



# Branchendialog mit der Fahrzeugindustrie

## Gemeinsame Erklärung der Beteiligten am Spitzengespräch am 1. Dezember 2015

### Präambel

Die Unterzeichner sind Partner im „Bündnis Zukunft der Industrie“ und unterstützen die Gemeinsame Erklärung „Für eine moderne und nachhaltige Industriepolitik in Deutschland“. Im Rahmen des Branchendialoges Fahrzeugindustrie wurden spezifische Herausforderungen der Automobilindustrie identifiziert und Handlungsoptionen diskutiert.

Die Automobilindustrie ist die größte Branche des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland. Ihre Unternehmen erwirtschaften einen Umsatz von über 385 Mrd. Euro und beschäftigen direkt über 800.000 Personen. Eine zentrale Säule des weltweiten Erfolgs der deutschen Automobilindustrie ist ihre Innovationsführerschaft. Diese trägt entscheidend dazu bei, dass das Beschäftigungsniveau in der Automobilindustrie am Hochlohnstandort Deutschland seit über zwanzig Jahren gehalten wird und in den letzten Jahren sogar noch spürbar zulegen konnte. Ein weiterer Eckpfeiler des Erfolgs ist das Modell der Tarifautonomie.

Die deutsche Industrie steht für Qualität und Sicherheit, für Spitzentechnologie, Verbraucher- und Umweltschutz. Gerade vor dem Hintergrund dieses Qualitätsanspruchs sind Geschehnisse wie die festgestellte missbräuchliche Anwendung einer Software zur Manipulation von Abgastests sowie die Falschdeklaration von Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerten nicht zu akzeptieren. Diese Vorgänge müssen rasch und vollständig aufgeklärt werden. Die gesamte deutsche Automobilindustrie unterstützt die Bundesregierung dabei, die geltenden Regelwerke systematisch zu überprüfen und – wo erforderlich – zu verbessern, damit sich derartige Vorfälle nicht wiederholen.

Wir wollen, dass die deutsche Automobilindustrie weiterhin am Standort Deutschland produziert, investiert, forscht und beschäftigt. Dafür müssen Rahmenbedingungen entsprechend gestaltet werden. Als Ergebnis des Branchendialogs haben wir deshalb die folgenden Maßnahmen zu den drei Themenfeldern „Nachhaltige Mobilität“, „Digitalisierung und Vernetzung“ sowie zum „Standort Deutschland“ beschlossen. Diese Maßnahmen wollen wir gemeinsam zügig angehen. Zu gegebener Zeit wollen wir den Umsetzungsstand und die Ergebnisse der Maßnahmen überprüfen.

### I. Nachhaltige Mobilität

#### 1. Entwicklung alternativer Antriebe

Gemeinsam mit den anderen Akteuren der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) hat sich die deutsche Automobilindustrie zum Ziel gesetzt, Deutschland zum weltweiten Leitanbieter und Leitmarkt für Elektrofahrzeuge zu machen. Der zusätzliche Strombedarf für Elektrofahrzeuge soll aus dem Ausbau der erneuerbaren Energien bereitgestellt werden. Bis zum Juli 2015 haben die deutschen Fahrzeughersteller bereits 22 Serienmodelle mit E-Antrieb auf die Straße gebracht, sieben weitere folgen bis Jahresende. Die Fahrzeughersteller sagen zu, auch ab 2016 weitere



Serienmodelle mit elektrifizierten Antrieben auf den Markt zu bringen. Das BMWi wird sich dafür einsetzen, dass die Politik die dafür notwendigen komplementären Beiträge beisteuert. Dazu gehören u. a.:

- Anreize für den beschleunigten Markthochlauf von Fahrzeugen mit elektrifizierten Antrieben wie z.B. Einführung einer Sonderabschreibung für gewerbliche Nutzer und der Steuerbefreiung des geldwerten Vorteils aus dem Aufladen privater Elektroautos beim Arbeitgeber.
- Fortführung der gemeinsamen F&E-Aktivitäten (wie von der NPE empfohlen).
- Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen.
- Mitwirkung an dem Aufbau einer wettbewerbsfähigen Batteriezellfertigung in Deutschland.
- Partnerschaftlicher Ausbau einer öffentlich zugänglichen und sichtbaren Ladeinfrastruktur in Deutschland.

