



---

## Ausschussdrucksache 20(9)250

8. Mai 2023

---

**Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)  
10178 Berlin**

### Stellungnahme

#### Öffentliche Anhörung

zu den Vorlagen

- a) Antrag der Fraktion der CDU/CSU  
**Eine europäische Antwort auf das US-Gesetz  
zur Inflationsbekämpfung geben –  
Standort Europa stärken, transatlantische Partnerschaft ausbauen**  
BT-Drucksache 20/5352
- b) Antrag der Abgeordneten Christian Leye, Alexander Ulrich, Dr. Gesine Löttsch, weiterer  
Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
**Deindustrialisierung verhindern – Aktive Industriepolitik für Klima und Beschäftigung  
als robuste Antwort auf das US-Gesetz zur Bekämpfung der Inflation**  
BT-Drucksache 20/6545
- c) **Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den  
Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regio-  
nen**  
**Ein Industrieplan zum Grünen Deal für das klimaneutrale Zeitalter**  
KOM(2023)62 endg.; Ratsdok.-Nr. 5933/23

**am 10. Mai 2023**

**Stellungnahme**

**Öffentliche Anhörung zur Europäischen Antwort auf den US Inflation Reduction Act**

**Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.**

Stand: 08.05.2023

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Der Inflation Reduction Act.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Handels- und wirtschaftspolitische Einordnung des IRA .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Europäische Antwort auf den IRA .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Bedeutung der Transatlantischen Beziehungen.....</b>	<b>7</b>
<b>Über den BDI.....</b>	<b>10</b>
<b>Impressum .....</b>	<b>11</b>

## 1. Der Inflation Reduction Act

Nachdem in den USA monatelang um das ambitionierte Gesetzespaket *Build Back Better* gerungen worden war – ein Kernelement der klima- und sozialpolitischen Agenda der Biden-Administration mit einem Umfang von über einer Billionen US-Dollar –, sorgte ein Kompromiss unter den Demokraten im Senat schließlich dafür, dass zumindest ein Teil dieser Ideen in Form des *Inflation Reduction Act* (IRA) umgesetzt werden konnte. Am 16. August unterzeichnete US-Präsident Biden den IRA. Dieser soll durch eine Kombination aus neuen Steuern für Unternehmen, verstärktem Steuervollzug und einer Reform der Preisgestaltung für verschreibungspflichtige Medikamente schätzungsweise 737 Milliarden US-Dollar an neuen Haushaltseinnahmen einbringen. Gleichzeitig stellt das Gesetz rund 369 Milliarden US-Dollar für Investitionen in den Klimaschutz und etwa 64 Milliarden US-Dollar für zusätzliche Ausgaben für die gesetzliche Gesundheitsvorsorge (*Affordable Care Act* bzw. „*Obamacare*“) zur Verfügung. Die Differenz von Einnahmen und Ausgaben soll dazu beitragen, das Haushaltsdefizit über die nächsten zehn Jahre um schätzungsweise rund 300 Milliarden US-Dollar zu reduzieren.

Durch erhebliche Kostensenkung bei der Produktion von Strom aus erneuerbaren Energien und auch bei der Herstellung der dafür notwendigen Anlagen und Technologien hat der IRA insgesamt das Potenzial, den globalen Wettlauf um die Produktion von grünen Technologien zulasten des Industriestandortes Europa und Deutschland zu beschleunigen. Durch Steuergutschriften verfolgen die USA einen pragmatischen Ansatz, schnell und unbürokratisch klimafreundliche Technologien zu fördern und für eine hohe Investitionssicherheit zu sorgen. Der umfassende und ganzheitliche Ansatz des IRA in Kombination mit der unkomplizierten, verlässlichen und vorhersehbaren Struktur stellt ein Beispiel dafür dar, wie eine konsistente und unbürokratische Verzahnung von Industrie- und Klimapolitik dazu beitragen kann, industrielle Wertschöpfungsketten in der Klimatransformation in die erforderliche Dimension zu bringen.

