestaltung der Globalisierung einfließen lassen.

Hintergrund

Freihandelsabkommen (FTA) verbessern den Zugang unserer Unternehmen zu anderen Märkten. Sie können zudem ambitionierte und moderne Handelsregeln schaffen. Mit ihren maßgeschneiderten Lösungen ergänzen sie daher das multilaterale Handelssystem in der WTO. Die zunehmend vernetzte Weltwirtschaft und insbesondere die deutsche Wirtschaft benötigen diese verlässliche Regelung der Handels- und Investitionsströme, auch als Gegenmedizin zum gegenwärtig erstarkenden Protektionismus und Nationalismus.

In Deutschland hängt jeder vierte Arbeitsplatz am Export. In der Industrie ist es hier sogar mehr als jeder zweite Arbeitsplatz. Der deutsche Außenhandel (Exporte plus Importe) umfasst 84,4 % des deutschen BIP. Mit Blick auf diesen auch als Offenheitsgrad bezeichneten Wert bleiben die USA (27,8 %), Japan (36,4 %), das Vereinigte Königreich (57,2 %) oder Frankreich (62,4 %) deutlich zurück.

In den nächsten 10 bis 15 Jahren werden ca. 90 % des globalen Wirtschaftswachstums außerhalb der Europäischen Union generiert. Freihandelsabkommen gewinnen damit an Bedeutung. Derzeit sind bereits 38 EU-Freihandelsabkommen (FTA) in Kraft, weitere sind in Verhandlung.

Beispiele für die Chancen von Freihandelsabkommen finden sich in den Verträgen mit Kanada und Südkorea:

- Laut Berechnungen der EU-Kommission sparen Unternehmen aus der Europäischen Union beim Export nach Kanada nach Ablauf der Übergangsphasen allein durch die Abschaffung von Zöllen im Rahmen von CETA ca. 500 Mio. Euro pro Jahr.
- Ein weiteres Beispiel für die positiven Auswirkungen des Freihandels ist das Abkommen der Europäischen Union mit Südkorea. Es hat in den ersten fünf Jahren dazu geführt, dass die EU-Exporte nach Südkorea um 55 % angestiegen sind. Damit wurden mehr als 230.000 Jobs in der Europäischen Union gesichert. Dies war nur möglich, weil das Abkommen neben Zöllen auch nicht-tarifäre Handelshemmnisse beseitigt hat.

In den USA sind die deutschen Unternehmen durch ihre Investitionen gegenwärtig für mehr als 670.000 Jobs verantwortlich. Damit dies so bleibt, ist entscheidend, dass die USA keine neuen Handelsbarrieren errichten und die globale Arbeitsteilung nicht unterbrechen oder gar erschweren. Das Ziel eines transatlantischen Freihandelsabkommens sollte perspektivisch weiter verfolgt werden.



Unternehmensteuerreform

Standortwettbewerb annehmen, überfällige Strukturenreformen forcieren

Argumentation

Große Wirtschaftsnationen wie das Vereinigte Königreich oder die USA haben deutliche Steuersenkungen für die Unternehmen angekündigt. Die Steuerbelastung der Unternehmen in Deutschland hingegen ist unter anderem infolge der erhöhten Gewerbesteuerhebesätze stetig gestiegen. Zudem zeigt sich, dass die Unternehmen in Deutschland mit einer internationalen Ausrichtung rund 20 Prozent höhere Steuerbelastungen tragen müssen als rein national tätige. Darüber hinaus scheint der internationale Harmonisierungsprozess ins Stocken geraten zu sein. Die bisherigen Maßnahmen von OECD, G20 und EU führen vielmehr zu Rechtsunsicherheit und neuen Besteuerungskonflikten. Dies gilt insbesondere für den BEPS-Prozess („Base Erosion and Profit Shifting“). In diesem Umfeld bedarf es umso dringender einer Unternehmensteuerreform, die durch grundlegende strukturelle Verbesserungen die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands erhöht. Zugleich muss das Steuerrecht die Herausforderungen der Digitalisierung annehmen sowie Forschung und Entwicklung fördern. Die künftige Bundesregierung muss den Vorschlag, eine Unternehmensteuerreform auf den Weg zu bringen, konsequent umsetzen. Durch stetig steigende Steuereinnahmen, anhaltend niedrige Zinsen und eine gute Konjunktur liegen beste Voraussetzungen dafür vor.