Insbesondere bei Nutzfahrzeugen und Bussen bietet der Erdgasantrieb (CNG und LNG) wichtige Vorteile im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen sowie Geräuschentwicklung und fehlende Partikelemissionen. Wir streben an, bis 2020 einen Erdgasanteil im Energiemix des deutschen Straßenverkehrs von etwa 4 Prozent zu erreichen. Dafür wird die deutsche Automobilindustrie weitere attraktive Fahrzeugmodelle mit Erdgasantrieb auf den Markt bringen. Entscheidend ist der zügige europaweite Aufbau einer Tankstelleninfrastruktur, zu der sich auch Deutschland im Rahmen der „Clean Power for Transport“-Initiative verpflichtet hat. Ergänzend ist eine schnelle Zusage der Politik nötig, die Energiesteuerermäßigung von Erdgas und Flüssiggas als Kraftstoff über 2018 hinaus zu verlängern. Dafür wird sich das BMWi einsetzen. Zudem wird sich das BMWi dafür einsetzen, dass das im Aktionsprogramm „Klimaschutz 2020“ aufgenommene Förderprogramm zur Markteinführung von energieeffizienten Nutzfahrzeugen mit einer hinreichend langen Laufzeit und einem ausreichenden Förderbudget in Angriff genommen wird. Die Hybridisierung von Nutzfahrzeugen im lokalen Verteilerverkehr sowie von Bussen im Rahmen des ÖPNV bietet große Chancen für eine emissionsarme Mobilität in besonders belasteten Innenstädten und Verdichtungsgebieten.

Daneben sind andere Formen CO<sub>2</sub>-armer Antriebstechnologien voranzubringen. Ein Beispiel sind Power-to-Gas-Technologien, die CO<sub>2</sub>-frei erzeugten Strom in synthetisches Erdgas umwandeln. Die deutsche Automobilindustrie wird ihre Anstrengungen zur Entwicklung und Markteinführung kostengünstiger Wasserstoff- und Brennstoffzellenfahrzeuge sowie zum Ausbau der Infrastruktur weiter vorantreiben. Das BMWi wird prüfen, ob und wie der rechtliche Rahmen für die Einspeisung von Wasserstoff und synthetischem Gas aus erneuerbaren Energien weiter verbessert werden kann.

## 2. Klimaschutz

Die deutsche Automobilindustrie unterstützt das ambitionierte europäische Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Durchschnitt der Pkw-Neuwagenflotte bis zum Jahr 2021 auf 95 g/km zu senken. Dieser Zielwert wurde auf der Basis des geltenden NEFZ-Prüfverfahrens (Neuen Europäischen Fahrzyklus) festgelegt. Nach Einführung des neuen WLTP-Prüfverfahrens (World-harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) sollen die Zielwerte angepasst werden. Dabei muss sichergestellt sein, dass die Zielwerte nach dem alten und nach dem neuen Prüfverfahren für die einzelnen Hersteller und Fahrzeugklassen vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele sind darüber hinaus weitere Minderungen auch im Verkehrsbereich notwendig. Künftige Einsparvorgaben sollten die technisch-wirtschaftlichen Gesetzmäßigkeiten berücksichtigen und realisierbar sein. BMWi, VDA und IG Metall stimmen darin überein, dass der bisherige jährliche Minderungsfaktor nicht einfach linear fortgeschrieben werden kann. Vielmehr sollten bei der Ausgestaltung der CO<sub>2</sub>-Regulierung für den Zeitraum nach 2020 folgende Eckpunkte Berücksichtigung finden:

- Die künftige Regulierung muss kosteneffizient sowie wettbewerbs- und technikneutral angelegt sein und langfristige Planungssicherheit bieten.