## 2. Handels- und wirtschaftspolitische Einordnung des IRA

Ein klimapolitischer Vorstoß der USA ist grundsätzlich zu begrüßen und wurde regelmäßig von der Europäischen Union (EU) gefordert. Allerdings sieht die deutsche Industrie vor allem diejenigen Aspekte des Gesetzes kritisch, die europäische und andere ausländische Unternehmen benachteiligen. Dazu gehören die Kriterien für Steuergutschriften für Elektroautos, aber auch *Buy-American-* oder *Local-Content-*Anforderungen in anderen Bereichen, die erfüllt sein müssen, um die volle Steuergutschrift zu erhalten. Diese

**Bundesverband der  
Deutschen Industrie e.V.**

*Lobbyregisternummer*

R000534

*Hausanschrift*

Breite Straße 29  
10178 Berlin

*Postanschrift*

11053 Berlin

*Ansprechpartner*

Anna Kantrup  
Julia Howald  
T: +493020281526  
F: +493020282526

*E-Mail:*

a.kantrup@bdi.eu  
j.howald@bdi.eu

*Internet*

www.bdi.eu

Entwicklungen sind kein gutes Signal für die transatlantische Zusammenarbeit und erscheinen widersprüchlich zum Ansatz des *Friendshoring* sowie zum Drängen Washingtons, internationale Wertschöpfungsketten entlang geopolitischer Herausforderungen umzustrukturieren.

Um negative Auswirkungen des IRA für die europäische Industrie so gering wie möglich zu halten, sollten die Durchführungsrichtlinien der US-Behörden zur Umsetzung des Gesetzes so großzügig wie möglich ausfallen. Umso wichtiger ist es, dass hierfür, neben dem TTC, eine eigene EU-US-Taskforce zwischen Kommission (Kabinett von der Leyen) und Weißem Haus aufgesetzt wurde, um Lösungen und Ausnahmen für europäische Unternehmen zu erreichen. In Bezug auf die Steuergutschriften für Elektrofahrzeuge verhandeln die EU und USA derzeit über ein Abkommen zu kritischen Mineralien (*critical minerals agreement*), das es den europäischen Herstellern leichter machen würde, die Anforderung zur Nutzung dieser Mineralien in neuen Elektrofahrzeugen zu erfüllen und sich zumindest für einen Teil der Steuerergünstigung zu qualifizieren. Diese Mineralien dürften dann auch aus der EU stammen. Die Endmontage der Autos in Nordamerika wird ein grundlegendes Kriterium bleiben. Ein solches Ergebnis wäre zumindest ein kleiner Verhandlungserfolg für die EU, der im Rahmen der Ausgestaltung der Umsetzungsrichtlinien durch die Administration möglich ist. Weitere Zugeständnisse der USA sind nicht zu erwarten.

Zu bedenken gilt jedoch, dass die EU bei für die Batterieproduktion notwendigen Mineralien, die Gegenstand eines solchen Abkommens wären, selbst massiv auf Importe aus Drittländern angewiesen ist. Die notwendigen Rohstoffe werden nur begrenzt in der EU abgebaut und verarbeitet. Laut Angaben der *European Battery Alliance* stehen bis 2030 nicht in ausreichender Menge Mineralien und Kapazitäten zur Verfügung, um den europäischen Bedarf für die Batterieproduktion zu decken. Dieselben Rohstoffe werden zudem in weiteren Anwendungsbereichen für die grüne Transformation der Industrie benötigt. Es ist also fraglich, in welchem Umfang in der EU geförderte und verarbeitete Batterierohstoffe von europäischen Autobauern in die USA exportiert werden können, um die Anforderungen zur Nutzung dieser Mineralien in Elektrofahrzeugen zu erfüllen. Hinzu kommt, dass die europäische Automobilindustrie Batterien sowie Batteriekomponenten und -materialien aus europäischer Produktion auch für Fahrzeuge benötigt, die im Rahmen von EU-Freihandelsabkommen (v.a. mit dem Vereinigten Königreich) exportiert werden, da sonst Zollzahlungen drohen, wenn die Ursprungsregeln nicht erfüllt werden können. Die europäische Automobilindustrie wird also

abwägen müssen, in welchem Kontext die in der EU verfügbaren Mineralien eingesetzt werden.

