

Handlungsempfehlungen zum Autogipfel

Die Zulieferindustrie mit ihren vielen vorwiegend mittelständischen Betrieben in Deutschland ist von der durch die Covid-19 Pandemie verursachten stark rückläufigen Nachfrage hart getroffen. Hinzu kommt, dass sich die Automobilindustrie in einer Transformationsphase befindet. Die Innovationen zur Digitalisierung und für alternative Antriebformen müssen jetzt erforscht, entwickelt, weiterentwickelt und umgesetzt werden. Dies geschieht auch gemeinsam mit den Zulieferern in den Wertschöpfungsverbänden. Erforderlich dafür sind allerdings ausreichende Ressourcen, insbesondere finanzielle Mittel, die wegen der Krise nun drohen knapp zu werden. Darüber hinaus ist auch eine ausreichende Transformationszeit zu berücksichtigen, der Umbau einer für die Volkswirtschaft sektorübergreifend bestimmenden Industrie kann nicht über Nacht geschehen.

Die Politik kann diese Transformation schnell und wirksam unterstützen, indem sie die Forschungs- und Entwicklungsleistungen der Unternehmen stärker fördert und die Infrastruktur, z.B. beim den Daten- und Ladenetzen, beherzt erweitert. Hier geschieht noch zu wenig.

Darüber hinaus ergeben sich aus Sicht der Zulieferindustrie folgende Handlungsempfehlungen:

Transformation technologieoffen gestalten und finanzieren

- Jede politische Regelsetzung und Förderung muss **technologieoffen** sein. Das marktwirtschaftliche Prinzip, dass sich zur Erreichung der politischen Ziele die technisch beste Lösung im Wettbewerb der Technologien entwickeln und durchsetzen muss, führt zu Innovationen, die tatsächlich und ohne staatliche Förderung in großer Zahl zum Einsatz kommen. Staatlicher Dirigismus und Technologieverbote dagegen bergen die Gefahr, dass falsche Wege beschritten werden und zielführende Optimierungen nicht zum Zuge kommen können.
- Die Unterstützung einzelner Zulieferbetriebe durch **Fonds** (z.B. Transformationsfonds) kann sinnvoll sein. Dafür sind aber wettbewerbs- und ordnungspolitische Prinzipien zu beachten. Hilfen, insbesondere im Eigenkapital, dürfen nur solchen Unternehmen zu Teil werden, die ein tragfähiges Geschäftsmodell haben. Eingriffe in den Wettbewerb sind auf ein notwendiges Maß zu beschränken. Wichtig ist, dass die Gesellschafter nicht in ihren Rechten beschränkt werden und die Geschäftsführung entscheiden und die Transformation ohne Einflussnahme Dritter gestalten kann. Bereits zu Beginn der Unterstützung sollte eine Exit-Strategie festgelegt werden.
- Für die Erbringung der Transformationsleistungen benötigen die Zulieferbetriebe jetzt Liquidität. Ein sehr wirksamer, bürokratiearmer und im Ergebnis den Staatshaushalt wenig belastender Weg ist der **unbeschränkte Verlustrücktrag**, der eine zukünftige Steuerentlastung vorzieht und den Unternehmen jetzt Luft verschafft. Deshalb sollte der Verlustrücktrag ohne Begrenzung ermöglicht werden.

Konjunkturimpulse setzen und Wertschöpfungsketten erhalten

- Viele Zulieferbetriebe leiden weiterhin unter einer viel zu geringen Auslastung, wodurch zunehmend Kapazitätsanpassungen erforderlich werden. Die Stimulation der Märkte durch Kaufanreize für elektrisch betriebene Fahrzeuge wirkt und hat gezeigt, dass dann Käufe tatsächlich getätigt werden. Wenn sich herausstellt, dass neue Konjunkturimpulse notwendig werden, müssen weitere **Incentives** zur Marktstimulation technologieoffen geprüft werden. Kaufanreize für moderne Antriebstechnologien jedweder Machart können dabei einen signifikanten Beitrag für den Umweltschutz leisten.
- Die Lieferketten stehen durch die Pandemie unter Stress. Zur Erhaltung von Vertrauen und Stabilität ist es dringend erforderlich, dass der **Schutzschirm der Warenkreditversicherer** über den 31.12.2020 hinaus verlängert wird. Im Idealfall sollte der Schutzschirm mindestens drei Monate länger als die Aussetzung der Insolvenzantragspflicht in Kraft sein.

Standort wettbewerbsfähig machen

- Die Zulieferindustrie bekennt sich zu den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens. Die vom Gesetzgeber gesetzten **CO₂- Reduktionsziele** müssen sich indes auch an der technischen Machbarkeit orientieren. Der Fokus darf sich nicht nur auf die Definition von Ziele richten, sondern muss mehr die Umsetzung der Ziele in den einzelnen Sektoren in den Blick nehmen. Dabei ist das Prinzip der Technologieoffenheit zu beachten. Einen nationalen Emissionshandel ohne wirksamen Carbon-Leakage-Schutz darf es nicht geben.
- Die Zulieferbetriebe in Deutschland brauchen **wettbewerbsfähige Standortbedingungen**, um die besonderen Herausforderungen der kommenden Jahre leisten zu können. Eine Absenkung der Steuerbelastung auf einen europaweit vergleichbaren Steuersatz von 25% ist überfällig. Ebenso müssen die Energiepreise auf ein international vergleichbares Niveau gebracht werden, indem z.B. die Steuern und Abgaben auf den Strom gesenkt werden. Zusätzliche Belastungen durch neue Bürokratie, z.B. aus einem Sorgfaltspflichtengesetz, müssen unterbleiben.

Über die ArGeZ:

Die Arbeitsgemeinschaft Zulieferindustrie (ArGeZ) ist eine Interessengemeinschaft, die rund 9.000 – vornehmlich mittelständisch geprägte – Zulieferunternehmen mit rund einer Million Beschäftigte und einem Umsatzvolumen von 218 Milliarden Euro vertritt. Sie wird getragen von sieben Wirtschaftsverbänden:

- Wirtschaftsvereinigung Metalle e.V., Berlin | www.wvmetalle.de
- Gesamtverband der Deutschen Buntmetallindustrie e.V., Berlin | www.gdb-online.org
- Bundesverband der Deutschen Gießerei-Industrie e.V. (BDG), Düsseldorf | www.bdguss.de
- Gesamtverband der Aluminiumindustrie e.V., Düsseldorf | www.aluinfo.de
- Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk), Frankfurt a.M. | www.wdk.de
- Gesamtverband Kunststoffverarbeitende Industrie e.V. (GKV), Frankfurt a.M. | www.tecpart.de
- WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V., Düsseldorf/Hagen | www.wsm-net.de
- Industrieverband Veredlung-Garne-Gewebe- Technische Textilien, Frankfurt | www.ivgt.de