- Die Festlegung künftiger Minderungsziele sollte erst dann erfolgen, wenn Klarheit über die Marktakzeptanz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben besteht, frühestens ab dem Jahr 2017/18. Eine künftige Regulierung sollte den Marktunsicherheiten sowie den Rahmenbedingungen für alternative Antriebstechnologien stärker Rechnung tragen.
- Eine effektive Politik zur CO<sub>2</sub>-Minderung im Straßenverkehr muss künftig alle Einflussfaktoren auf die Emissionsentwicklung berücksichtigen, wie z.B. den Fahrzeugbestand, das individuelle Fahrverhalten oder den CO<sub>2</sub>-Gehalt der Energieträger.

Trotz der langfristigen Perspektive eines auf erneuerbaren Energien basierenden Straßenverkehrs bleiben Verbrennungsmotoren auf absehbare Zeit das Rückgrat im Verkehr. Die Unterzeichner stimmen darin überein, dass der Dieselantrieb einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele leistet. Denn Dieselmotoren ermöglichen einen sparsamen Verbrauch und können mit den heutigen Abgastechnologien sauber und umweltfreundlich gefahren werden.

Die deutsche Automobilindustrie wird auch künftig ihrer Verantwortung gerecht werden und einen substantiellen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Das BMWi wird sich für eine CO<sub>2</sub>-Regulierung nach 2020 einsetzen, die den vorgenannten Anforderungen Rechnung trägt.

## II. Digitalisierung und Vernetzung

Digitalisierung und Vernetzung sind neue Wachstums- und Innovationstreiber. Die damit einhergehende Produktivitätssteigerung in der Produktion sichert die Wettbewerbsfähigkeit und ist eine Grundlage für hohe Beschäftigung und eine positive Einkommensentwicklung in Deutschland. Die Digitalisierung betrifft neben der Automatisierung, Vernetzung und Prozessoptimierung in der Fabrik ebenso Elemente wie Teilhabe und Qualifizierung.

Digitalisierung und Vernetzung sind auch zentrale Megatrends der Mobilität. Das Automatisierte und vernetzte Fahren erhöht nicht nur die Sicherheit des Verkehrs, sondern auch seine Umweltverträglichkeit, indem es den Verkehr flüssiger macht, Staus abbaut und Fahrleistungen einspart. Die Verfügbarkeit über Daten wird eine immer größere Bedeutung in der automobilen Wertschöpfungskette bekommen. Diese Trends wollen wir konstruktiv begleiten und gemeinsam Lösungen für die individuelle Mobilität in der digitalen Welt entwickeln. Ziel muss es sein, Deutschland auch hier zum Leitmarkt und Leitanbieter zu machen.

Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung schaffen die Voraussetzungen für die Entstehung neuer Geschäftsmodelle und neuer Märkte. Die damit verbundenen Chancen muss die deutsche Automobilindustrie aktiv nutzen. Hierfür bedarf es der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen und eines klaren Rechtsrahmens.

Das BMWi wird sich dafür einsetzen, dass das mobile Breitbandnetz entlang der Autobahnen und Fernstraßen so ausgebaut wird, dass eine leistungsfähige ununterbrochene Echtzeit-Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur möglich ist. Die deutsche Automobilindustrie sagt zu, zusammen mit IT-Unternehmen und der Wissenschaft Standards für eine sichere Datenübertragung und zum Schutz der Fahrzeuge gegen Angriffe von außen zu erarbeiten. Die Unterzeichner werden sich dafür einsetzen, dass die Standardisierung im Bereich des automatisierten Fahrens und der kooperativen Systeme von Deutschland aus vorangebracht wird.