Gesamtwirtschaftlich zeichnen sich Investitionsumlenkungen aus dem Ausland in die USA ab und dürften insbesondere dort auftreten, wo die steuerliche Differenz und andere relevante Standortfaktoren wie pragmatische und konsistente Regularien und unbürokratischer Zugang zu Fördermitteln im IRA zusammenfließen. Dies ist insbesondere bei Wasserstoff, erneuerbaren Energien, nachhaltigen Kraftstoffen und Elektromobilität ein ernstzunehmendes Risiko. Hinzu kommen weitere positive Standortfaktoren, wie deutlich geringere Energiekosten in den USA sowie die Größe und Einheitlichkeit des Binnenmarktes. Einzelne Investitionspläne in Europa in diesen ausgewählten Feldern dürften andererseits jetzt schon wegen der neuen Fördermaßnahmen in den USA auf den Prüfstand gestellt werden. Welchen Umfang dies annehmen wird, muss sich erst noch zeigen.

Die Anreizregelungen für Klimaschutzinvestitionen bieten für deutsche und europäische Anbieter aber auch zusätzliche Geschäftsmöglichkeiten, die sich über den Export aus Deutschland beziehungsweise der EU und über das lokale Geschäft vor Ort realisieren lassen werden. Zudem werden sich indirekt auch weitere Exportmöglichkeiten in nicht geförderten Feldern ergeben, da entsprechend komplementär notwendige Ausrüstungsinvestitionen erforderlich werden, etwa in Stromnetze.

Zur Einordnung des IRA gilt es zudem, die Fördersumme, 369 Milliarden US-Dollar über zehn Jahre, ins Verhältnis zum jährlichen BIP der USA, 23 Billionen US-Dollar, zu setzen. Die deutsche Industrie bedauert die eindeutige Verletzung der Regeln der Welthandelsorganisation (WTO) zur Nichtdiskriminierung und Subventionierung, insbesondere in einer Zeit, in der es keinen vollfunktionsfähigen Streitschlichtungsmechanismus gibt. Das Risiko einer protektionistischen Spirale, in der andere mit ähnlichen Anforderungen an lokale Inhalte oder Subventionen reagieren, ist hoch. Gleichzeitig sollte realistisch auf die Möglichkeiten der WTO geblickt werden. Mit einer raschen und tatsächlich wirksamen Entscheidung durch die WTO wäre leider nicht zu rechnen.

Auch *Buy European*-Regelungen gegen die USA – also das zu tun, was wir nicht nur am IRA, sondern bereits seit Jahren kritisieren – können ebenfalls nicht die Lösung sein; entsprechende Beschaffungsquoten wären nur aus Gründen der strategischen Souveränität gegenüber autokratischen Ländern angezeigt. Auch europäische Vergeltungsmaßnahmen in Form von Zöllen

drohen, den Konflikt weiter anzufachen. Die EU und die USA sollten unbedingt sicherstellen, dass dieser Streit nicht zu einem Handelskrieg führt. Die Trump-Jahre haben uns gelehrt, dass es immer besser ist, miteinander statt übereinander zu reden. Handelskriege kennen keine Gewinner.

### **3. Europäische Antwort auf den IRA**

Europas Industriepolitik im Feld der Klimapolitik ist im Vergleich zu den USA insbesondere durch komplexe Regulierung, umständliche Planungs- und Genehmigungsverfahren, geringe Förderung privater Investitionen und eine mangelnde Integration mit nationalen Maßnahmen geprägt. Insofern stehen dringende grundsätzliche Entscheidungen in der EU an, den Rechtsrahmen, die Förderverfahren, den Beihilferahmen und die Infrastruktur besser, schneller und wirksamer auszugestalten. Angesichts hoher Fördermaßnahmen in den USA, China, Japan und anderen wichtigen Industrieländern hinkt die EU ansonsten hinterher und riskiert die internationale Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Industriestandorts Europa und Deutschland. Damit gefährdet sie auch ihr selbstgestecktes Ziel, Vorreiter bei grünen Technologien zu sein.