Hintergrund

Steuerpolitik ist Standortpolitik. Deutschland muss sich dem internationalen Wettbewerb der Standorte stellen. Es ist ein Umdenken in der Steuerpolitik erforderlich. Seit der Steuerreform 2008 gab es keine nennenswerten Entlastungen für Unternehmen oder strukturelle Verbesserungen bzw. Anpassungen, stattdessen zahlreiche Mehrbelastungen: Die Politik kleinteiliger Verschärfungen in der Breite muss beendet werden. Vielmehr muss sich der Industriestandort Deutschland den internationalen Entwicklungen anpassen, damit wir im Ringen um investitionsfreundliche steuerliche Rahmenbedingungen den Anschluss an andere Staaten (USA, UK) nicht verlieren.

Nationale Alleingänge wie etwa die Lizenzschranke führen zudem zu einer internationalen Inkongruenz der Besteuerungsansätze und unterminieren auf diese Weise den globalen Konsens. In der Folge nimmt die Zahl der Streitverfahren um Besteuerungsrechte zu Lasten der Unternehmen stark zu. Diese Entwicklung wird in der folgenden Übersicht deutlich:

Land	Anzahl der erhaltenen Verständigungsverfahren		Änderung
	Vergangenheit: vor über 35 Jahren	2011 bis 2015	
Deutschland	1975 bis 1980: 154 Fälle	1587	x10
Niederlande	1975 bis 1979: 100 - 125 Fälle	407	x4
USA	1975 bis 1979: 298 Fälle	1561	x5

Quelle: IFA Cahier Vol. 66b (1981),
OECD Map Statistics 2015



Die jüngste Steuerschätzung zeigt erneut: Deutschland hat kein Einnahmenproblem. Der kommenden Bundesregierung stehen in der nächsten Legislaturperiode über 100 Mrd. Euro steuerliche Mehreinnahmen zur Verfügung, der gesamten öffentlichen Hand sogar rund 240 Mrd. Euro. Dies zeigt: Bund, Länder und Gemeinden verfügen über ausreichende Mittel für steuerliche Strukturreformen und Investitionen in die Zukunft des Standortes.

Ein steuerpolitisches Umdenken ist jetzt erforderlich: Die Mehreinnahmen bieten den Spielraum, um neben der Einführung einer steuerlichen Forschungsförderung auch die Unternehmensteuer zu reformieren und dadurch Wettbewerbsnachteile für in Deutschland ansässige Unternehmen bei einem wachsenden internationalen Wettbewerb zu vermeiden.

Strukturelle Verbesserungen sind dringend geboten, insbesondere:

- Ertragsorientierte Ausrichtung (Abbau ertragsunabhängiger Elemente in der Gewerbesteuer; Verzicht auf Lizenzschranke etc.),
- Belastungsneutralität zwischen Kapitalgesellschaften und Personenunternehmen (Nachbesserungen bei der sog. Thesaurierungsbesteuerung),
- Reform des Außensteuerrechts für die international ausgerichteten Unternehmen (Absenken des Niedrigsteuersatzes; Anrechenbarkeit auf die Gewerbesteuer),
- Steuerliche Anpassungen an Niedrigzinspolitik (Anpassungen an die Zinsrealität bei Pensionsrückstellungen und bei Vollverzinsung sowie bei der Gewerbesteuer),
- Digitalisierung des Steuerrechts.

Impressum

Herausgeber

Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)
Breite Straße 29
10178 Berlin
T: +49 30 2028-0
www.bdi.eu

Gesamtredaktion

Dr. Thomas Koenen, Abteilungsleiter
Abteilung Strategische Planung und Koordination

Bernhard Stehfest, Referent
Abteilung Strategische Planung und Koordination

Inhaltlich zuständig sind die entsprechenden Fachabteilungen.
Die jeweiligen Ansprechpartner finden Sie unter:
www.bdi.eu/der-bdi/abteilungen/

Konzeption & Umsetzung

Sarah Pöhlmann, Referentin
Abteilung Marketing, Online und Veranstaltungen

Layout

Tilman Schmolke
www.europrint-medien.de

Druck

Das Druckteam Berlin
www.druckteam-berlin.de

Verlag

Industrie-Förderung GmbH, Berlin

Stand

Juni 2017
BDI-Publikations-Nr. 0068