## III. Standort Deutschland

### 1. Freihandel, Außenwirtschaft

Der Automobilstandort Deutschland lebt von offenen Märkten und vom Export. Mehr als 75 Prozent der Pkw-Produktion in Deutschland werden exportiert. Deshalb ist der Zugang zu Auslandsmärkten ein zentrales Thema für die deutsche Automobilindustrie. Allerdings erschweren immer mehr handelshemmende Maßnahmen vieler Länder die Ausfuhr. Durch Zölle, Einfuhrabgaben und unterschiedliche Anforderungen an Einfuhr und Produktmerkmale



wird die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland eingeschränkt. Dies führt im Ergebnis zu einer Verzerrung des Wettbewerbs und belastet die Industrie im Exportland ebenso wie die Konsumenten in den Importländern. Daher arbeitet das BMWi mit allem Nachdruck auf weltweit offene Märkte und fairen Marktzugang hin und wird sich dafür einsetzen, Doppelbesteuerungsrisiken für Unternehmen zu verhindern.

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zu freiem Handel und fairem Wettbewerb in einer sich immer stärker globalisierenden Welt mit vernetzten Wertsöpfungsstrukturen. Dieses Ziel ist nur durch verbindliche Regeln und (Handels-)Abkommen zu erreichen, die demokratische Strukturen und errungene Arbeits-, Umwelt-, Verbraucherschutz- und Sozialstandards schützen und weiter entwickeln. Deshalb muss unter anderem in künftigen Freihandelsabkommen Investitionsschutz in rechtsstaatlichen Verfahren erfolgen (siehe im Einzelnen die Erklärung des „Bündnis Zukunft der Industrie“). Wir wollen, dass die Verhandlungen zu TTIP zu einem erfolgreichen Ergebnis führen.

Neue Produktionsstätten werden ganz überwiegend dort entstehen, wo der Automobilmarkt mit der Bevölkerung und dem Einkommen stark wächst. Dies ist vielfach auch schon deswegen unausweichlich, weil Handelshemmnisse die Markterschließung durch Exporte aus Deutschland erschweren. Nicht zuletzt erfordern aber auch Kundenbindung und Marktnähe Produktionskapazitäten vor Ort. Damit ist der Aufbau von Produktionskapazitäten im Ausland nicht kosten-, sondern nur handelsgetrieben und dient der Sicherung der Beschäftigung am Standort Deutschland (Produktion und Lieferung von Vorprodukten, Forschungsarbeit). Wir dürfen aber nicht Gefahr laufen, dass der Aufbau neuer Produktionskapazitäten öfter im Ausland erfolgt als es aus rein handelspolitischen Gründen notwendig wäre.

## **2. Beschäftigung, Fachkräfte, Rahmenbedingungen**

Als Industrie, die sich im weltweiten Wettbewerb vor allem über ihre Qualitätsstrategie behauptet und die ihre Innovationsführerschaft verteidigen muss, ist die deutsche Automobilindustrie auf die ausreichende Verfügbarkeit hochqualifizierter Arbeitskräfte am Standort Deutschland dringend angewiesen. Diese Verfügbarkeit ist durch den demographischen Wandel gefährdet. Daher sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen, das Arbeitsangebotsvolumen zu erhöhen. BMWi, VDA und IG Metall werden in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen dazu beitragen, die Ausbildung im MINT-Bereich weiter zu stärken, die Zuwanderung entsprechend ausgebildeter ausländischer Arbeitskräfte und ihre Integration in den deutschen Arbeitsmarkt zu erleichtern sowie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf weiter zu verbessern.

Den Wettbewerb der internationalen Produktionsstandorte für Kraftfahrzeuge wird Deutschland auch zukünftig nur für sich entscheiden, wenn mit qualifizierten Belegschaften Fahrzeuge mit innovativsten Technologien entwickelt und in hoher Produktivität hergestellt werden. Einen Kostenwettbewerb mit Niedriglöhnen und billigsten Produkten kann Deutschland nicht gewinnen. Das BMWi wird sich dafür einsetzen, dass die allgemeinen Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass die Attraktivität des Standorts Deutschland auch für die Automobilindustrie erhalten bleibt. Dazu gehören u.a.