Angesichts der gewaltigen industriellen, wirtschaftlichen und geopolitischen Veränderungen, die sich durch die Netto-Null-Umstellung bereits abzeichnen, muss eine europäische Strategie zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität auf dem Weg in die Klimaneutralität große Hebel bewegen. Dazu gehören der Abbau von Bürokratie, die Vereinfachung von Verfahren, die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, der Ausbau der Wasserstoffwirtschaft sowie die Anpassung des EU-Beihilfen- und EU-Förderrahmens. Im Rahmen der Arbeiten am Green-Deal-Industrieplan für das Netto-Null-Zeitalter gilt es daher, die regulatorischen Hürden für eine klimaneutrale europäische Industrie deutlich abzusenken. Dies ist insbesondere für den zügigen Ausbau der erneuerbaren Energien und den Wasserstoffmarkthochlauf von zentraler Bedeutung.

Darüber hinaus gilt es, auch über die Konzentration von Fördermitteln auf EU-Ebene eine höhere und raschere Finanzierung zu schaffen. Im jetzigen Programmrahmen fördert die EU entsprechende Branchen mit unter 100 Milliarden Euro über sieben Jahre, beziehungsweise 0,1 Prozent des BIP pro Jahr, während der Gesamtrahmen für Klimamaßnahmen bei etwa 645 Milliarden Euro beziehungsweise 0,3 Prozent der Wirtschaftsleistung liegt. Vergleichbare Volumina für die grüne Industrie liegen in den USA und in China relativ gesehen in etwa doppelt so hoch. Um die EU-Klimaziele zu erreichen,

dürften doppelt so hohe Anstrengungen erforderlich sein. Dazu werden gezielte Fördermaßnahmen im Rahmen des Programms REPowerEU, nationale Beihilfen, u. a. auch durch steuerliche Erleichterungen für Investitionen und vereinfachte IPCEIs erforderlich werden. Aufgrund der Programmrealitäten und der Verteilungseffekte werden diese Quellen aber nicht ausreichen, um eine flächendeckende und ausreichende Antwort sicherzustellen. Eine Einigung auf weiterführende Finanzierungen zur strategischen Souveränität ist nicht nur, aber auch in diesen Feldern in der Diskussion. Umverteilungen zu Lasten industrieller Dekarbonisierungsprojekte aus dem EU-Innovationsfond wären jedoch der falsche Weg.

Auf Subventionen allein lässt sich keine wettbewerbsfähige Wirtschaftsstruktur aufbauen. Über die notwendigen finanziellen Anreize hinaus muss die europäische Politik daher dringend das regulatorische Umfeld für Investitionen und wirtschaftliche Tätigkeit in Europa verbessern, Bürokratie reduzieren und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft wieder in den Fokus nehmen. Beispielsweise stellen die Planungs- und Genehmigungsverfahren in Deutschland und der EU für Industrieanlagen, für Anlagen zur Energieerzeugung und für die dafür benötigten Infrastrukturen eine hohe Hürde für die rasche Hochskalierung alternativer Technologien dar. Das bisherige Tempo in der Genehmigung muss in etwa vervierfacht werden, um den Hochlauf im Einklang mit den Klimazielen erreichen zu können.

#### **4. Bedeutung der Transatlantischen Beziehungen**

Die transatlantischen Wirtschaftsbeziehungen sind von herausragender Bedeutung für die EU und Deutschland. Im Jahr 2022 gingen fast 20 Prozent aller Güterexporte der EU in die USA. Damit sind die USA vor dem Vereinigten Königreich (12,8 Prozent) und China (neun Prozent) der wichtigste Exportmarkt der EU. Der Anteil der Güterimporte aus den USA lag im vergangenen Jahr bei fast zwölf Prozent. Damit lagen die USA hinter China (20,9 Prozent) und vor dem Vereinigten Königreich (7,3 Prozent) auf Platz zwei der wichtigsten Importmärkte<sup>1</sup>.

Auch für Deutschland stellten die USA den wichtigsten Markt für Güterexporte im Jahr 2022 dar: Etwa zehn Prozent aller Güterausfuhren wurden in die USA exportiert, gefolgt von Frankreich (7,4 Prozent) und den

---

<sup>1</sup> Europäische Kommission, *EU Merchandise Trade in 2022*, 24. April 2023.



Niederlanden (7 Prozent). China folgte auf Platz vier (6,8 Prozent). Im Jahr 2022 stammten etwa sechs Prozent aller deutschen Güterimporte aus den USA. Damit lagen die USA hinter China (12,8 Prozent) und den Niederlanden (8 Prozent) auf Platz drei der wichtigsten Ursprungsländer<sup>2</sup>.

Diese Zahlen illustrieren die enge wirtschaftliche Verflechtung der EU und Deutschlands mit den USA, die viele Möglichkeiten für eine vertiefte Kooperation bieten. So hat beispielsweise auch die Etablierung internationaler Märkte für nachhaltige Energieträger wie grünen Wasserstoff und kohlenstoffarme Kraftstoffe das Potenzial, auf beiden Seiten des Atlantiks Gewinne für Industrie und Klima zu erreichen. Die Transformation zu einer klimaneutralen Industrie bietet Chancen für beide Seiten. Transatlantische Kooperation statt Konfrontation muss daher auch im Bereich des Klimaschutzes das Leitprinzip bleiben.

Aus diesem Grund ist es zu begrüßen, dass Präsident Biden und Kommissionspräsidentin von der Leyen bei einem Treffen im März in Washington, DC einen *Clean Energy Incentives Dialogue* angestoßen haben. Ziel des Dialogs soll sein, dass beide Seiten ihre jeweiligen Anreizprogramme koordinieren, sodass sie sich gegenseitig verstärken und der transatlantische Handel und Investitionen nicht beeinträchtigt werden. Dieser Dialog soll fortan Teil des EU-US Handels- und Technologierats (EU-US Trade and Technology Council, TTC) werden.

Der TTC ist derzeit das wichtigste Format für die transatlantische Wirtschaftszusammenarbeit und sollte von beiden Seiten noch intensiver genutzt werden, um die Kooperation weiterzuentwickeln und zu vertiefen. In den Bereichen Handel und Klima sollte daher ein konkretes Arbeitsprogramm im Rahmen einer *Transatlantic Initiative on Sustainable Trade* (TIST) erarbeitet werden, welches Stakeholder aus der Wirtschaft explizit einbezieht. Aber auch bei den neuen Technologien (bspw. Halbleiter oder Künstliche Intelligenz) oder Standards und Konformitätsbewertungen (z.B. für Ladeinfrastruktur) gibt es viel Potenzial für eine starke transatlantische Partnerschaft. Aus Sicht des BDI sollte aber auch ein größeres Augenmerk auf

---

<sup>2</sup> Statistisches Bundesamt, *Außenhandel. Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland (vorläufige Ergebnisse)*, 13. April 2023, <[https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/Tabellen/rangfolge-handelspartner.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/Tabellen/rangfolge-handelspartner.pdf?__blob=publicationFile)>.

Handelserleichterungen gelegt werden, um Barrieren im transatlantischen Handel abzubauen.

Für einen nachhaltigen und langfristigen Erfolg des TTC ist es wichtig, dass er dieses Jahr merkbare Fortschritte liefert, beispielsweise bei der Zusammenarbeit zu Standards für grüne Technologien, um das Interesse aller Beteiligten und Stakeholder auch aufrecht zu erhalten. Insbesondere in Anbetracht der im kommenden Jahr stattfindenden Wahlen in der EU im Frühjahr sowie der US-Präsidentenwahlen im Herbst und den damit möglichen Änderungen politischer Mehrheiten sind relevante Ergebnisse in diesem Jahr für die Legitimation des Formats umso wichtiger.

## Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund acht Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

## **Impressum**

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

Lobbyregisternummer: R000534

## **Ansprechpartner**

Matthias Krämer  
Abteilungsleiter Außenwirtschaftspolitik  
030 2028 1562  
m.kraemer@bdi.eu

Anna Kantrup  
Referentin Außenwirtschaftspolitik  
030 2028 1526  
a.kantrup@bdi.eu

Julia Howald  
Referentin Außenwirtschaftspolitik  
030 2028 1483  
j.howald@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 1769