- verbesserte steuerliche Rahmenbedingungen für Forschung und Entwicklung,
- eine verfassungsfeste und mittelstandsfreundliche Erbschaftsteuer, die Ausnahmetatbestände zum Erhalt von Arbeitsplätzen vorsieht sowie
- eine kosteneffiziente und die Versorgungssicherheit gewährleistende Umsetzung der Energiewende.

## **3. Mittelstand**

Die deutsche Automobilindustrie ist in vielen Bereichen mittelständisch geprägt, insbesondere in der Zulieferindustrie, aber auch bei Herstellern von Anhängern und Aufbauten. Standortpolitik kann daher nur dann erfolgreich sein, wenn sie immer auch die besonderen Bedingungen für mittelständische Unternehmen im Blick hat. So ist der Mittelstand beispielsweise in ganz besonderem Maße auf eine ausreichende Fachkräfteverfügbarkeit angewiesen.



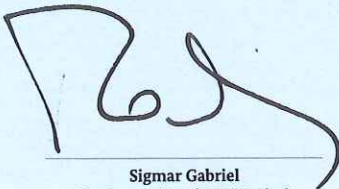
Hersteller und große Tier 1 Zulieferer fordern zunehmend von ihren mittelständischen Zulieferern, Produktion auch im außereuropäischen Ausland zu lokalisieren. Für diese „Sprunginvestitionen“ sind langfristige Finanzierungskonzepte erforderlich. Nicht zuletzt ist für die mittelständischen Familienbetriebe auch ganz entscheidend, dass die Neugestaltung der Erbschaftsteuer nicht zu unverhältnismäßigen Belastungen führt. Das BMWi wird sich hierfür einsetzen.

#### 4. Europäische Industriepolitik

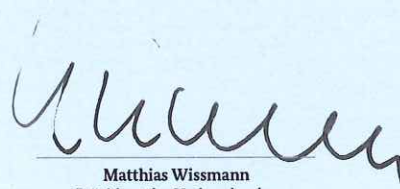
Ein großer Teil der für die industrielle Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands relevanten Rahmenbedingungen wird auf der europäischen Ebene geschaffen oder mitgeprägt. Industriepolitik ist somit immer auch europäische Industriepolitik und muss als solche wahrnehmbar sein. Wir begrüßen daher, dass die Europäische Kommission eine neue Sektor-Initiative zur Automobilindustrie (GEAR 2030) gestartet hat. Entscheidend wird sein, dass die Hochrangige Gruppe die Belange der europäischen Hersteller- und Zulieferbetriebe sowie ihrer Beschäftigten adressiert und die industriepolitischen Implikationen aufzeigt. Anschließend gilt es, diese in die Brüsseler Entscheidungsprozesse einzuspeisen. Das BMWi wird sich dafür einsetzen, dass die industrielle Wettbewerbsfähigkeit in allen Politikbereichen grundsätzlich mitbedacht wird, wie es das Konzept des „Mainstreaming“ vorsieht.

#### Umsetzung der Gemeinsamen Erklärung

Die Unterzeichner vereinbaren einen Arbeitsprozess zur Umsetzung dieser gemeinsamen Erklärung. Ein Monitoring soll helfen, die erreichten Fortschritte festzuhalten und Handlungsnotwendigkeiten zu erkennen. Nach einem Jahr wird in einem Treffen der unterzeichnenden Institutionen die erreichte Umsetzung erörtert und das weitere Vorgehen geklärt.



Sigmar Gabriel  
Bundesminister für Wirtschaft  
und Energie



Matthias Wissmann  
Präsident des Verbandes der  
Automobilindustrie e.V.



Jörg Hofmann  
Erster Vorsitzender der IG Metall